



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

ST-I.4222.1.2021.JI

Tarnów, 28 lipca 2021 r.

P O S T A N O W I E N I E

Działając na podstawie art. 90 ust. 1, ust. 2, ust. 4, ust. 7 i ust. 8 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zmianami), § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) oraz art. 106 § 1, art. 123 i art. 142 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 735),

w związku

z postępowaniem w sprawie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 od skrzyżowania z drogą gminną nr 200720K (ul. Chemiczna w Tarnowie) do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1346K i budowa drogi wojewódzkiej nr 973 od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1346K do węzła autostrady A4 Tarnów Zachód (Wierzchosławice) w miejscowości: Tarnów, Kępa Bogumiłowicka, Ostrów, Wierzchosławice i Bogumiłowice, gmina m. Tarnów i Wierzchosławice, powiat: m. Tarnów i tarnowski, województwo małopolskie” w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze SAG w Tarnowie” w km 0+146,76 do km 2+767,20,

p o s t a n a w i a m

uzgodnić realizację przedmiotowego przedsięwzięcia:

I. z zachowaniem warunków zawartych w decyzji Wójta Gminy Wierzchosławice znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie”, z poniższymi zmianami:

1. Pkt I.2.4. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. otrzymuje brzmienie:

Celem ochrony lęgów ptasich prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów należy przeprowadzić w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku zaistnienia konieczności usunięcia drzew i/lub krzewów w terminie od 1 marca do 15 października, będzie to możliwe wyłącznie w przypadku uzyskania pozytywnej opinii nadzoru przyrodniczego w zakresie niewykorzystywania danego drzewa/krzewu jako miejsca gniazdowania przez ptaki lub wykorzystywania przez inne zwierzęta chronione. Kontrola zasiedlenia takiego drzewa/krzewu powinna być przeprowadzona nie wcześniej niż

**Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie
33-100 Tarnów, al. Solidarności 5 - 9,
*tel. 014 696 32 46
email: sekretariat.tarnow@rdos.gov.pl**

cztery dni przed jego potencjalnym usunięciem. Należy również uwzględnić fakt, że usuwanie drzew nie może stanowić zagrożenia dla ptaków gnieźdzących się w najbliższym otoczeniu. W sytuacji występowania gatunków chronionych lub gniazd ptasich w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.

2. Pkt I.2.6. i I.2.7. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. zastępuje się jednym punktem otrzymującym brzmienie:

Drzewa, nie przeznaczone do wycinki, które będą się znajdować w pasie robót budowlanych lub w bliskim jego sąsiedztwie, należy odpowiednio zabezpieczyć:

- Podczas prowadzenia robót budowlanych w odległości 1,5 krotność zasięgu korony drzewa od jego pnia, przez cały czas trwania budowy należy zachować szczególną ostrożność - w strefie tej nie wolno składować w obrębie strefy korzeniowej żadnych materiałów budowlanych, zwłaszcza kruszyw, cementu, betonu, lepiszczy, wapna i płynnych chemikaliów, które mogłyby prowadzić do skażenia, zagęszczenia gruntu i pogorszenia warunków glebowych.
- Celem ochrony pni drzew należy wygrodzić powierzchnię zlokalizowaną w odległości minimum 1 m od pni drzew nie przeznaczonych do wycinki. Jeżeli takie rozwiązanie będzie niemożliwe, należy bezwzględnie zastosować specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Przy ich wykonaniu pnie należy oszalować deskami. Deski powinny sięgać do wysokości dolnych gałęzi koron drzew (co najmniej do 1,5 m wysokości pnia drzewa). W przypadku użycia desek, należy zadbać o to, by nie opierały się na szyjach korzeniowych (nabiegach korzeniowych), ale na podłożu. Pomiędzy osłonami z desek a pniem, należy włożyć materiał zapobiegający ich bezpośredniemu przyleganiu, np. materiały jutowe, maty słomiane, rury elastyczne PCV, styropian, które będą amortyzowały ewentualne uderzenia z zewnątrz. Mocowanie wszelkiego rodzaju osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia gwoździ. Ostatecznie oszalowanie należy otoczyć sznurem bądź drutem.
- W przypadku zbliżenia się prac budowlanych do stref korzeniowych drzew niepodlegających wycince należy zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom poboru wody i soli mineralnych oraz dostęp do powietrza. Należy chronić bryły korzeniowe drzew przed mechanicznym uszkodzeniem, przesuszaniem i niską temperaturą. Należy zadbać o to, aby korzenie były odsłonięte możliwie jak najkrócej, aby nie dopuścić do ich przesuszenia. Jeżeli wykopy nie zostaną zakryte tego samego dnia (oraz w czasie upałów) trzeba bryłę korzeniową osłonić matami z geowłókniny lub juty. Jeżeli dojdzie do uszkodzenia korzeni, powinny one być przycięte do miejsca zdrowego pod kątem prostym do ich osi w celu ograniczenia rozmiaru ran. Każdego cięcia należy dokonywać ostrym i zdezynfekowanym narzędziem, najlepiej piłą ręczną lub sekatorem (z powodu trudności sterylizowania pił spalinowych).
- Jeżeli korona drzewa koliduje z obszarem prac, można część gałęzi narażonych na uszkodzenia podwiązać lub skonstruować osłonę. Jeżeli okaże się niezbędne obcięcie niektórych gałęzi, skalę takich działań należy ograniczyć do minimum, a także należy używać ostrych, zdezynfekowanych narzędzi, najlepiej sekatora lub piły ręcznej. Cięcie powinno odbywać się zgodnie z zaleceniami nadzoru przyrodniczego (trój etapowo i z zachowaniem obrączki), a pozostawiona rana powinna mieć gładką powierzchnię bez postrzępionych brzegów. Jeżeli cięcia zostaną przeprowadzone prawidłowo, nie należy zabezpieczać ran fungicydami. Wyjątki stanowią cięcia gałęzi drzew o osłabionej vitalności i w warunkach wysokiej temperatury powietrza, gdy rany cięte stanowiące powierzchnię utraty wody, mogą doprowadzić do jej krytycznego niedoboru i w efekcie do obumarcia drzewa. W takich wypadkach można zastosować fungicyd umożliwiającą wymianę gazową w obszarze rany.

3. Pkt I.2.14. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. otrzymuje brzmienie:

Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzesku przez płazy. W tym celu należy przyjąć stosowną technologię wykonania i utrzymania wykopów. Jeżeli powstaną głębokie koleiny ze stagnującą wodą lub zastoiska, powinny być one skontrolowane przed ich zasypaniem ze względu na potencjalną obecność płazów (lub innych organizmów, zwłaszcza gadów i drobnych ssaków), a w razie ich stwierdzenia należy je odłowić pod nadzorem przyrodniczym i przenieść.

4. Pkt I.2.19. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. otrzymuje brzmienie:

Tankowanie pojazdów pracujących podczas budowy drogi, które posiadają dopuszczenie do poruszania się po drogach publicznych należy realizować poza terenem inwestycji, w miejscach zapewniających zabezpieczenie środowiska przed skażeniem. Pozostałe pojazdy należy tankować w sposób zabezpieczający środowisko wodno-glebowe przed zanieczyszczeniem.

5. Pkt I.2.25. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. otrzymuje brzmienie:

Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej, tj. w godzinach od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

6. Uchyła się pkt I.2.28. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. brzmiały:

Prace ziemne przy budowie podpory na lewym brzegu Dunajca, umiejscowionej najbliżej koryta rzeki (w pobliżu skarpy z kolonią lęgową jaskółki brzegówki) należy wykonywać w terminie październik – luty, tj. poza okresem lęgowym ptaków.

7. Pkt I.3.3. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. otrzymuje brzmienie:

Na granicy strefy zabezpieczonej membraną wychwytną oraz w obszarze otuliny strefy pośredniej wykonać sieć monitoringu wód podziemnych pierwszego poziomu wodonośnego w rejonie ujęcia w postaci 6 szt. piezometrów zlokalizowanych po 3 szt. po stronie północnej i południowej mostu (monitoring lokalny).

8. Pkt I.3.5. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. otrzymuje brzmienie:

Na odcinku największego zagrożenia w strefie ochronnej ujęć wody zastosować szczelną membranę z odpowiednim drenażem, przechwytną zanieczyszczenia, ułożoną pod projektowaną drogą wojewódzką, zapewniającą pełną izolację pasa drogowego oraz poboczy.

9. Pkt I.3.8. decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. otrzymuje brzmienie:

Wybudować w km około 0+555 przepust żelbetowy o wymiarach min. 1,5 m x 1,5 m wyposażony w obustronne półki o szerokości minimum 0,5 m na potrzeby migracji małych zwierząt, przy zachowaniu odległości minimum 1,0 m pomiędzy powierzchnią półki a „sufitem”

przepustu, a także wyniesione ponad wodę średnioroczną. Półki powinny w sposób ciągły łączyć się z otaczającym terenem oraz posiadać odpowiednie nachylenia najścia i zejścia.

10. W miejsce ekranów uzgodnionych w pkt 3.11. decyzji środowiskowej znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. należy zrealizować ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach i o poniżej podanych parametrach:

Lp	Nazwa ekranu	Kilometraż		Strona drogi	Wysokość	Długość	Powierzchnia elementów transparentnych/pochłaniających	Uwagi
		od km	do km					
1	E1	0+768,64	0+814,64	Lewa	3	46	44/56	Brama B1/2
2	E2	0+714,53	0+761,54	Lewa	3	48	47/53	
3	E3A	0+628,10	0+701,51	Lewa	4	74	51/49	Brama B3A/3B
4	E3B	0+611,38	0+619,54	Lewa	4	8	64/36	
5	E4	0+282,23	0+334,45	Lewa	3	56	46/54	Brama B4/5 Brama B5/6
6	E5	0+268,46	0+276,55	Lewa	4	8	71/29	
7	E6	0+250,77	0+262,89	Lewa	4	12	57/43	
8	E7	0+715,73	0+782,79	Prawa	3	67	46/54	
9	E8	0+650,47	0+703,47	Prawa	3	54	44/56	
10	E9	0+384,44	0+442,02	Prawa	3	59	44/56	

II. Określam następujące, dodatkowe warunki na etapie realizacji i eksploatacji oraz użytkowania przedsięwzięcia, nie ujęte w decyzji znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r.:

