



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

ST-I.4210.4.2015.MB

Tarnów, dn. 10.11.2015 r.

DECYZJA

Działając na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 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. z 2013 r. poz. 1235, ze zm.) [dalej: ustawy ooś], art. 104, 107 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267, ze zm.) [dalej: k.p.a.], a także § 3 ust. 1 pkt 60, w związku z § 3 ust. 1 pkt 33 i 68 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku

Pani Dominiki Mazur L.dz. MP-MOSTY/259/P/DM/1/15-1 z dnia 11.06.2015 r., działającej z upoważnienia Gminy Miasta Tarnowa – Urzędu Miasta Tarnowa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie, realizowanego w części na terenie zamkniętym PKP, a także po uzyskaniu opinii sanitarnej Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego znak: NS.9022.10.213.2015 z dnia 15.10.2015 r.,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie”.

I. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie obejmie rozbudowę istniejących ulic: Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie. Ulice Elektryczna, Wyszyńskiego i Czysta stanowią odcinek drogi wojewódzkiej nr 973. Ulica Spokojna to droga powiatowa nr 1366.

Przedsięwzięcie będzie się składało z czterech części:

Część I – Rozbudowa ul. Spokojnej na odcinku od zakończonej rozbudowy tej ulicy (przed skrzyżowaniem z ul. Krzyską) przed skrzyżowanie z al. Piaskową, obejmująca: przebudowę tarczy skrzyżowania z ul. Krzyską, przebudowę i rozbudowę ul. Spokojnej.

Część II – Rozbudowa ul. Elektrycznej poprzez budowę ronda o wielkości średnicy zewnętrznej ok. 60 m w miejscu istniejącego skrzyżowania ulic Spokojnej, Elektrycznej i al. Piaskowej, przebudowę i rozbudowę ul. Elektrycznej, przebudowę skrzyżowania lub budowę ronda o wielkości średnicy ok. 60m w miejscu istniejącego skrzyżowania ulic Elektrycznej, Wyszyńskiego i Klikowskiej z przebudową skrzyżowania ul. Klikowskiej z linią kolejową nr 115 Tarnów – Szczucin.

Część III – Rozbudowa ul. Wyszyńskiego na odcinku od skrzyżowania/ronda za skrzyżowanie z ul. Beckera i ul. Giędlową, obejmująca: przebudowę i rozbudowę ul. Wyszyńskiego, budowę ronda w miejscu skrzyżowania z ul. Chyszowską, przebudowę skrzyżowania z linią kolejową nr 115 Tarnów – Szczucin, przebudowę i rozbudowę skrzyżowania ulic Wyszyńskiego, Beckera i Giędlowej.

Część IV – Rozbudowa ulic Wyszyńskiego i Czystej na odcinku od skrzyżowania ulic Wyszyńskiego, Beckera i Giełdowej do ronda im. Żołnierzy Wyklętych, obejmująca: przebudowę i rozbudowę ulic wraz z budową ronda o wielkości średnicy ok. 60 m na skrzyżowaniu ulic Wyszyńskiego i Czystej.