1. Na etapie budowy należy podjąć wszelkie działania mające na celu zapobieganie zabijaniu zwierząt poprzez ograniczenie możliwości ich dostępu na teren inwestycji (w szczególności płazów i gadów), zwłaszcza tam, gdzie prowadzone będą bezpośrednie prace budowlane. W tym celu należy zainstalować płotki naprowadzająco-ochronne, przede wszystkim na następujących odcinkach: od km około 0+400 do km około 0+600 oraz od km około 1+400 do km około 1+800 oraz w miejscach wskazanych w ramach nadzoru przyrodniczego. Wygradzenie powinno zostać wykonane (należy je umieścić na obu skrajach korytarza robót) pod nadzorem przyrodniczym - herpetologa przed rozpoczęciem prac związanych z przekształceniami ziemi na okres od połowy lutego (jeżeli wystąpią korzystne warunki do wczesnych migracji) /początku marca do połowy października. Nadzór przyrodniczy przed rozpoczęciem prac budowlanych powinien przeszukać teren budowy pod kątem płazów oraz gadów i drobnych ssaków. Znalezione zwierzęta należy złowić i przenieść poza plac budowy. Nadzór przyrodniczy po zapoznaniu się ze szczegółowym okresem prowadzenia prac i terenem budowy powinien zdecydować o szczegółowym czasie wykonania płotków naprowadzająco-ochronnych i dokładnym miejscu ich instalacji. Nadzór przyrodniczy na podstawie kontroli wykonywanych w trakcie robót inicjalnych i budowlanych winien wyznaczyć kolejne, dodatkowe odcinki do ogrodzenia (także wzdłuż dróg dojazdowych) lub może zaproponować wygradzenia na całej długości planowanej drogi, jeżeli wystąpi taka potrzeba.
Podstawowe parametry płotków ochronnych:

- Wysokość ogrodzenia - część naziemna nie powinna być mniejsza niż 40 cm (zalecana \geq 50 cm). Ogrodzenie musi posiadać wymaganą wysokość na całej długości, także na wszelkich połączeniach z obiektami inżynierskimi oraz w miejscach przebiegu po stromych skarpach i przy obniżeniach terenu (w tym rowów).
 - Materiał - ogrodzenie może mieć postać grubego brezentu/grubej plandeki posiadającej na jednym z brzegów otwory zabezpieczone metalowym kółkiem, przez które można przeciągnąć drut nośny, podtrzymujący i naciągający ogrodzenie lub zamiennie z geotkaniny czy geowłókniny zamocowanej na drewnianych (śr. 4 - 5 cm) lub ewentualnie stalowych palikach (śr. 5 - 8 mm) o wys. 100 - 120 cm w rozstawie co 1,5 - 2 m.
 - Ogrodzenie należy zakopać na głębokości min. 15-20 cm.
2. Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić w przenośnych sanitariatach i zapewnić ich regularny wywóz przez uprawnione podmioty.
 3. Podczas realizacji inwestycji należy zastosować osłony zapobiegające przedostawaniu się zanieczyszczeń do cieków.
 4. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wody odprowadzane do odbiornika należy mechanicznie oczyścić z zawiesiny.
 5. Na etapie eksploatacji należy zachować drożność i pełną sprawność wykonanego systemu odwodnienia poprzez okresowe kontrole techniczne oraz prace konserwacyjne - utrzymaniowe, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie odrębnymi przepisami.

UZASADNIENIE

Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie wystąpił z wnioskiem znak: WI-VI.7820.1.8.2021.AL z dnia 17.03.2021 r. (data wpływu 19.03.2021 r.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 od skrzyżowania z drogą gminną nr 200720K (ul. Chemiczna w Tarnowie) do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1346K i budowa drogi wojewódzkiej nr 973 od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1346K do węzła autostrady A4 Tarnów Zachód (Wierzchosławice) w miejscowości: Tarnów, Kępa Bogumiłowicka, Ostrów, Wierzchosławice i Bogumiłowice, gmina m. Tarnów i Wierzchosławice, powiat: m. Tarnów i tarnowski, województwo małopolskie” w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa połączenia autostrady A4 w Wierzchosławicach ze SAG w Tarnowie” w km 0+146,76 do km 2+767,20.

Ponieważ przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie spełniał wymagań przepisów ochrony środowiska, pismem znak: ST-I.4222.1.2021.JI z dnia 15.04.2021 r. wezwano pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia dokumentacji.

W odpowiedzi na wezwanie Pan Piotr Urbański – pełnomocnik Inwestora pismem znak: ST200-PWY-P-08.2019/EA z dnia 23.04.2021 r. (data wpływu 26.04.2021 r.) przesłał wyjaśnienia do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) w § 3 ust. 1 pkt 62 kwalifikuje *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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* do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 90 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zmianami), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił z wnioskiem znak: ST-I.4222.1.2021.JI z dnia 06.05.2021 r. do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Wojewoda Małopolski podał do publicznej wiadomości obwieszczenie zawierające informacje o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji, przedmiocie decyzji, organach właściwych do wydania decyzji i dokonania uzgodnień, przystąpieniu do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, możliwości składania uwag i wniosków w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko w formie pisemnej, elektronicznej i ustnie do protokołu, wyznaczając miejsce i 30 – dniowy termin do ich składania.

Przy piśmie znak: WI-VI.7820.1.8.2021.AL z dnia 28.06.2021 r. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie poinformował, iż obwieszczenie Wojewody Małopolskiego o zapewnieniu możliwości udziału społeczeństwa w ponownej ocenie oddziaływania na środowiska dla przedmiotowej inwestycji zostało umieszczone:

- w prasie lokalnej: Gazeta Krakowska w dniu 14 maja 2021 r.,
- na tablicy ogłoszeń urzędowych w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie od 14 maja 2021 r. do 13 czerwca 2021 r. oraz w Biuletynie Informacji Publicznej MUW w terminie od 14 maja 2021 r. do 13 czerwca 2021 r.,
- na tablicy ogłoszeń urzędowych w Urzędzie Miasta Tarnowa w terminie od 12 maja 2021 r. do 13 czerwca 2021 r. oraz w Biuletynie Informacji Publicznej ww. urzędu w terminie od 12 maja 2021 r. do 13 czerwca 2021 r.,
- na tablicy ogłoszeń urzędowych w Urzędzie Gminy Wierzchosławice w terminie od 14 maja 2021 r. do 13 czerwca 2021 r. oraz w Biuletynie Informacji Publicznej ww. urzędu w terminie od 14 maja 2021 r. do 13 czerwca 2021 r.

W trakcie postępowania, w wyznaczonym 30 - dniowym terminie, do Wydziału Infrastruktury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie zgłoszono szereg uwag i wniosków dotyczących przedmiotowej inwestycji, o czym poinformowano Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, przy piśmie znak: WI-VI.7820.1.8.2021.AL z dnia 28.06.2021 r.

W trakcie procedury udziału społeczeństwa wpłynęły następujące pisma wnoszące uwagi do postępowania:

1. Pismem z dnia 09.06.2021 r. (podpisanym przez 35 osób) Pani [REDAKTURA] wniosła o budowę ekranów dźwiękochłonnych po północnej stronie łącznika od ronda autostradowego Ostrów - Wierzchosławice do ronda w miejscowości Kępa Bogumiłowicka.

Przeprowadzone wyniki modelowania hałasu zrealizowane na potrzeby raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko zostały wykonane z uwzględnieniem prognozowanych natężeń ruchu dla pory dnia i nocy. Model uwzględniał aktualne ukształtowanie terenu wraz z projektowanym korpusem drogi. W modelu uwzględniono również aktualną, zinwentaryzowaną w terenie zabudowę podlegającą ochronie oraz tereny podlegające ochronie akustycznej (na podstawie pism i danych z właściwych organów). Wykonana analiza nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na odcinku od ronda autostradowego do ronda w m. Kępa Bogumiłowicka. Tak więc nie ma podstaw do stosowania ekranów akustycznych na tym odcinku. Wobec powyższego, na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla wspomnianego we wniosku obszaru oraz wymienionych działek, nie zostały zaprojektowane ekrany akustyczne.

2. Pismem z dnia 10.06.2021 r. Pani ██████████ wniosła o:
- Wykup całej działki nr 67/1 w miejscowości Kępa Bogumiłowicka stwierdzając, iż w dokumentacji nie przewidziano odprowadzenia ścieków opadowych, które spływając z nasypu zalewać będą ww. działkę. Powyższe wpłynie na brak możliwości utrzymania dotychczasowej funkcji nieruchomości i uniemożliwi jej zagospodarowanie.

Ponowna ocena oddziaływania na środowisko odnosi się do zakresu inwestycji w obszarze niezbędnym do jej realizacji oraz funkcjonowania, w tym wyburzenia oraz zajętość działek w zakresie niezbędnym do realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Przedstawione rozwiązania wykazały, iż nie występują oddziaływania negatywne wynikające z projektowanego odwodnienia na działce nr 67/1 (po podziale działki nr 67/3 i nr 67/4), potwierdzone uzyskanymi pozwoleniami wodnoprawnymi oraz opinią Wód Polskich. Niezależnie od powyższego, kwestie dotyczące nabywania nieruchomości wynikają z regulacji prawnych zawartych w przepisach odrębnych, tj. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 z późn. zm.) i nie są objęte ponowną oceną oddziaływania na środowisko.

- Wykonanie przebudowy istniejącej linii kablowej w sposób zapewniający zachowanie funkcji użytkowych działki i nieograniczający w znaczny sposób jej przyszłego wykorzystania pod zabudowę.

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji zostały pozyskane warunki techniczne od gestora sieci, które narzucały sposób i zakres przebudowy. Zaprojektowane rozwiązania zostały uzgodnione i zaakceptowane przez zarządcę sieci i tym samym objęto je obowiązkiem przebudowy w przedmiotowej realizacji.

- Przesunięcie projektowanego słupa oświetleniowego zlokalizowanego przy rondzie na działce nr 71/2 w miejscowości Kępa Bogumiłowicka tak, aby w przyszłości możliwy był dojazd do ronda z działki nr 70, po podziale działka nr 70/1.

Zgodnie z informacją uzyskaną od Inwestora, który powołał się na Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 470 ze zmianami) przedmiotowa działka nr 70 (po podziale działka nr 70/1) w chwili obecnej posiada dostęp do drogi publicznej niższej klasy od strony południowej i tym samym nie ma możliwość wykonania bezpośredniego zjazdu na niniejszą działkę z drogi wojewódzkiej.

W toku postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie [dalej: Regionalny Dyrektor] wystąpił pismami znak: ST-I.4222.1.2021.JI z dnia 06.05.2021 r. do Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnowie o wydanie opinii w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem znak: NNZ.90831.51.2021.2 z dnia 28.05.2021 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnowie zaopiniował przedmiotową inwestycję w zakresie sanitarno – higienicznym z zastrzeżeniem realizacji inwestycji w oparciu o rozwiązania projektowe przyjęte przez Inwestora i przedstawione w raporcie.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem znak: KR.ZZŚ.3.4360.8.2021.KM z dnia 31.05.2021 r. sprostowanym postanowieniem znak: KR.ZZŚ.3.4360.8.2021.KM z dnia 10.06.2021 r. pozytywnie zaopiniował inwestycję w zakresie ochrony zasobów wodnych pod warunkiem spełnienia warunków wynikających z przedłożonego uzgodnienia.

Zakres inwestycji obejmuje kompleksową realizację drogi wojewódzkiej DW973 [dalej: DW973], w skład którego wchodzi:

- budowa połączenia węzła Wierzchosławice (Tarnów Zachód) autostrady A4 ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie w ciągu DW973,
- budowa obiektu mostowego przez rzekę Dunajec,
- przebudowa włączenia drogi powiatowej nr 1346K Tarnów – Wierzchosławice,
- przebudowa ciągu ulicy Wincentego Witosa od włączenia w rondo Solidarności w Tarnowie,
- budowa ronda na skrzyżowaniu projektowanej trasy z drogą powiatową nr 1346K,
- budowa drogi dojazdowej po lewej (południowej) stronie drogi wojewódzkiej z włączeniem jej do łącznicy węzła,
- budowa skrzyżowania z drogą gminną K202524 (Kępa Bogumiłowicka) wraz z rozbudową odcinków tej drogi w zakresie wlotów skrzyżowania,
- budowa skrzyżowania z drogą gminną K200672 (ul. Azotowa) wraz z rozbudową odcinków tej drogi w zakresie wlotów skrzyżowania,
- budowa chodników, ścieżek rowerowych oraz ścieżek rowerowych z dopuszczeniem ruchu pieszych wzdłuż projektowanej trasy DW973,
- budowa zatok autobusowych,
- budowa przepustu drogowego,
- budowa i przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych,
- budowa systemu odwodnienia,
- budowa urządzeń ochrony środowiska w tym zabezpieczenia ujęć wód w Kępie Bogumiłowickiej,
- budowa i przebudowa oświetlenia drogi,
- budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- usunięcie istniejącej zieleni kolidującej z projektowanym układem drogowym oraz wykonanie nowych nasadzeń,
- zabezpieczenie i przebudowa istniejących sieci uzbrojenia terenu.

Połączenie autostrady A4 w Wierzchosławicach (węzeł „Tarnów Mościce”) ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie zaprojektowano w postaci drogi klasy G o długości 2,62 km (zakres robót budowlanych w ramach odcinka objętego zakresem opracowania o całkowitej długości ok. 2,79 km), jednojezdniowej o 2 i 3 pasach ruchu, odcinkowo z pasami do lewoskrętu.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej DW973:

- klasa techniczna drogi – G,
- przekrój – uliczny oraz odcinkowo drogowy,
- przebieg – w terenie częściowo zabudowanym,
- prędkość projektowa – $V_p = 60$ km/h,
- prędkość miarodajna – $V_m = 70$ km/h,
- kategoria ruchu – KR4,
- szerokość pasów ruchu – 3,50 m,
- przekrój – 1 x 2, 1 x 3,
- szerokość poboczy – 1,25 – 1,80 m,
- szerokość ścieżki rowerowej – 2,50 m,
- szerokość chodnika – 2,00 m,

- o szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych – 3,00 m.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 1346K:

- o klasa techniczna drogi – Z,
- o przekrój – uliczny,
- o przebieg – w terenie zabudowanym,
- o prędkość projektowa – $V_p = 50$ km/h,
- o kategoria ruchu – KR 3,
- o szerokość pasów ruchu – 3,90 m (wraz z poszerzeniem),
- o przekrój – 1 x 2,
- o szerokość ścieżki rowerowej – 2,50 m,
- o szerokość chodnika – 2,00 m.

Podstawowe parametry techniczne projektowanych dróg gminnych:

- o klasa techniczna drogi – L,
- o przekrój – uliczny,
- o przebieg – w terenie zabudowanym,
- o prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h,
- o kategoria ruchu – KR 2,
- o szerokość pasów ruchu – 2,50 m,
- o przekrój – 1 x 2,
- o szerokość poboczy – min. 0,75 m.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi dojazdowej DD-01:

- o klasa techniczna drogi – D,
- o przekrój – drogowy,
- o prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h,
- o kategoria ruchu – KR 1,
- o szerokość pasów ruchu – 2,50 m,
- o przekrój – 1 x 2,
- o szerokość poboczy – min. 0,75 m.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego ronda:

- o średnica zewnętrzna – 45,00 m,
- o szerokość jezdni rodna – 6,00 m,
- o szerokość pierścienia – 3,00 m,
- o średnica wyspy środkowej – 27,00 m,
- o promień wyokrąglające wlotów – 25,00 m,
- o promień wyokrąglające wylotów – 25,00 m.

Podstawowe parametry drogi gminnej DG 202520K:

- o klasa techniczna drogi – L,
- o przekrój – drogowy,
- o przebieg – w terenie zabudowanym,
- o prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h,
- o prędkość dopuszczalna – $V_o = 30$ km/h,
- o kategoria ruchu – KR 2,
- o szerokość pasów ruchu – 3,50 m,
- o przekrój – 1x1,
- o szerokość poboczy - min. 0,75 m.

W ramach realizacji inwestycji projektuje się wykonanie następujących elementów składowych przedsięwzięcia:

- o powierzchnia nawierzchni jezdni – 29 219 m²,
- o powierzchnia zjazdów – 1 443 m²,

- powierzchnia chodników – 2 953 m²,
- powierzchnia ścieżek rowerowych – 3 829 m²,
- powierzchnia ścieżek rowerowych z dopuszczeniem ruchu pieszych – 6 723 m²,
- powierzchnia zatok autobusowych – 484 m².

Zgodnie z projektem, DW973 od ronda na skrzyżowaniu z ul. Chemiczną do ronda na włączeniu drogi powiatowej nr 1346K posiadać będzie przekrój 1 x 3, ścieżkę rowerową i chodnik po stronie południowej oraz ścieżkę rowerową z dopuszczeniem ruchu pieszych po stronie północnej. Na odcinku łączącym drogę powiatową z autostradą A4 (przebieg nowym śladem z włączeniem do węzła A4 „Tarnów Mościce”) projektuje się drogę o przekroju 1 x 2, odwadnianą za pomocą rowów drogowych. Wzdłuż ww. odcinka drogi projektuje się ścieżkę rowerową z dopuszczeniem ruchu pieszych po stronie południowej. Lokalizacja obiektu mostowego (od km 1+353,924 do km 2+169,323) skutkuje zbliżeniem się do ujęć wody w Kępie Bogumiłowickiej. Na projektowanym obiekcie mostowym zastosowano przekrój 1 x 2. Wzdłuż drogi na moście zostanie poprowadzona ścieżka rowerowa z dopuszczeniem ruchu pieszych. Po przekroczeniu koryta rzeki Dunajec, DW973 przebiegać będzie nad bocznicą kolejową zakładów Strunbet, a następnie włączona zostanie do istniejącego ronda na węźle autostradowym A4 „Tarnów Mościce” (Wierzchosławice).

Niweleta DW973 na odcinku od początku trasy do projektowanego ronda na skrzyżowaniu z DP 1346K została dostosowana do istniejącego przebiegu, na dalszym odcinku geometria niwelety podyktowana jest koniecznością zapewnienia odpowiednich skrajni pionowych przy przekroczeniu rzeki Dunajec obiektem mostowym.

W zakresie inwestycji projektuje się przebudowę istniejących i budowę nowych skrzyżowań z DW973:

- km 0+375,20 – skrzyżowanie z ul. Azotową (droga gminna nr K200672) – projektuje się skrzyżowanie skanalizowane wraz z lewoskrętem w ul. Azotową w kierunku północnym; przebudowa drogi gminnej projektowana jest na odcinku L = 97,5 m,
- km 0+709,50 – skrzyżowanie z drogą gminną nr K202524 – projektuje się skrzyżowanie skanalizowane wraz z lewoskrętem w drogę gminną w kierunku północnym; przebudowa drogi gminnej projektowana jest na odcinku L = 45,17 m,
- km 1+199,76 – skrzyżowanie z ul. Witosa (droga powiatowa nr 1346K) – projektuje się skrzyżowanie typu rondo na włączeniu drogi powiatowej w DW 973; przebudowa drogi powiatowej projektowana jest na odcinku L = 145,24 m,
- km 2+158 – projektuje się przebudowę drogi gminnej pod obiektem mostowym na odcinku L = 71,52 m,

W ramach inwestycji projektuje się również budowę drogi dojazdowej DD-01 o długości L = 389,53 po lewej (południowej) stronie DW 973 z włączeniem jej do węzła „Tarnów Mościce”. Projektowana droga zakończona będzie placem do zawracania.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się następujące obiekty inżynierskie:

- most nad rzeką Dunajec w ciągu drogi wojewódzkiej nr 973 w km 1+766,105,
- przepust dla przeprowadzenia wód Rowu Świerczkowskiego pod drogą wojewódzką nr 973 w km 0+555.

Most nad rzeką Dunajec w ciągu drogi DW973 w km 1+766.105

Projektowany most ma na celu przeprowadzenie ruchu w ciągu DW973 nad korytem rzeki Dunajec oraz nad ujęciem wody Kępa Bogumiłowicka i bocznicami kolejowymi zakładu prefabrykacji Strunbet. Obiekt mostowy rozpoczyna się na odcinku od wału

przeciwpowodziowego po stronie miasta Tarnowa (przed wałem) do wału przeciwpowodziowego na terenie Wierzchosławic (za wałem). Most ten zlokalizowany będzie w km 1+766,105 i zaprojektowany na klasę obciążenia A. Składać się będzie z trzech obiektów składowych o następujących parametrach technicznych:

- rozpiętości teoretyczne [m]:
 - o Obiekt M-1: 51,5 + 5×50,0 + 42,5,
 - o Obiekt M-2: 100,0 + 185,0 + 100,0,
 - o Obiekt M-3: 30,0 + 48,0,
- szerokość [m] – 13,90,
- szerokość między krawężnikami [m] – 8,30,
- szerokość ciągu pieszo - rowerowego [m] – 3,80,
- szerokość wyniesionego pobocza technicznego [m] – 1,80,
- wysokość skrajni pod obiektem [m] – min. 3,50,
- rodzaj konstrukcji:
 - o Obiekt M-1 – betonowy sprężony,
 - o Obiekt M-2 – betonowy sprężony,
 - o Obiekt M-3 – betonowy sprężony.

Wszystkie powyższe elementy konstrukcyjne obiektu mostowego zostały przewidziane w sposób maksymalizujący zabezpieczenie strefy ochronnej ujęcia wody Kępa Bogumiłowicka. Dodatkowo w przypadku zastosowania mostowych barier ochronnych i balustrad, zgodnie z wymaganiami decyzji środowiskowej (wymóg budowy szczelnych barier ochronnych, ograniczających emisję zanieczyszczeń pyłowych i w postaci aerozoli) wprowadzono szczelne przesłony o wysokości min. 1 m na całej długości przejścia obiektu mostowego przez obszar strefy ochronnej ujęcia wody. Takie rozwiązania uniemożliwią przedostawanie się zanieczyszczeń z pobocza technicznego, jak i z ciągu pieszo-rowerowego (obustronnie w przekroju obiektu mostowego).