Po planowanej rozbudowie w/w ulice będą dwujezdniowymi drogami klasy G. Na odcinku od ul. Krzyskiej do ul. Piaskowej nowa jezdnia będzie dobudowywana po północnej stronie istniejącej drogi (patrzac zgodnie z rosnącym kilometrażem istniejąca droga będzie lewą jezdnią, a nowa prawą). Odcinek między ul. Piaskową, a ul. Klikowską nie pokrywa się całkowicie ze śladem istniejącej drogi, lecz parokrotnie przecina go, co wynika ze zmian w poziomej geometrii drogi – wygładzeniu niektórych łuków. Od znajdującego się po południowej stronie drogi boiska do ronda / skrzyżowania z ul. Klikowską nowa jezdnia będzie poprowadzona równolegle do drogi istniejącej po stronie południowej i południowo-wschodniej (po lewej stronie istniejącej drogi). Rondo na skrzyżowaniu ulic Klikowskiej, Elektrycznej i Wyszyńskiego będzie wybudowane nieco na południowy-wschód od istniejącego skrzyżowania. Ślad ul. Klikowskiej zostanie zachowany. Na odcinku między skrzyżowaniami z ul. Klikowską i ul. Chyszowską nowa droga pobiegnie na wschód od drogi istniejącej (po lewej stronie) zbliżając się do zlokalizowanych tam sadów i częściowo zajmując ich zachodni kraniec – taki przebieg drogi jest zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Tylko przebieg krótkiego odcinka za skrzyżowaniem z ul. Klikowską będzie wspólny z istniejącą drogą, po czym nowa droga będzie się oddalać w kierunku wschodnim aż do skrzyżowania z ul. Chyszowską. Nowa droga będzie oddalona od istniejącej maksymalnie o 100 m. Skrzyżowanie z ul. Chyszowską (rondo) będzie oddalone od istniejącego skrzyżowania o ok. 96 m na wschód. Będzie to wymagać zmiany przebiegu początkowego odcinka ul. Chyszowskiej. Dalszy odcinek drogi będzie prowadzony równolegle do istniejącej drogi, po jej południowej stronie. Skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego z ul. Czystą będzie wykonane jako rondo, znajdujące się na północny-wschód od istniejącego skrzyżowania. Końcowy odcinek przedsięwzięcia zostanie wybudowany po śladzie istniejącego, przy czym nowa jezdnia będzie budowana po wschodniej stronie drogi istniejącej.

Lokalizację obiektów przyjęto według kilometrażu roboczego, zgodnie z raportem ooś.

W km 3+074 droga przecina nieczynną linię kolejową nr 115 Tarnów – Szczucin. Przewozy pasażerskie na w/w linii zawieszono w roku 2000, a przewozy towarowe w roku 2006. Linia nie jest zelektryfikowana.

W bezpośrednim otoczeniu drogi nie ma zbiorników wód stojących, droga przecina natomiast dwa cieki: Rów Klikowski i Rów Chyszowski. Rów Klikowski jest obecnie przekraczany przez drogę mostem, natomiast Rów Chyszowski przeprowadzono pod drogą przepustem. Rozbudowa drogi spowoduje zmiany w tych obiektach, jednak zmiany te nie zmieniają w sposób istotny charakteru cieków na przebudowywanych odcinkach. Przekroczenie Rowu Klikowskiego w ramach przedmiotowej inwestycji zrealizowane będzie obiektem inżynierskim (przepustem).

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. W rejonie prowadzenia prac budowlanych należy zapewnić bezpieczną organizację ruchu.
2. Organizacja placu budowy winna uwzględniać ochronę powierzchni ziemi, polegającą w szczególności na uwzględnieniu zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni. Należy przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności.

3. Należy okresowo zraszać odsłonięty teren, aby zapobiec pyleniu w wypadku sprzyjających warunków atmosferycznych (susza, wiatr).
4. Należy stosować nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy.
5. Na samochodach przewożących materiały sypkie mogące pylić w czasie transportu lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki, oponcze lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji niezorganizowanej.
6. Prowadzenie prac z wykorzystaniem sprzętu budowlanego w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem należy ograniczyć do pory dnia, tj. do godzin 6⁰⁰-22⁰⁰.
7. Eliminować pracę maszyn i urządzeń na biegu jałowym.
8. Trasy przejazdu sprzętu budowlanego i transportującego materiały budowlane powinny być wytyczone w miarę możliwości po istniejącej sieci szlaków komunikacyjnych i ograniczone do niezbędnego minimum.
9. Jezdnie dróg publicznych winny być sprzątane z zalegającego błota, dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę.
10. Zaplecza budowy powinny być lokalizowane jak najdalej od budynków mieszkalnych, nie mogą być ponadto lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie cieków. W miarę możliwości zaplecza budowy i place składowe materiałów budowlanych należy zlokalizować w pasie rozbudowywanej drogi.
11. Zaplecza budowy wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnego awaryjnego wycieku substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych, z maszyn i urządzeń budowlanych oraz taboru samochodowego.
12. Urodzajną warstwę gleby usuwaną z powierzchni przeznaczonych pod korpus drogi i obiekty drogowe należy wykorzystać do przygotowania powierzchni biologicznie czynnych w obrębie pasa drogowego oraz do rekultywacji terenów zdewastowanych w wyniku prowadzonych prac budowlanych. Warstwa humusu powinna być składowana selektywnie, w celu wykorzystania jej w całości do rekultywacji terenu.
13. Prace ziemne i fundamentowe prowadzić pod stałym nadzorem geotechnicznym.
14. Wykopy pozostawiać otwarte możliwie jak najkrócej.
15. Prace na terenach leśnych, a także roboty w korytach cieków prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętności rozpoznawania gatunków i siedlisk w szerokim zakresie, w tym szczególnie gatunków objętych ochroną oraz rzadkich. Prace na tych terenach związane z realizacją przedsięwzięcia należy wykonywać zgodnie z uwagami, zaleceniami i pod kierunkiem specjalistów z nadzoru przyrodniczego. W terminie do 6 miesięcy od zakończenia robót należy przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie szczegółowe sprawozdanie z nadzoru przyrodniczego przeprowadzonego nad przebiegiem prac (wraz z dokumentacją fotograficzną).
16. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację zadania. Wycinka powinna być wykonana w terminie poza okresem lęgowym ptaków – w okresie od 16 sierpnia do końca lutego. W trakcie sezonu lęgowego ptaków sporadyczne prace wycinkowe można wykonywać pod nadzorem przyrodniczym – wyłącznie po stwierdzeniu przez ornitologa braku gniazdowania ptaków na drzewach lub krzewach przeznaczonych do usunięcia.
17. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów nie przeznaczonych do wycinki wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom. W przypadku uszkodzenia korzeni należy przyciąć je równo ze ścianą wykopu ostrym narzędziem i zabezpieczyć odpowiednim preparatem (przed mikroorganizmami glebowymi). W terminie od kwietnia do października korzenie należy dodatkowo zabezpieczać przed wysychaniem (np. maty słomiane polewane co jakiś czas wodą). Czas trwania wykopów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew należy skrócić do niezbędnego minimum.

18. Na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew pozostających poza pasem budowy przestrzegać następujących zakazów: zagęszczania gruntu, składowania materiałów budowlanych i chemicznych, wylewania wody z osadami cementowymi lub wapiennymi, postępu i parkowania ciężkiego sprzętu budowlanego.
19. Pnie drzew nie przeznaczonych do wycinki należy zabezpieczyć na czas budowy przed możliwością uszkodzeń mechanicznych (np. przez zastosowanie wygradzeń, osłon przypniowych z mat słomianych lub juty, okładziny z desek lub płyt OSB – do wysokości nie mniejszej niż 150 cm). Szczególnie starannie należy zabezpieczyć pomniki przyrody – aleję drzew przy ul. Krzyskiej. Inwestor zobowiązany jest do dopilnowania, aby wykonawca robót zabezpieczył drzewa i krzewy w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed uszkodzeniami mechanicznymi.
20. Teren budowy należy odpowiednio zabezpieczać przed powstawaniem pułapek dla zwierząt (otwarte głębokie wykopy, otwarte studzienki). Pod koniec każdego dnia roboczego należy zabezpieczać takie miejsca poprzez zasypanie, przykrycie materiałem sztywnym (np. deski, płyty wiórowe) lub szczelne ogrodzenie.
21. W każdym dniu roboczym przed rozpoczęciem prac należy sprawdzać plac budowy pod kątem obecności zwierząt, podobnie należy sprawdzać dno i ściany wykopów przed ich likwidacją (zasypaniem, zabudowaniem). W razie potrzeby należy umożliwić zwierzętom opuszczenie wykopów, ewentualnie w sposób bezpieczny należy zwierzęta odłowić i wypuścić poza terenem inwestycji.
22. W trakcie prowadzenia robót budowlanych należy unikać tworzenia kolein i innych zagłębień terenu, w których może stagnować woda, aby nie stwarzać potencjalnych nietrwałych siedlisk rozrodczych dla płazów.
23. Jeżeli na terenie inwestycji zostaną stwierdzone sezonowe migracje płazów, teren budowy należy zabezpieczyć tak, aby uniemożliwić płazom przedostawanie się na teren, gdzie w wyniku prac byłyby zagrożone – w tym celu należy odpowiednio wygradzić teren budowy ogrodzeniem o wysokości minimum 0,5 m z 10 cm nawisem na zewnątrz (np. folia, agrowłóknina). W dolnej części materiał ogrodzenia winien być wkopany w podłoże – ogrodzenia muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być zakotwione. Płazy należy systematycznie odławiać i przenosić poza teren inwestycji w miejsce o podobnych warunkach siedliskowych, na tyle oddalone od terenu inwestycji, aby zwierzęta nie mogły powrócić na ten teren do czasu zakończenia prac.
24. Po wykonaniu nasypów, wykopów i rowów drogowych wskazane jest umocnienie skarp i jak najszybsze obsianie ich trawą (gatunki rodzime) w taki sposób, aby ograniczyć erozję powierzchniową.
25. Organizacja i techniczne warunki prowadzenia robót związanych z budową inwestycji winny eliminować możliwość zakłócenia stosunków wodnych.
26. Prace drogowe oraz prace przy budowie przepustów należy prowadzić w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu zmieniały prędkość oraz natężenie przepływu wody w ciekach.
27. Prace należy prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający mącenie wód w ciekach. Bezwzględnie unikać dłuższego niż 5 godzin dziennie i 4 dni w tygodniu mącenia wód – prace powinny być prowadzone z uwzględnieniem przerw pomiędzy kolejnymi zmąceniami wód.
28. Roboty ziemne, ubezpieczeniowe i ruch pojazdów wewnątrz koryt cieków ograniczyć tylko do niezbędnych, tj. takich, których nie da się wykonać z brzegu.
29. W trakcie realizacji inwestycji nie dopuszczać do zasypywania, zanieczyszczenia i zaśmiecania koryt cieków, zwłaszcza substancjami ropopochodnymi oraz materiałami zawierającymi cement – prace budowlane nie mogą wpływać na pogorszenie stanu czystości wód powierzchniowych i podziemnych.
30. W celu ograniczenia przedostawania się zanieczyszczeń do urządzeń kanalizacyjnych podczas realizacji inwestycji należy systematycznie czyścić nawierzchnię jezdni i usuwać z obrzeży jezdni odkłady zanieczyszczonego piasku, mułu i liści.