Do podparcia ustroju niosącego przęseł P1-P7 (Obiekt M-1) oraz przęseł P11-P12 (Obiekt M-3) zaprojektowano łożyska garnkowe. Do podparcia ustroju niosącego przęseł P8-P10 (Obiekt M-2) zaprojektowano łożyska soczewkowe kotwione. Na końcach ustroju niosącego zaprojektowano dylatacje wielomodułowe szczelne. Dylatacje osadzone będą na całej szerokości we wnękach wykonanych w betonie płyt oraz betonie ścianki zapleczonej przyczółka.

W projekcie budowlanym połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie nie przewiduje się prowadzenia prac w korycie nurtowym rzeki Dunajec (w tym lokalizacji podpór tymczasowych). Most główny – Obiekt M2 - główne przęsło nurtowe (P9-P10) oraz przyległe do niego przęsła (P8-P9) oraz (P10-P11) wykonane będą w technologii betonowania nawisowego. Technologia ta zakłada iż wykonanie ustroju odbędzie się bez dodatkowych podpór tymczasowych w nurcie rzeki (dwie niezbędne podpory tymczasowe oparte zostaną na podporach startowych P9 i P10). Przęsła dojazdowe do mostu głównego - Obiekt M1 oraz Obiekt M3 - wykonane będą na deskowaniu stacjonarnym. Obiekt M1 zlokalizowany będzie na terenie międzywała, na obszarze zalewowym, natomiast Obiekt M-3 zlokalizowany będzie poza międzywałem w rejonie bocznicy kolejowej Strunbetu. W rejonie podpory P10 na zachodnim brzegu rzeki zaprojektowano umocnienie narzutem kamiennym, które zostanie wykonane na odcinku o długości około 50 m. Ponadto na zachodnim (lewym) brzegu wału przeciwpowodziowego w km 31+985 zaprojektowano umocnienie za pomocą płyt żelbetowych, które zostanie wykonane na odcinku o długości około 20 m.

Z uwagi na technologię wykonania obiektu mostowego (przyczółki zlokalizowane poza korytem rzeki, nasuwanie elementów konstrukcyjnych mostu z wykonanych już jego fragmentów), która eliminuje konieczność prowadzenia jakichkolwiek prac budowlanych w korycie rzeki Dunajec, oddziaływanie w tym zakresie będzie ograniczone do brzegów rzeki.

Zaplecze budowy, w tym składowiska materiałów budowlanych i park maszyn zlokalizowany będzie zasadniczo poza obszarem Natura 2000, jak również międzywala Dunajca. Ze względu na wymagania technologiczne posadowienia podpór, w obszarze międzywala zakłada się jednak tymczasowe składowanie pali prefabrykowanych i innych materiałów koniecznych do wykonania obiektu w okresie bezpośrednio poprzedzającym ich wykorzystanie lub wbudowanie, a z uwagi na wymagania technologiczne wykonania szczelnej membrany w obszarze ochrony ujęcia wód zachodzi konieczność tymczasowego składowania materiałów potrzebnych do wybudowania tego zabezpieczenia oraz obiektu mostowego. Ponadto, z uwagi na przyjętą technologię nawisowego wznoszenia przęsła nurtowego, w sąsiedztwie prawego i lewego brzegu Dunajca zakłada się wykonanie tymczasowych placów montażowych dla budowy przesuwnej deskowania.

Odwodnienie pomostu

Na obiekcie projektuje się żeliwne wpusty mostowe z wyjmowanym koszem osadniczym, z uchylną, ryglowaną kratką na zawiasach oraz z odpływem DN150 mm, usytuowane przy krawężniku i podłączone do kolektora zbiorczego o średnicy wewnętrznej od DN250 mm do DN400 mm.

Do odwodnienia izolacji pomostu wskazano zastosowanie wykonanych z odpowiedniego geosyntetyku drenaży:

- podłużnych zlokalizowanych w osi odwodnienia („dren dolny”) oraz wzdłuż krawężnika górnej zabudowy chodnikowej („dren górny”),
- poprzecznych (rozieszczonych co 1,0 m i naprzeciwko każdego wpustu i sączka) sprowadzających przesączające się wody spod zabudowy chodnikowej i krawężników w strefę podłużnego „drenu dolnego”.

Woda z drenaży podłużnych zostanie odprowadzona do osadzonych w płycie sączków odwadniających izolację oraz do wpustów mostowych (poprzez specjalne szczeliny wykształtowane w nich na poziomie izolacji). Woda z izolacji zostanie odprowadzona za pomocą systemu odwadniającego składającego się z sączków, wpustów oraz szczelnego systemu kolektorów.

Ze względu na prowadzenie obiektu mostowego w strefie pośredniej ochrony ujęć wód powierzchniowych, w celu niedopuszczenia do rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, zaprojektowano szczelny system odwodnienia prowadzący wody opadowe z obiektu mostowego do separatora lamelowego 40/400 z by-passem DN300 na wypadek wystąpienia ponadnormatywnych deszczów nawalnych. Przedmiotowy separator zlokalizowano po północnej stronie drogi, na odcinku pomiędzy wschodnim wałem Dunajca a Rowem Świerczkowskim - w km około 1+115.

Przepust w km 0+555

Projektowany przepust ma na celu przeprowadzenie rowu melioracyjnego (Rów Świerczkowski) pod DW973 w km 0+555,00 oraz dodatkowo pełnienie funkcji przejścia dla małych ssaków oraz płazów. Podstawowe parametry techniczne obiektu:

- szerokość w świetle [m] – 1,50,
- wysokość w świetle [m] – 1,50,
- długość obiektu [m] – 32,00,
- szerokość obiektu [m] – 1,86,
- szerokość półek dla zwierząt [m] – $2 \times 0,50 = 1,00$,
- minimalna skrajnia pionowa dla małych zwierząt [m] – 1,00,
- rodzaj konstrukcji – żelbetowy z elementów prefabrykowanych.

Rozwiązania konstrukcyjne obiektu:

- Posadowienie jak dla nasypów wg projektu drogowego - na podłożu zostanie wykonana płyta betonowa.

- Konstrukcję przepustu zaprojektowano jako betonową skrzynkową o długości $L = 32,0$ m (wymiar bez skrzydeł). Przepust składa się z elementów prefabrykowanych. Skrajne części połączone ze ścianami czołowymi i bocznymi zostaną wykonane na miejscu. Przekrój poprzeczny stanowi skrzynka o wymiarach w świetle poziomym $B = 1,5$ m i pionowym $H = 1,5$ m. Długość jednego prefabrykatu wynosi $1,0$ m. Na górnej powierzchni przepustu zaprojektowano żelbetową płytę zespalającą o grubości od 14 do 16 cm ułożoną ze spadkiem daszkowym, przykrytą izolacją. Prefabrykaty zostaną ułożone na płycie betonowej z betonu C12/15 grubości min. 40 cm i podsypce piaskowej grubości 5 cm.
- Przy wlocie zaprojektowano ściany czołowe równoległe do osi drogi oraz ściany boczne podtrzymujące nasyp i skarpy rowu. Ściany boczne odchylone będą od osi przepustu. Ich długości dostosowano do wysokości terenu.

Przepust dostosowany będzie do funkcji przejścia dla ssaków małych i płazów przez zastosowanie półek o szerokości $0,50$ m mocowanych wspornikowo do pionowych ścian skrzynki i skrzydeł. Górna powierzchnia półek zostanie przykryta warstwą humusu o grubości min. 5 cm. W okolicy wlotu i wylotu ukształtowano łagodne zejścia na półki, umożliwiające swobodny dostęp zwierzętom.

Chodniki, drogi rowerowe oraz obsługa komunikacji publicznej

Projektowana trasa wyposażona będzie w chodniki, ścieżki rowerowe i ścieżki rowerowe z dopuszczeniem ruchu pieszych.

Chodniki dla ruchu pieszych zaprojektowano:

- od początku odcinka do km $1+235$ po stronie lewej (południowej) DW 973,
- wzdłuż przebudowywanego odcinka DP1346K po stronie lewej (południowej).

Ścieżki rowerowe zaprojektowano:

- od początku odcinka do km $1+235$ po stronie lewej (południowej) DW 973,
- wzdłuż przebudowywanego odcinka DP1346K po stronie lewej (południowej),
- wzdłuż DW 973 po stronie lewej (południowej) na odcinku od placu do zawracania przy DD-01 do włączenia w sieć EuroVelo 11.

Ścieżki rowerowe z dopuszczeniem ruchu pieszych zaprojektowano:

- od początku odcinka do km $1+163$ po stronie prawej (północnej) DW973,
- od km $1+235$ do km $2+507$ po stronie lewej (południowej) DW973.

Chodnik zaprojektowano z kostki brukowej betonowej, podczas gdy ścieżki rowerowe i ścieżki rowerowe z dopuszczeniem ruchu pieszych posiadać będą nawierzchnię bitumiczną. Zarówno chodniki, jak i ścieżki rowerowe będą oświetlone.

Dla zapewnienia bezpiecznych warunków obsługi komunikacji zbiorowej w zakresie inwestycji projektuje się cztery zatoki autobusowe:

- w km $0+612,40$ DW973 – zatoka po stronie lewej (południowej),
- w km $0+758,70$ DW973 – zatoka po stronie prawej (północnej),
- w km $1+120,40$ DW973 – zatoka po stronie lewej (południowej),
- w km $0+118,20$ DP1346K – zatoka po stronie lewej (południowej).

Zatoki o szerokości $3,00$ m wyposażone zostaną w perony o długości $20,00$ m.

Odwodnienie drogi i zabezpieczenie ujęcia wód

Odwodnienie drogi obejmuje ujęcie, odprowadzenie i oczyszczenie wód deszczowych spływających z jezdni, chodników, dróg rowerowych oraz poboczy.

Na obszarze objętym inwestycją istnieje obecnie kanalizacja deszczowa o średnicach DN200 – DN500, która w ramach realizacji projektu zostanie przebudowana i dostosowana do parametrów projektowanego układu drogowego.

W celu realizacji powyższego założenia zaprojektowano sieć kanalizacji deszczowej, obejmującą następujące zlewnie z odpowiednimi odbiornikami:

- Zlewnia nr 1: odwodnienie DW973 na odcinku od początku opracowania do km 0+560 (wraz z przejściem wód dopływających do początku opracowania kanałem deszczowym o średnicy DN500) – wylot 1 do Rowu Świerczkowskiego (odbiornik w km 0+560).
- Zlewnia nr 2: odwodnienie DW973 na odcinku od km 0+560 (Rów Świerczkowski) do projektowanego obiektu mostowego na rzece Dunajec (km 1+340), wraz z przejściem wód dopływających z części projektowanego obiektu (do km 1+600) oraz z istniejącego przebiegu DW973 – wylot 2 do Rowu Świerczkowskiego.
- Zlewnia nr 3: odwodnienie DW973 na odcinku od km 1+600 w obrębie projektowanego obiektu mostowego do końca opracowania – wylot 3 do rowu bez nazwy (RBN1) w km 2+280,

a dodatkowo:

- odwodnienie membrany szczelnej, zabezpieczającej strefę ochronną ujęcia wód w Kępie Bogumiłowickiej – wylot 4 (z zastawką) do Dunajca,
- odwodnienie terenu przepompowni – do położonej w sąsiedztwie studni chłonnej (SC1).