31. W przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy niezwłocznie powiadomić o tym regionalnego dyrektora ochrony środowiska.
32. W przypadku natrafienia w trakcie budowy na obiekty lub przedmioty o wartości archeologicznej należy niezwłocznie powiadomić odpowiednie służby konserwatorskie.
33. Wszelkie prace remontowe pracującego sprzętu należy prowadzić poza terenem inwestycji w specjalistycznych zakładach gwarantujących dotrzymanie standardów ochrony środowiska.
34. Tankowanie pojazdów pracujących podczas rozbudowy drogi należy realizować poza terenem inwestycji, w miejscach zapewniających zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed możliwością skażenia substancjami ropopochodnymi. W przypadku konieczności uzupełniania paliwa na terenie budowy należy przygotować na ten cel miejsce o szczelnym podłożu, ukształtowanym w sposób uniemożliwiający przedostanie się ewentualnych wycieków poza miejsce tankowania. Miejsce to musi być wyposażone w środki sorpcyjne na wypadek rozlania paliwa.
35. W sytuacji wystąpienia awarii wskutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
36. Należy właściwie gospodarować odpadami – minimalizować ilość powstających odpadów, gromadzić je w sposób selektywny, w oznakowanych pojemnikach, w wydzielonych i odpowiednio zorganizowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed wpływem czynników atmosferycznych i dostępem osób postronnych oraz zwierząt, a następnie przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na odbiór, transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.
37. Odpady powstające podczas budowy drogi, do czasu przekazania ich podmiotom zajmującym się odzyskiem lub unieszkodliwianiem, należy magazynować w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem.
38. Zużyte materiały mineralno-bitumiczne i kruszywa łamane wbudować w dolne warstwy nawierzchni drogi lub przekazać je specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie przetwarzania lub unieszkodliwiania odpadów, posiadającym stosowne zezwolenia/pozwolenia organów ochrony środowiska.
39. Zaplecza budowy należy wyposażyć w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno-bytowych do oczyszczalni ścieków.
40. Prace z użyciem sprzętu mechanicznego, hałdy urobku i materiałów budowlanych należy w miarę możliwości lokalizować od strony przeciwnej w stosunku do miejsc zakwalifikowanych jako wrażliwe na hałas.
41. Po zakończeniu każdego kolejnego odcinka budowanej drogi należy zrehabilitować tereny zniszczone w trakcie prac budowlanych oraz zlikwidować wszystkie czasowe elementy budowy.
42. Należy zapewnić zgodne z instrukcją czyszczenie nawierzchni drogi w celu utrzymania własności tłumiących warstwy redukującej hałas.
43. Należy dokonywać bieżących kontroli stanu urządzeń odprowadzających wody opadowe z projektowanej drogi, a minimum dwa razy do roku oczyścić osadniki z zatrzymanych zanieczyszczeń.
44. Do nasadzeń wykorzystać sadzonki w wieku co najmniej 3 lat z zakrytym systemem korzeniowym.
45. Przez okres 3 lat – licząc od terminu założenia nasadzeń – pielęgnować nasadzenia drzew i krzewów i w zależności od potrzeb: podlewać (przez pierwszy okres wegetacyjny), nawozić, formować korony, wprowadzać poprawki i uzupełnienia, usuwać roślinność ograniczającą ich rozwój, zabezpieczać przed uszkodzeniami mechanicznymi i uszkodzeniami powodowanymi przez zwierzęta.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej.

1. Dokumentację projektową należy przygotowywać z uwzględnieniem obowiązujących wytycznych i „dobrych praktyk” w zakresie ochrony dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych oraz działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach. [„Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” Rafał T. Kurek, wyd. GDOŚ, Bystra 2010; „Poradnik ochrony płazów” Rafał T. Kurek, Mariusz Rybacki, Marek Sołtysiak, Bystra 2011].
2. Zachować drożność lokalnych szlaków migracji (np. rowy), dla zwierząt przynajmniej w stanie istniejącym.
3. Urządzenia odwadniające drogę (studzienki ściekowe, studnie wpadowe ujmujące wody opadowe, itd.) należy zaprojektować tak, aby nie stanowiły pułapek dla zwierząt (płazów, gadów, małych ssaków).
4. Zaprojektować zabezpieczenia uniemożliwiające wtargnięcie zwierząt na jezdnię – w rejonie parku Piaskówka od km 0+850 do km 1+250 oraz w rejonie lasu od km 3+100 do km 3+950.
5. Ograniczyć do niezbędnego minimum ingerencję w koryta cieków.
6. Zaprojektować osadniki zawiesziny na szczelnych systemach kanalizacyjnych w celu dotrzymania dopuszczalnej zawartości zawiesziny ogólnej równej 100 mg/l w rejonie następujących kilometraży:
 - ok. km 0+730,
 - ok. km 1+740,
 - ok. km 1+900,
 - ok. km 3+230,
 - ok. km 3+590,
 - ok. km 3+670,
 - ok. km 4+245.

Wskazane kilometrze urządzeń należy traktować jako robocze. Dokładne określenie lokalizacji osadników nastąpi na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.
7. Zaprojektować separatory węglowodorów ropopochodnych w rejonie następujących kilometraży:
 - ok. km 0+720,
 - ok. km 1+730,
 - ok. km 1+910,
 - ok. km 3+220,
 - ok. km 3+580,
 - ok. km 3+680,
 - ok. km 4+235.

Wskazane kilometrze urządzeń należy traktować jako robocze. Dokładne określenie lokalizacji separatorów nastąpi na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.
8. W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiorników podczas ulewnych deszczy należy zaprojektować zbiorniki retencyjne, które poprzez czasowe przetrzymanie wody zabezpieczać będą odbiorniki przed nadmierną ilością wód opadowych napływających z nawierzchni projektowanej drogi.
9. Na całym odcinku planowanej rozbudowy nawierzchnię drogi zaprojektować z wykorzystaniem tzw. „cichej nawierzchni”, zapewniającej obniżenie poziomu emitowanego hałasu o minimum 3 dB.
10. Zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4 m n.p.t., składający się z dwóch części połączonych „na zakładkę”:
 - a) część 1 – EA1 od km 2+031 do km 2+123,
 - b) część 2 – EA2 od km 2+121 do km 2+137,
 i wskaźniku izolacyjności od dźwięków – 15-24 dB (co najmniej klasa B2).