Dokumentacja projektowa obejmuje również przebudowę kanalizacji deszczowej, będącej własnością prywatną, na działkach nr 169/2 oraz nr 170/1 obr. Kępa Bogumiłowicka. Projektuje się również przeniesienie poza pas drogowy istniejących studni kanalizacyjnych oraz wykonanie odcinka 42,0 m kanalizacji deszczowej z rur PP o średnicy 200 mm.

Wody opadowe przed wprowadzaniem do odbiornika podczyszczane będą:

- we wpustach deszczowych z osadnikami,
- w studniach z osadnikami,
- w osadniku.

Na wlotach do studni wpadowych zlokalizowanych w rowach drogowych (DP1, DP2) w rejonie ich połączenia z rowem bez nazwy (RBN1, km 2+280), stanowiącym odbiornik systemu odwadniającego końcowy odcinek drogi, zaprojektowano kraty o odstępach między prętami co 2 cm oraz pochylnie perforowane z tworzywa HD-PE umożliwiające ewentualną ucieczkę małych zwierząt ze studni.

Ze względu na prowadzenie obiektu mostowego w strefie pośredniej ochrony ujęć wód powierzchniowych w Kępie Bogumiłowickiej, w celu niedopuszczenia do rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, zaprojektowano szczelny system odwodnienia prowadzący wody opadowe z obiektu mostowego do separatora lamelowego 40/400 z by-passem DN300 na wypadek wystąpienia ponadnormatywnych deszczów nawalnych.

W związku z przebiegiem fragmentu drogi w strefie ochrony pośredniej ujęcia wód w Kępie Bogumiłowickiej zaprojektowano zabezpieczenie ujęcia wód. W decyzji środowiskowej z dnia 24 listopada 2017 r. nałożono na wykonawcę dokumentacji projektowej obowiązek zastosowania „folii izolacyjnej z odpowiednim drenażem, ułożonej pod projektowaną DW973, zapewniającej pełną izolację pasa drogowego oraz poboczy” (pkt I.3.5). Przeprowadzone prace studialne, potwierdzone stanowiskiem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (pismo z dnia 25 maja 2020 r.), wskazały na możliwość podmycia folii izolacyjnej w przypadku powodzi oraz niebezpieczeństwo takiego jej przemieszczenia, które wywołałoby dodatkowy efekt bariery piętrzącej wodę. Powyższe spowodowało konieczność poszukiwania bezpiecznego rozwiązania alternatywnego. Wariant wybrany do realizacji oraz zaakceptowany w toku uzgodnień przez przedsiębiorstwo Wodociągi Tarnowskie Sp. z o.o. opiera się na membranowym systemie zabezpieczenia, pozwalającym na przechwycenie zanieczyszczenia:

- na odcinku największego zagrożenia (teren wschodniego międzywala) wykonanie membrany wraz z odprowadzeniem wód opadowych do Dunajca, a w przypadku wystąpienia katastrofy skierowanie zanieczyszczenia do szczelnych studni bądź poza

strefę międzywała do szczelnego zbiornika, po czym odpompowanie zanieczyszczeń i ich unieszkodliwienie przez wyspecjalizowaną firmę,

- wykonanie szczelnego systemu kanalizacji deszczowej wyposażonego w studnie osadnicze i separatory,
- na krawędziach przekroju poprzecznego mostu od km 1+357,31 do km 1+800,00 (teren wschodniego międzywała) wykonanie elementu osłonowego o wysokości min. 1,0 m z pełnym wypełnieniem,
- na granicy strefy membranowej wykonanie sieci monitoringu osłonowego w postaci piezometrów – 3 szt. po stronie północnej i 3 szt. po stronie południowej,
- zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu ograniczenie na tym odcinku prędkości pojazdów do 50 km/h dla wszystkich pojazdów oraz do 30 km/h dla pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.

Makroniwelacja terenu wschodniego międzywała zostanie wykonana tak, aby nie powstała poprzeczna przegroda zmniejszająca pojemność tego terenu (zgodnie z pismem PGW Wody Polskie z dnia 25 maja 2020 r., znak sprawy: KR.RPU.434.42.2019.ŁS).

Przyjęte rozwiązanie gwarantuje, że nawet awaria cysterny i wylanie się ciekłych zanieczyszczeń na wiadukcie mostowym nie skutkuje zagrożeniem dla wód podziemnych. Dodatkowo dla mostu przyjęto odpowiednio zaprojektowane elementy osłonowe z pełnym wypełnieniem (od km 1+357,31 do 1+800,00) oraz bariery uniemożliwiające upadek samochodów osobowych i ciężarowych z wiaduktu na podłoże oraz skutecznie ograniczających pylenie.

W takich warunkach rozważany upadek cysterny z ciekłą substancją chemiczną (o objętości 20-30 m³) ma prawdopodobieństwo zmierzające do zera.

Zakres przedsięwzięcia związany z przebudową elementów innych niż infrastruktura drogowa

Realizacja planowanej inwestycji wymagać będzie likwidacji kolizji z sieciami infrastruktury technicznej innej niż drogowa. W tym zakresie projektuje się wykonanie następujących prac:

- przebudowę sieci wodociągowej - na obszarze objętym inwestycją istnieje sieć wodociągowa (niebędąca siecią magistralną) należąca do 3 właścicieli: Tarnowskich Wodociągów, Wodociągów Wierzchosławickich oraz firmy Rembud (wodociąg prywatny). Zaprojektowano przebudowę ww. sieci wodociągowych na całym odcinku DW973 w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym:
 - w obrębie sieci Tarnowskich Wodociągów projektuje się:
 - przebudowę sieci wodociągowej PVC o średnicy 110 mm w ul. Azotowej na sieć wodociągową o średnicy DN160 mm z rur z żeliwa sferoidalnego,
 - przebudowę sieci wodociągowej PVC o średnicy 110 mm w ul. Dunajcovej na sieć wodociągową o średnicy DN160 mm z rur z żeliwa sferoidalnego,
 - likwidację odcinków wyłączonych z eksploatacji,
 - w obrębie sieci Wodociągów Wierzchosławickich projektuje się:
 - przebudowę sieci wodociągowej PVC o średnicy 110 mm w drodze bocznej (dz. nr 249 i nr 193) na sieć wodociągową o średnicy 2 x 110 mm z rur PE-HD100
 - likwidację odcinków wyłączonych z eksploatacji (posesja na dz. nr 87/1 w m. Ostrów),
 - w obrębie sieci wodociągowej firmy Rembud projektuje się:
 - przebudowę sieci wodociągowej PVC o średnicy 90 mm w zakresie przejścia przez DW973,
 - likwidację odcinków wyłączonych z eksploatacji,

- przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej - na obszarze objętym inwestycją istnieje sieć kanalizacyjna należąca do 2 właścicieli: Tarnowskich Wodociągów oraz Wodociągów Wierzchosławickich. Zaprojektowano przebudowę ww. sieci kanalizacji sanitarnej na całym odcinku DW973 w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym:
 - o w obrębie sieci Tarnowskich Wodociągów projektuje się przebudowę kanalizacji sanitarnej DN200 z rur kamionkowych oraz likwidację odcinków wyłączonych z eksploatacji,
 - o w obrębie sieci Wodociągów Wierzchosławickich projektuje się przebudowę kanalizacji sanitarnej DN200 z rur PVC-U oraz likwidację odcinków wyłączonych z eksploatacji,
- przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej ciśnieniowej - na obszarze objętym inwestycją istnieją rurociągi tłoczne o średnicach Ø160 mm oraz Ø225 mm należące do Wodociągów Wierzchosławickich. Projektuje się ich przebudowę na całym odcinku DW973 w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę sieci gazowej - na obszarze objętym inwestycją występuje sieć gazowa niskiego ciśnienia DN100 MOP 10 kPa oraz DN125 MOP 10 kPa. Projektuje się jej przebudowę na całym odcinku DW973 w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę sieci energetycznych – na obszarze objętym inwestycją znajdują się: kablowa i napowietrzna sieć niskiego (nN) i średniego (SN) napięcia, które planuje się przebudować w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę i budowę układu oświetlenia drogowego – w ramach planowanej inwestycji projektuje się likwidację istniejącej sieci oświetlenia drogowego na przebudowywanych odcinkach dróg istniejących oraz zastąpienie jej nowym systemem oświetlenia klasy C4 (jezdnie) i klasy P4 (chodniki i ścieżki rowerowe). Analogiczny system oświetlenia projektuje się zastosować również w ciągu nowych odcinków dróg, w tym na odcinku przeprawy mostowej,
- przebudowę sieci teletechnicznej - w ramach planowanej inwestycji projektuje się jej przebudowę w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym.

Ponadto, w ramach realizacji inwestycji, zaprojektowano budowę kanału technologicznego, składającego się z rur RHDPE 110 mm i RHDPE 40 mm wraz ze studniami SKR-2 i SKR-1. Przedmiotowy kanał prowadzony będzie wzdłuż projektowanego oświetlenia, a w rejonie skrzyżowań zostaną wykonane odgałęzienia na drugą stronę ulicy. Projektuje się również prowadzenie kanału w skrzyni mostu nad rzeką Dunajec (rury RHDPEpt – trudnopalne).

Wycinka drzew i krzewów

Do wycinki zaplanowano drzewa i krzewy bezpośrednio kolidujące z planowaną inwestycją. W stanie istniejącym powierzchnia krzewów to około 12 250 m² z czego wyciętych zostanie około 8 500 m². Na przebiegu planowanej inwestycji rośnie obecnie 221 drzew, z których 174 zostanie wyciętych. Wycinka obejmie następujące gatunki drzew i krzewów: lipa drobnolistna, jesion wyniosły, robinia akacjowa, wierzba biała, klon jesionolistny, sporadycznie sosna pospolita, leszczyna, topola biała i drżąca, kasztanowiec biały oraz drzew owocowych jak: orzech włoski, wiśnia, śliwa ałczyca, ponadto bez czarny, głóg jednoszyjkowy, grusza. W rejonie istniejących posesji wycinka obejmie również gatunki ozdobne, tj. lilak pospolity i żywotnik.

Nasadzenia

W rejonie skrzyżowań, na powierzchni ronda oraz w innych miejscach wskazanych przez Gminę Wierzchosławice zaplanowano nasadzenia krzewów i roślin wieloletnich o łącznej powierzchni 1 619 m², a wzdłuż projektowanego odcinka drogi zaplanowano nasadzenia drzew:

lipy drobnolistnej i gruszy drobnoowocowej – łącznie 79 szt. (odpowiednio: w rozstawie 7 i 4 m i minimalnej wielkości koron: 1-1,5 m oraz 0,8-1,2 m i min. wysokości 2,5 m). Nasadzenia krzewów i roślin wieloletnich w rejonie projektowanego ronda i na wyspie centralnej składać się będą z miks: kosodrzewiny, czosnku olbrzymiego White Giant i jeżówki Pink Pearl, na środku przewidziano posadzenie białego derenia w odmianie syberyjskiej, od strony zachodniej dziurawca Hidicote (kolor pomarańczowy), a całość kompozycji uzupełniono ligustrem pospolitym, różą dziką i rokitnikiem pospolitym. Na wlotach do ronda przewidziano nasadzenia pięciornika krzewiastego, a od strony północnej fragment powierzchni biologicznie czynnej zaplanowano do obsadzenia dereniem białym z hortensją bukietową.