11. W przypadku zastosowania ekranów pochłaniających zaprojektować obsadzenie ich roślinami pnącymi o gęstym ulistnieniu (z wyłączeniem inwazyjnych gatunków obcych).
12. W przypadku zastosowania transparentnego ekranu akustycznego, w celu ochrony ptaków przed zderzeniami, należy:
 - a) poprawić widoczność ekranu poprzez zastosowanie ekranu o szerokiej i widocznej krawędzi górnej,
 - b) nakleić na całej wysokości ekranu pionowo pasy o jasnej barwie, o szerokości 2 cm rozmieszczone co 10 cm lub pasy o szerokości 1 cm w odstępach co 5 cm.
13. Zaprojektować nasadzenia zastępcze w zamian za niezbędną wycinkę drzew i krzewów – w miarę możliwości w oparciu o gatunki rodzime, dostosowane do warunków siedliskowych. Nie dopuszcza się wprowadzania inwazyjnych gatunków obcych.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Przedsięwzięcie nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 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. Nr 58, poz. 535).

V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

VI. Stwierdzam brak konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony budynków i terenów wymagających ochrony przed hałasem. W przypadku stwierdzenia wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, Inwestor zobowiązany będzie do wykonania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. Wyniki analizy porealizacyjnej należy przedłożyć w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie 18 miesięcy od daty oddania przedsięwzięcia do eksploatacji.

VIII. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

IX. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji i jest jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

Pani Dominika Mazur (MP Mosty Sp. z o.o., ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków), działając z upoważnienia Gminy Miasta Tarnowa – Urzędu Miasta Tarnowa (ul. Mickiewicza 2, 33-100 Tarnów) wnioskiem L.dz. MP-MOSTY/259/P/DM/1/15-1 z dnia 11.06.2015 r. wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie”.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączono:

1. Cztery egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z załącznikami (+CD).
2. Wykaz działek obejmujących zakres oraz zasięg oddziaływania przedsięwzięcia.
3. Załącznik graficzny – zakres i zasięg oddziaływania inwestycji – w skali 1:1000.

Działając na podstawie art. 64 § 2 k.p.a. oraz w oparciu o art. 74 ustawy ooś, pismem znak: ST-I.4210.4.2015.MB z dnia 30.06.2015 r. wezwano Panią Dominikę Mazur do uzupełnienia braków wniosku.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie wraz z pismem L.dz. MP-MOSTY/259/P/DM/2/15-1/1682 z dnia 07.07.2015 r. złożono stosowne dokumenty.

Informacja o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zamieszczona została w Publicznie dostępnym wykazie danych [dalej: PDWD] na stronie Centrum informacji o środowisku – Serwis Ekoportal <http://www.ekoportal.gov.pl/>.

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy istniejącego odcinka drogi o długości ok. 5 km w granicach administracyjnych miasta Tarnowa.

Zgodnie z treścią rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, ze zm.) planowane zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jako:

§ 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;*

§ 3 ust. 2 pkt 2 [...] *przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone;*

oraz w związku z koniecznością przebudowy kolidujących sieci uzbrojenia terenu również jako:

§ 3 ust. 1 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;*

§ 3 ust. 1 pkt 68 *rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową.*

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w zamierzenia właściwy jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, gdyż realizacja przedsięwzięcia planowana jest w części na terenie zamkniętym – zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy ooś.

Ponieważ liczba stron postępowania przekraczała 20, dlatego zgodnie z delegacją art. 74 ust. 3 ustawy ooś, zastosowany został w postępowaniu art. 49 k.p.a. i strony zawiadamiane były o wszelkich czynnościach organu poprzez zawiadomienia i obwieszczenia wywieszane w sposób zwyczajowo przyjęty.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomieniem znak: ST-I.4210.4.2015.MB/DK z dnia 08.07.2015 r. poinformował strony o wszczęciu postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie”. Zawiadomienie podane zostało do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń w siedzibie Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz w siedzibie Urzędu Gminy Miasta Tarnowa, a także zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej <http://bip.krakow.rdos.gov.pl/>.

Równocześnie pismem znak: ST-I.4210.4.2015.MB/DK z dnia 08.07.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnowie z wnioskiem o wydanie opinii w sprawie obowiązku

przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego ustalenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.10.2015 z dnia 14.08.2015 r. stwierdzając, iż przedsięwzięcie pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie” wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po dokonaniu analizy materiałów przedłożonych wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz biorąc pod uwagę opinię Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, postanowieniem znak: ST-I.4210.4.2015.MB z dnia 18.08.2015 r., nałożono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie i równocześnie ustalono zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – zgodnie z wymogami określonymi w art. 66 ustawy ooś, oraz ze wskazaniem, jakie zagadnienia należy przedstawić w raporcie w sposób szczegółowy.

Obwieszczenie o wydaniu w/w postanowienia podane zostało do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz Urzędu Gminy Miasta Tarnowa, a także zamieszczone zostało na stronie internetowej <http://bip.krakow.rdos.gov.pl/> oraz w PDWD.

W związku z powyższym, działając zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: ST-I.4210.4.2015.MB z dnia 18.08.2015 r. zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie” do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 09.09.2015 r. Pani Dominika Mazur wraz z pismem L.dz. MP-MOSTY/259/P/DM/3/15-16/2193 z dnia 09.09.2015 r., przedłożyła raport o oddziaływaniu na środowisko opracowany dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie” opracowany przez MP MOSTY Sp. z o.o., ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków [dalej: raport ooś].

Działając na podstawie art. 97 § 2 k.p.a. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: ST-I.4210.4.2015.MB z dnia 09.09.2015 r. podjął z urzędu zawieszony postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczenie o wydaniu w/w postanowienia podane zostało do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie RDOŚ w Krakowie oraz Urzędu Gminy Miasta Tarnowa, a także opublikowane zostało na stronie internetowej <http://bip.krakow.rdos.gov.pl/> oraz w PDWD.

W dniu 25.09.2015 r. wraz z pismem znak: MP-MOSTY/259/P/DM/3/15-1/2391 z dnia 25.09.2015 r. Pełnomocnik złożył dodatkowo Aneks do raportu ooś. Informacja o raporcie ooś zamieszczona została w PDWD.

Działając w oparciu o art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem znak: ST-I.4210.4.2015.MB z dnia 25.09.2015 r. wystąpił do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie art. 33 ust. 1 i art. 79 ust. 1 ustawy ooś obwieszczeniem znak: ST-I.4210.4.2015. z dnia 25.09.2015 r. zawiadomiono strony postępowania i równocześnie podano do publicznej wiadomości o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania

decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, a także o możliwości zapoznania się z raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz pełną dokumentacją sprawy w prowadzonym postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie”, a także o możliwości składania uwag i wniosków do w/w przedsięwzięcia w terminie 21 dni – od dnia 28.09.2015 r. do dnia 19.10.2015 r. włącznie. Obwieszczenie podane zostało do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie RDOŚ w Krakowie oraz Urzędu Gminy Miasta Tarnowa, a także opublikowane zostało na stronie internetowej <http://bip.krakow.rdos.gov.pl/> gdzie udostępniono również do wglądu raport o oddziaływaniu na środowisko wraz ze streszczeniem w języku niespecjalistycznym oraz Aneks do raportu o oś.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny opinią sanitarną znak: NS.9022.10.213.2015 z dnia 15.10.2015 r. (data wpływu 19.10.2015 r.) zaopiniował w zakresie sanitarnohigienicznym warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Warunki określone w w/w opinii sanitarnej zostały uwzględnione w warunkach nałożonych na Inwestora niniejszą decyzją.