Łącznie zaplanowano nasadzenia 79 drzew oraz: kosodrzewiny 787 szt. (2 szt./m²), czosnku olbrzymiego 1572 szt. (4 szt./m²), jeżówki 2358 szt. (6 szt./m²), derenia białego 705 szt. (5 szt./m²), dziurawca 835 szt. (5 szt./m²), hortensji bukietowej 180 szt. (3 szt./m²), róży okrywowej 3755 szt. (5 szt./m²), ligustrą pospolitą 1929 szt. (3 szt./m²), róży dzikiej 1286 szt. (2 szt./m²), rokitnika pospolitego 489 szt. (3 szt./m²) i pięciornika krzewiastego 226 szt. (domieszka).

Wyburzenia

W związku z realizacją inwestycji konieczne jest przeprowadzenie rozbiórki obiektów kubaturowych, oraz demontaż i odtworzenie obiektów małej architektury (krzyż przydrożny), położonych kolizyjnie w stosunku do przebiegu i zakresu projektu.

Konieczność rozbiórki stwierdzono w przypadku:

- 4 budynków mieszkalnych, w tym:
 - 2 połączonych budynków mieszkalnych, położonych w Kępie Bogumiłowickiej, na działce ewid. nr 222, w km 0+722 i w km 0+733 – o konstrukcji murowanej i drewniano-murowanej, oraz odpowiednio 1 i 2 kondygnacjach,
 - budynku mieszkalnego, położonego w Kępie Bogumiłowickiej, na działce ewid. nr 67/1, w km 1+344 – drewnianego, jednokondygnacyjnego z poddaszem (dom wpisany do gminnej ewidencji zabytków),
 - budynku mieszkalnego, położonego w m. Ostrów, na działce ewid. nr 87/1, w km 2+187 – murowanego, dwukondygnacyjnego,
- 6 budynków gospodarczych położonych w: km 0+291 w Tarnowie (budynek murowany, jednokondygnacyjny), km 1+320 w Kępie Bogumiłowickiej (wiata drewniana), km 1+343 (bud. drewniany, jednokondygnacyjny) wraz z przybudówkami – km 1+352 i km 1+341 (bud. drewniano-murowane, jednokondygnacyjne), km 2+205 w m. Ostrów (bud. murowany, jednokondygnacyjny).

Ponadto w Tarnowie na działce ewid. nr 17/6, w km 0+360, zlokalizowany jest krzyż przydrożny w ogrodzeniu stalowym, który z uwagi na konieczność przeprowadzenia prac niwelacyjnych dostosowujących teren do rozwiązań projektowych w rejonie skrzyżowania DW973 z ul. Azotową, zostanie czasowo zdemontowany i odtworzony w pierwotnej lokalizacji.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.)) przedsięwzięcie planowane jest na działkach zlokalizowanych w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych JCWP „Dunajec od Zbiornika Czchów do ujścia”, kod: PLRW20001921499, w regionie wodnym Górnej Wisły należącym do obszaru dorzecza Wisły.

JCWP „Dunajec od Zbiornika Czchów do ujścia” o kodzie: PLRW20001921499 jest silnie zmienioną częścią wód o dobrym potencjale, dla której celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to część wód zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Dla JCWP, na której zlokalizowana jest inwestycja wprowadzono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak możliwości technicznych. W programie

działań zaplanowano opracowanie wariantowej analizy sposobu udroźnienia budowli piętrzących na odcinku cieku istotnego – Dunajec, ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej obejmującej szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu ww. analiz.

Przedsięwzięcie planowane jest na działkach zlokalizowanych na terenie jednolitej części wód podziemnych JCWPd PLGW2000150, dla której wyznaczono cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Aktualna ocena stanu wykazała dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd niezagrożona ryzykiem osiągnięcia celów środowiskowych.

Zastosowanie osadników i separatorów substancji ropopochodnych (tworzących zespół podczyszczający ścieki deszczowe z drogi) spowoduje, że odprowadzane do odbiorników ścieki spełniać będą warunki, jakim powinny odpowiadać ścieki wprowadzone do wód i do ziemi, zawarte w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2019 r., poz. 1311). Szczegółowe i ostateczne warunki odprowadzenia wód opadowych pochodzących ze spływów ze szczelnej powierzchni projektowanej drogi określone zostały w pozwoleniu wodnoprawnym znak: KR.ZUZ.3.4210.697.2020.BD z dnia 24.11.2020 r., wydanym przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 624 ze zmianami), (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym), przedmiotowy odcinek planowanej inwestycji znajduje się poza granicami obszarów chronionych.

Przedsięwzięcie planowane poza obszarem głównego zbiornika wód podziemnych, w terenie ochrony pośredniej stref ochronnych ujęć wody, poza obszarem ochronnym zbiorników wód śródładowych oraz dla planowanego mostu w ograniczonym do międzywała obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne.

Prognoza ruchu pojazdów dla lat 2024 i 2034.

Nazwa odcinka	Natężenie ruchu		
	natężenie szczytowe	Natężenie średnie dobowe	
		[poj./godz.]	[poj./dobę]
Rok prognozy 2024			
Odcinek A (km 1+199,76 ÷ km 2+789,20)	976	10 846	452
Odcinek B (km 0+709,50 ÷ km 1+199,76)	1 524	16 928	705
Odcinek C (km 0+375,20 ÷ km 0+709,50)	1 482	16 466	686
Odcinek D (km 0+000 ÷ km 0+375,20)	1 456	16 177	674
Rok prognozy 2034			
Odcinek A (km 1+199,76 ÷ km 2+789,20)	1 082	12 027	501
Odcinek B (km 0+709,50 ÷ km 1+199,76)	1 701	18 903	788
Odcinek C (km 0+375,20 ÷ km 0+709,50)	1 570	17 445	727
Odcinek D (km 0+000 ÷ km 0+375,20)	1 525	16 940	706

W związku z eksploatacją drogi, do powietrza emitowane będą: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pyły zawieszone PM10 i PM2,5, węglowodory aromatyczne oraz węglowodory alifatyczne.

Z analizy wynika, że w roku 2034 nastąpi wzrost natężenia ruchu od około 4,7 do 11,7 % w stosunku do roku 2024. Pomimo wzrostu natężenia ruchu emisja najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim jest dwutlenek azotu, w roku 2034 będzie niższa o około 18,5 – 20,7 % w stosunku do roku 2024. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5). Ich emisja w roku 2034 również będzie niższa o około 13,8 – 17,9 % w stosunku do roku 2024. Będzie to wynikiem wprowadzania na rynek, a tym samym udziału w ruchu, pojazdów z silnikami spełniającymi coraz bardziej zaostrzone normy emisji poszczególnych zanieczyszczeń. Zaostrzenie tych norm jest na tyle duże, że zrekompensuje planowany wzrost natężenia ruchu.

Przeprowadzona analiza wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza wykazała, że po oddaniu do eksploatacji projektowanego układu dróg, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń zarówno w roku 2024, jak i w roku 2034, wzdłuż ich przebiegu, nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu już w obrębie pasa drogowego.

Maksymalne stężenia jednogodzinne i maksymalne stężenia średnioroczne dwutlenku azotu wzdłuż analizowanych dróg występują w roku 2024. Poziom stężenie dwutlenku azotu w roku 2034 będzie niższe niż w roku 2024. Zatem mimo wzrostu natężenia ruchu w roku 2034 w stosunku do 2024 roku o około 4,7-11,7 % stężenia w roku 2034 będą niższe w stosunku do 2024 roku o około 13,0 %. Największe stężenia dwutlenku azotu wzdłuż analizowanych odcinków dróg wystąpią w roku 2024 wzdłuż odcinka B i osiągną 63,8 % dopuszczanych stężeń godzinowych oraz 29,6% dopuszczalnych stężeń rocznych.

Stężenia pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 zarówno w roku 2024 jak i w roku 2034 nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu wzdłuż DW973 już w obszarze pasa drogowego. Maksymalne stężenia jednogodzinne i maksymalne stężenia średnioroczne wystąpią w roku 2024 wzdłuż odcinka B i osiągną wartość 9,8 % dopuszczalnej normy godzinowej dla pyłu zawieszonego PM10 oraz 6,4% i 5,7 dla normy rocznej odpowiednio dla pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5.

Również dla pozostałych emitowanych substancji dotrzymane będą dopuszczalne stężenia w powietrzu.

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nastąpi emisja gazów cieplarnianych do atmosfery. Gazy cieplarniane emitowane będą przez środki transportu, maszyny i urządzenia. Największa emisja gazów cieplarnianych będzie miała miejsce na etapie jego eksploatacji. Pomimo faktu, że realizacja inwestycji podniesie parametry drogi, a co za tym idzie zwiększy się natężenie ruchu drogowego i zwiększy prędkość poruszających się po niej pojazdów, nie zwiększy się emisja spalin na skutek zwiększenia spalania paliwa w silnikach. Będzie to wynikiem wprowadzania na rynek, a tym samym udziału w ruchu, pojazdów z silnikami spełniającymi coraz bardziej zaostrzone normy dotyczące dopuszczalnych wartości emisji poszczególnych zanieczyszczeń.

Na skutek realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie do usunięcia roślinności. Wpłyne to na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych. Dlatego też w ramach działań kompensacyjnych zaplanowano wykonanie nasadzeń zastępczych.

Na skutek realizacji inwestycji nastąpi zapotrzebowanie na energię elektryczną. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w okresie realizacji w niewielkich ilościach, głównie do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy oraz zasilania drobnego sprzętu gdyż sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiada własne środki napędowe i nie wymaga zasilania. W czasie eksploatacji inwestycji zapotrzebowanie na energię elektryczną związane będzie jedynie z oświetleniem.

W związku z koniecznością przystosowania inwestycji do coraz trudniejszych warunków pogodowych, w projekcie przewidziano:

- trwałą nawierzchnię, mało podatną na odkształcenia związane z ekstremalnymi temperaturami (zwłaszcza dodatnimi),
- obiekt mostowy zapewniający bezpieczeństwo powodziowe dla tzw. „wody trzystuletniej” – czyli zdarzającej się z prawdopodobieństwem raz na 300 lat,
- zwiększenie odporności na powódzie poprzez zastosowanie zrównoważonych systemów odwadniania oraz utrzymywanie drożności urządzeń odwadniających,
- zarządzanie szlakiem komunikacyjnym w warunkach zmian klimatu – wprowadzenie stosownego oznakowania i komunikatów,
- stosowanie standardów konstrukcyjnych (norm budowlanych) zapewniających odporność na działanie silnych wiatrów w odniesieniu do obiektów inżynierskich, ekranów, znaków pionowych,
- stosowanie ognioodpornych materiałów budowlanych oraz oznakowania pionowego,
- wysoki standard utrzymania (całorocznego) realizowanej infrastruktury.

Prognozę równoważonego poziomu hałasu wykonano w oparciu o program SoundPLAN (wersja 8.1) licencja 7340. Do wykonania prognoz przyjęto francuską metodę obliczeniową NMPB Routes-96 (Guide du Bruit). Model obliczeniowy jest zgodny z normą PN-ISO 9613-2:2002.

Do prognoz hałasu dla analizowanej inwestycji przyjęto rzeczywistą wysokość zabudowy. Prognozy równoważonego poziomu dźwięku wykonano natomiast na wysokości 4,0 m nad poziomem terenu oraz dodatkowo w punktach (receptorach) na elewacjach budynków mieszkalnych zlokalizowanych najbliżej drogi.

Określenia poziomów dopuszczalnych w zakresie hałasu dokonano na podstawie analizy zapisów planów zagospodarowania przestrzennego, a w razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ocena dokonana została na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenu.

W związku z prognozowanym występowaniem przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu zaproponowano zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych.

Po zastosowaniu proponowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wykonano powtórne obliczenia prognozowanego poziomu hałasu w punktach imisji przypisanych do budynków objętych ochroną akustyczną oraz obliczenia obszarowe.

Analiza wyników obliczeń wykazała, że w przypadku zastosowania zabezpieczeń akustycznych nie notuje się ponadnormatywnych przekroczeń hałasu w otoczeniu planowanej inwestycji.

Przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie bezpośrednim źródłem generującym odpady. Z uwagi na specyfikę drogi jedynymi odpadami, jakie będą mogły powstać będą odpady z grupy 17, wytwarzane w trakcie remontów i konserwacji drogi. Będą one powstawać sporadycznie, w sposób niesystematyczny. Wszystkie wytworzone odpady będą przekazywane do odzysku, a w przypadku braku możliwości odzysku do unieszkodliwienia.

W okresie od listopada 2019 r. do maja 2020 r. dokonano inwentaryzacji przyrodniczej, przeprowadzonej podczas kontroli terenowych.

Inwentaryzacja przyrodnicza polegała na identyfikacji chronionych typów siedlisk przyrodniczych oraz chronionych lub rzadkich gatunków roślin, grzybów i zwierząt, dla których badany obszar stanowił miejsce występowania / rozrodu / regularnego żerowania. Badania terenowe były prowadzone metodą marszrutową, a lokalizacja poszczególnych obserwacji lub stanowisk roślin i zwierząt była rejestrowana za pomocą urządzeń GPS.

Obszar inwentaryzacji przyrodniczej stanowił pas o szerokości od około 400 do 1000 m (w granicach obszaru Natura 2000) ciągnący się wzdłuż osi fragmentów dróg wytyczonych w ramach budowy połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze SAG w Tarnowie.

Teren objęty inwentaryzacją przyrodniczą tworzy mozaika użytków rolnych oraz obszarów zurbanizowanych. Środkowo-zachodni fragment stanowi dolina Dunajca wraz z przyległymi obszarami zalewowymi. Koryto Dunajca objęte jest ochroną w postaci obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085, a dolina rzeczna stanowi korytarz ekologiczny rangi krajowej „Dolina Dolnego Dunajca” KPd-11B.

Szata roślinna obszaru przedsięwzięcia pozostaje pod silną presją antropogeniczną. Poza korytem Dunajca występują tu wyłącznie siedliska o charakterze antropogenicznym.

Wąski pas terasy zalewowej Dunajca porastają krzewy nawiązujące do zbiorowiska zarośli wierzbowych (*Salicetum triandro-viminalis*). Oprócz krzewiastych form wierzb „wąskolistnych”, takich jak: wierzba trójpręcikowa (*Salix triandra*), wierzba biała (*S. alba*), wierzba wiciowa (*S. viminalis*), czy wierzba krucha (*S. fragilis*), w płatach tego zbiorowiska licznie występują obce geograficznie gatunki inwazyjne. I tak w ich runie dominują zazwyczaj „amerykańskie” gatunki nawłoci (*Solidago gigantea* i *S. canadensis*). W wielu miejscach występują też stanowiska rdestowców: sachalińskiego (*Reynoutria sachalinensis*) i ostrokończystego (*R. japonica*), klonu jesionolistnego (*Acer negundo* L), robinii akacjowej (*Robinia pseudoacacia*), śliwy wiśniowej (*Prunus cerasifera*), winobluszczu pięciolistkowego (*Parthenocissus quinquefolia*) i innych.

Zbiorowiska zdominowane przez krzewy zajmują znaczną część aktualnej terasy zalewowej Dunajca, jednak ze względu na masowy udział antropofitów, a także dość liczne występowanie rodzimych gatunków unikających siedlisk regularnie zalewanych, jak brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), czy klony - jawor (*Acer pseudoplatanus*) i zwyczajny (*Acer platanoides*), nie można ich zaliczyć do cennych siedlisk przyrodniczych.

Za jedyne istotne siedlisko przyrodnicze odnotowane na analizowanym obszarze uznać należy zbiorowiska pionierskiej roślinności na kamieńcach podgórskich potoków (kod 3220). Siedlisko to wykazuje nadal charakter naturalny przez swoje występowanie w strefie korytowej Dunajca.

Na obszarze inwentaryzacji nie zanotowano obecności chronionych lub rzadkich gatunków roślin wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409).

Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała występowanie na analizowanym obszarze jedynie pospolitych gatunków grzybów, w tym porostów - nie stwierdzono występowania gatunków chronionych grzybów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U z 2014 r., poz. 1408).

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej na przedmiotowym obszarze stwierdzono występowanie chronionych gatunków zwierząt. Stwierdzono gatunki pospolite zarówno w skali krajowej, jak i lokalnej: ślimaka winniczka *Helix pomatia* i co najmniej dwóch gatunków trzmieli *Bombus* sp. [rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183 ze zmianami)].

Spośród gatunków chronionych w granicach omawianego odcinka Dunajca występują gatunki cztery gatunki ryb objęte ochroną częściową oraz jeden nieobjęty ochroną na podstawie prawa krajowego, ale figurujący w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

Lp.	Nazwa gatunkowa	
	polska	Łacińska
1.	Brzanka	<i>Barbus peloponnesius</i>
2.	Boleń	<i>Aspius aspius</i>
3.	Głowacz białopłetwy	<i>Cottus gobio</i>
4.	Piekielnica	<i>Alburnoides bipunctatus</i>
5.	Śliz	<i>Barbatula barbatula</i>

W obszarze inwentaryzacji przyrodniczej zanotowano występowanie co najmniej 2 gatunków płazów - żaby trawnej *Rana temporaria* oraz żab z grupy żab zielonych *Pelophylax esculentus* complex. Oba taksony zanotowano w cieku wodnym przecinającym oś planowanej drogi w kilometrażu około 0+555, zaś w korytarzu Dunajca stwierdzono jedynie płazy z grupy żab zielonych.

Na obszarze inwentaryzacji nie zaobserwowano gatunków gadów. Mimo to należy przypuszczać, że zasiedlają one przedmiotowy obszar, zwłaszcza jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*.

W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej w obrębie obszaru badań zanotowano obecność łącznie 56 gatunków ptaków, z czego 37 uznano na lęgowe na obszarze inwentaryzacji.

W obszarze inwentaryzacji nie stwierdzono miejsc rozrodu brzegówki, stwierdzono jedynie osobniki zalatujące na analizowany obszar z sąsiedztwa.

Lp.	Nazwa gatunkowa		Status występowania
1.	Bazant	<i>Phasianus colchicus</i>	L
2.	Bogatka	<i>Parus major</i>	L, Z
3.	Błotniak stawowy	<i>Circus aeruginosus</i>	S
4.	Brzegówka	<i>Riparia riparia</i>	S
5.	Cierniówka	<i>Sylvia communis</i>	L
6.	Czapla biała	<i>Ardea alba</i>	S, P
7.	Czapla siwa	<i>Ardea cinerea</i>	S, P
8.	Dzięcioł czarny	<i>Dryocopos martius</i>	L
9.	Dzięcioł zielony	<i>Picus viridis</i>	S
10.	Dziwonia	<i>Carpodacus erythrinus</i>	L
11.	Dzwoniec	<i>Chloris chloris</i>	L
12.	Dymówka	<i>Hirundo rustica</i>	S
13.	Gawron	<i>Corvus frugilegus</i>	L, Z
14.	Gągoł	<i>Bucephala clangula</i>	Z, S, P
15.	Gąsiorek	<i>Lanius collurio</i>	L
16.	Gil	<i>Pyrrhula pyrrhula</i>	L
17.	Grzywacz	<i>Columba palumbus</i>	L
18.	Kapturka	<i>Sylvia atricapilla</i>	L
19.	Kawka	<i>Corvus monedula</i>	L, Z
20.	Kos	<i>Turdus merula</i>	L, Z
21.	Kopciuszek	<i>Phoenicurus ochruros</i>	L
22.	Kormoran	<i>Phalacrocorax carbo</i>	Z, S, P

Lp.	Nazwa gatunkowa		Status występowania
23.	Krogulec	<i>Accipiter nisus</i>	S
24.	Krzyżówka	<i>Anas platyrhynchos</i>	Z, S
25.	Kwiczół	<i>Turdus pilaris</i>	L
26.	Łabędź niemy	<i>Cygnus olor</i>	S
27.	Makolągwa	<i>Carduelis cannabina</i>	L
28.	Mazurek	<i>Passer montanus</i>	Z
29.	Modraszka	<i>Cyanistes caeruleus</i>	L, Z
30.	Myszołów	<i>Buteo buteo</i>	S, P
31.	Nurogęs	<i>Mergus merganser</i>	Z, S, P
32.	Oknówka	<i>Delichon urbicum</i>	S
33.	Piecuszek	<i>Phylloscopus trochilus</i>	L
34.	Piegża	<i>Sylvia curruca</i>	L
35.	Pierwiosnek	<i>Phylloscopus collybita</i>	L
36.	Pliszka siwa	<i>Motacilla alba</i>	L
37.	Pliszka żółta	<i>Motacilla flava</i>	L
38.	Pleszka	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	L
39.	Potrzos	<i>Schoeniclus schoeniclus</i>	L
40.	Pustułka	<i>Falco tinnunculus</i>	S, P
41.	Rybitwa rzeczna	<i>Sterna hirundo</i>	S
42.	Sierpówka	<i>Streptopelia decaocto</i>	L
43.	Sieweczka rzeczna	<i>Charadrius dubius</i>	L
44.	Skowronek	<i>Alauda arvensis</i>	L
45.	Strzyżyk	<i>Troglodytes troglodytes</i>	L
46.	Sójka	<i>Garrulus glandarius</i>	L
47.	Sroka	<i>Pica pica</i>	L
48.	Szczygieł	<i>Carduelis carduelis</i>	L
49.	Szpak	<i>Sturnus vulgaris</i>	L
50.	Śmieszka	<i>Larus ridibundus</i>	S, P
51.	Śpiewak	<i>Turdus philomelos</i>	L
52.	Trznadel	<i>Emberiza citrinella</i>	L, Z
53.	Wilga	<i>Oriolus oriolus</i>	L
54.	Zaganiacz	<i>Hippolais icterina</i>	L
55.	Zięba	<i>Fringilla coelebs</i>	L
56.	Zimorodek	<i>Alcedo atthis</i>	S

Status występowania:

L - gatunek lęgowy na terenie inwentaryzacji, P - gatunek przelotny, S - gatunek zalatujący z sąsiedztwa, Z - gatunek zimujący na terenie inwentaryzacji.

Spośród gatunków chronionych na obszarze badań stwierdzono występowanie trzech gatunków ssaków - bobra europejskiego *Castor fiber*, jeża *Erinaceus sp.* i kreta *Talpa europaea*. Są to gatunki pospolicie występujące na obszarze całego kraju.

W wyniku przeprowadzenia nasłuchów detektorowych stwierdzono, że na obszarze planowanej inwestycji występują trzy gatunki nietoperzy - mroczek późny *Eptesicus serotinus*, borowiec wielki *Nyctalus noctula* oraz karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*.

Realizacja oraz eksploatacja planowanego przedsięwzięcia przy uwzględnieniu projektowanych działań minimalizujących i zabezpieczających podczas realizacji nie wpłynie w istotnie negatywny sposób na faunę obszaru planowanej inwestycji.

Odcinek projektowanej drogi w kilometrażu osi od ok. 1+371 do ok. 2+152 przecina korytarz ekologiczny „Dolina Dolnego Dunajca”. Dolina rzeczna stanowi dogodny szlak migracji dla niemal wszystkich grup organizmów. Łąchy rzeczne obecne w analizowanym odcinku rzeki stanowią także miejsce odpoczynku dla migrujących oraz zimujących ptaków.

Ponieważ przy budowie mostu nie przewiduje się prac budowlanych w obrębie koryta rzeki, nie zostanie zakłócona migracja ryb i minogów.

Zaprojektowany most wparty na kilku filarach w obrębie doliny rzecznej przewiduje zachowanie możliwości swobodnej migracji zwierząt lądowych w trakcie eksploatacji drogi.

Istnienie nowej drogi wraz z mostem w dolinie Dunajca może natomiast zakłócić migrację ptaków wzdłuż doliny oraz wpłynąć na ich śmiertelność w wyniku kolizji z elementami obiektu mostowego oraz z przejeżdżającymi samochodami. Jednak płaska konstrukcja mostowa bez elementów linowych zmniejszy jej negatywny wpływ na tą grupę zwierząt.

Najsilniejszym efektem bariery, chociaż stosunkowo krótkotrwałym, będzie sam proces budowy - emitowany hałas, wycinka drzew i krzewów, konieczność zabezpieczenia ujęcia wody membraną (co wymaga zdjęcia warstwy glebowej oraz obecności ludzi, pojazdów i urządzeń) będą oddziaływać zniechęcająco na zwierzęta próbujące w tym czasie migrować korytarzem. Celem zminimalizowania efektu bariery i umożliwienia wędrówek i migracji zwierzętom, szczególnie ssakom (w tym nietoperzom), prace budowlane w obrębie doliny rzecznej wykonywane będą tylko w porze dziennej (od świtu do zmierzchu). Wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace te prowadzone będą pod ścisłym nadzorem przyrodniczym.

Odcinek projektowanej drogi w kilometrażu osi od ok. 1+803 do ok. 1+893 przecina obszar Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085, który obejmuje rzekę na odcinku od zapory w Czchowie do ujścia do Wisły wraz z dopływami: potokiem Paleśnianka od mostu na trasie Zakliczyn – Jastrzębia koło miejscowości Bieśnik, potokiem Siemiechówka od mostu na trasie Zakliczyn – Siemiechów wraz z dopływem Brzozowianka od drugiego mostu w Brzozowej (w przysiółku Stępówka), a także ujściowym odcinkiem rzeki Biała.

Zgodnie z *Planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085*, ustanowionym Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 4 września 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2014 r. poz. 4920), zmienionym Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 21 lutego 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2017 r. poz. 1366), za przedmioty ochrony obszaru uznane zostały: siedlisko przyrodnicze pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków [kod 3220] oraz następujące gatunki ryb i ich siedliska: boleń [kod 1130], brzanka [kod 1138], głowacz białopłetwy [kod 1163] i minóg strumieniowy [kod 1096]. Za główne zagrożenia dla przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085 uznane zostały w szczególności: tamy i ochrona przeciwpowodziowa w śródlądowych systemach wodnych, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych, usuwanie materiału z plaż, wydobywanie piasku i żwiru, obce gatunki inwazyjne, poruszanie się pojazdami spalinowymi po kamieńcach i korycie rzeki, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych, antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk oraz niewielkie projekty hydrotechniczne, jazy.

Inwentaryzacja przyrodnicza obszaru planowanej inwestycji oraz jej otoczenia wykazała występowanie siedliska przyrodniczego (pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków

[kod 3220]) będącego przedmiotem ochrony obszaru Natur 2000 Dolny Dunajec PLH120085 na przebiegu odcinka projektowanej drogi, a wśród zinwentaryzowanych w Dunajcu wyżej wspomnianych gatunków ryb znalazły się boleń pospolity oraz brzanka. Konieczna ingerencja w obszar Natura 2000 obejmuje wycinkę przybrzeżnych zarośli w najmniej cennym ich fragmencie oraz wykonanie makroniwelacji terenu pod membranę zabezpieczającą ujęcie wód, przy czym zakres tych prac jedynie sięga granic obszaru.

Konstrukcja mostu wyklucza prace budowlane w obrębie koryta rzeki, filary mostu posadowione będą na brzegach rzeki, w najbliższej odległości około 7 m od stwierdzonego siedliska przyrodniczego pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków [kod 3220]. Prace prowadzone będą bez ingerencji ww. siedlisko przyrodnicze. W związku z powyższym można wykluczyć wpływ planowanej inwestycji na możliwość migracji ichtiofauny, w tym również gatunków stanowiących przedmiot ochrony dla obszaru Natura 2000. Najpoważniejszym zagrożeniem dla przedmiotów ochrony jest możliwość zanieczyszczenia środowiska, szczególnie wód, podczas awarii w trakcie budowy oraz na skutek kolizji pojazdów użytkujących projektowaną drogę.

Podpora mostu projektowana w pobliżu płatu siedliska przyrodniczego 3220 pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, nie zaburzy procesów warunkujących istnienie siedliska, takich jak okresowe zalewanie i zmiany poziomu wody i przemieszczanie materiału skalnego.

Biorąc powyższe pod uwagę uznano, że realizacja przedmiotowego zamierzenia nie wpłynie negatywnie na cele i przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Realizacja inwestycji będzie miała miejsce poza siedliskiem przyrodniczym chronionym w przedmiotowym obszarze Natura 2000, nie spowoduje spadku liczebności populacji gatunków będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze oraz zmniejszenia zasięgów ich występowania, nie spowoduje pogorszenia stanu ww. siedliska przyrodniczego, uszczuplenia jego powierzchni ani zmiany cech charakterystycznych. Realizacja inwestycji nie pogorszy integralności ww. obszaru Natura 2000 i nie wpłynie negatywnie na jego powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000.

Projektowana DW973 wraz z mostem na Dunajcu stworzy nowy obiekt architektury komunikacyjnej, w nowy sposób kształtujący lokalny krajobraz. Inwestycja zajmie częściowo tereny rolne, uprzednio zajmowane przez pola uprawne i odłogi, oraz stanowić będzie widoczną dominantę w krajobrazie doliny Dunajca.

Elementem nowej infrastruktury drogowej, który będzie miał pewien wpływ na percepcję krajobrazu, staną się również ekrany akustyczne, których brak przy istniejącej drodze. Ich wygląd jest ważny zarówno dla kierowców, jak i mieszkańców, których mają chronić przed hałasem. Obiekty te, ze względu na swoją wysokość będą widoczne z daleka, zaś w większości nieprzezroczyste – zamkną perspektywę na dalszy krajobraz. Ważne jest zatem, w jakiej kolorystyce będą wykonane oraz w jaki sposób zostaną wkomponowane w otoczenie.

Ekran akustyczny zaprojektowano zatem w postaci ścian o wysokości 3 i 4 m, wykonanych z paneli osadzonych w słupach. Zastosowano ekrany mieszane, tj. składające się częściowo z paneli pełnych pochłaniających, a częściowo z paneli transparentnych (przeziernych). Z uwagi na małą intensywność zabudowy oraz otaczającą zielen kolorystyka ekranów została utrzymana w tonacji zielono-szarej.

Określone wyżej oddziaływania nie spowodują jednak poważnego zaburzenia w strukturze lokalnego krajobrazu, który przekształca się stopniowo w rejon zurbanizowany. W stanie istniejącym nosi on cechy typowe dla strefy przejściowej miejsko-przemysłowej i podmiejskiej, w której to strefie następuje intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz obiektów przemysłowych i zabudowy składowej. Z rozwojem tym koresponduje postępujący proces wyposażania przestrzeni w infrastrukturę komunikacyjną, co szczególnie uwidoczniło się w rejonie planowanej inwestycji w postaci budowy autostrady A4 i węzła Tarnów – Mościce.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138), przedmiotowa inwestycja nie zostanie zaliczona do inwestycji o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

W niniejszym postanowieniu dokonano modyfikacji niektórych punktów wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: DOŚGP.6220.2.2016 z dnia 24.11.2017 r. w związku z:

- uściśleniem założeń wynikających z projektu budowlanego,
- uzgodnieniami dokonanyymi z innymi organami,
- przeprowadzoną inwentaryzacją przyrodniczą, która np. w przypadku terenu przeznaczanego pod prace ziemne przy budowie podpory na lewym brzegu Dunajca, umiejscowionego najbliżej koryta rzeki nie wykazała kolonii lęgowej jaskółki brzegówki.

Biorąc powyższe pod uwagę, postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 90 ust. 8 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zmianami), na postanowienie nie przysługuje zażalenie. Zgodnie z art. 142 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 735), postanowienie można zaskarżyć w odwołaniu od decyzji o pozwoleniu na budowę.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie

mgr inż. Paweł Koziol
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie

Otrzymują:

1. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie Wydział Infrastruktury, ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków (wysyłka ePUAP)
2. Pan Piotr Urbański (80-180 Gdańsk – Kowale, ul. Ks. Feliksa Bolta 18) – pełnomocnik Inwestora
3. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa
4. ST-I aa.