Pismem znak ZDiK.IR.420.22.49.2015 z dnia 22.10.2015 r. (data wpływu 23.10.2015 r.) Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie reprezentując Gminę Miasta Tarnowa w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie” na podstawie art. 10 § 2 k.p.a. zawniósł o rozważenie możliwości odstąpienia od obowiązku zawiadomienia stron postępowania przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań wynikającego z art. 10 § 1 k.p.a. Podstawą do złożenia wzmiankowanego wniosku jest przekonanie, że załatwienie sprawy i wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie cierpi zwłoki ze względu na możliwość poniesienia przez Gminę Miasta Tarnowa niepowetowanej szkody materialnej w postaci utraty zagwarantowanego umową dofinansowania projektu w ramach osi priorytetowej nr 9 „Pomoc techniczna” działanie 9.3 „Przygotowanie inwestycji strategicznych” Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 na przygotowanie dokumentacji technicznej w ramach zadania „Zwiększenie dostępności transportowej tarnowskich stref aktywności gospodarczej wraz z poprawą parametrów ruchu tranzytowego w Subregionie Tarnowskim – etap I”. Warunkiem koniecznym dla uzyskania dofinansowania jest bowiem terminowe zrealizowanie prac projektowych i uzyskanie wskazanych w umowie z Wykonawcą decyzji administracyjnych. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji w/w przedsięwzięcia jest jednym z podstawowych elementów wymaganych do zakończenia realizacji umowy z Wykonawcą i rozliczenia projektu z Instytucją Zarządzającą w ustalonym terminie, tj. do końca m-ca listopada 2015 r.

Uznając powyższe, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przed wydaniem niniejszej decyzji na podstawie art. 10 § 2 k.p.a. odstąpił od zasady zawiadomiania stron o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Dodatkowo pismem znak: MP-MOSTY/259/P/DM/1/15-2/2589 z dnia 26.10.2015 r. Pani Dominika Mazur wystąpiła z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie” z rygorem natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a., z uwagi na ważny interes społeczny – szczególnie ważny interes gospodarczy związany z zabezpieczeniem majątku publicznego oraz istotny interes społeczny związany z ochroną zdrowia i życia ludzkiego. Wniosek uzasadniony został faktem, iż inwestycja planowana jest do realizacji z udziałem środków Unii Europejskiej

z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013. Konieczne jest również terminowe zakończenie prac przygotowawczych związanych z wycinką drzew i krzewów, która powinna odbyć się poza sezonem lęgowym ptaków. Wycinka musi odbyć się w okresie zimowym 2015/2016 – w przeciwnym wypadku prace przygotowawcze zostaną odłożone na kolejny sezon zimowy, czego skutkiem będzie roczne opóźnienie realizacji inwestycji w stosunku do zatwierdzonego już harmonogramu. Ważny interes społeczny związany jest z ochroną zdrowia i życia ludzkiego – planowana inwestycja znacząco wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście Tarnowie, poprawi płynność ruchu, zmniejszy emisję spalin i hałasu, znacząco zwiększy komfort jazdy i zapewni oszczędność czasu podróży. Ograniczenie emisji dzięki poprawie płynności ruchu wpłynie znacząco na poprawę warunków zdrowotnych osób mieszkających w mieście Tarnowie. Projektowana droga odciąży ruchowo układ komunikacyjny i ograniczy korki w centralnej części miasta Tarnowa, przez co poprawi warunki drogowe dla wszystkich uczestników ruchu.

Wobec powyższego, uznając, iż przedsięwzięcie faktycznie jest niezwykle ważne ze względu na interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony, a tym samym spełnione są przesłanki do zastosowania art. 108 § 1 k.p.a., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przychylił się do powyższego wniosku nadając niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi szybsze przystąpienie do realizacji inwestycji, co w znacznym stopniu poprawi warunki drogowe w mieście Tarnowie, a poprzez to komfort życia jego mieszkańców.

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie nie wniesiono żadnych żądań, zastrzeżeń, uwag ani wniosków.

Opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pozwoliło na przyjęcie optymalnych rozwiązań, prowadzących do zmniejszenia lub wyeliminowania negatywnego oddziaływania inwestycji na poszczególne elementy środowiska.

Możliwe oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska i przyrody związane z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia określono na podstawie analiz ilościowych przeprowadzonych w raporcie oś, które pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania na etapie realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej drogi. W oparciu o zgromadzone informacje oraz analizy zawarte w przedłożonej dokumentacji zdefiniowane zostały również warunki realizacji oraz eksploatacji drogi, zapewniające ochronę cennych wartości przyrodniczych i zasobów naturalnych oraz ograniczenie uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy istniejącej drogi, wariant proponowany przez Wnioskodawcę jest równocześnie rozwiązaniem najbardziej racjonalnym. Założenia projektowe zakładają uzyskanie zgodności z planem zagospodarowania przestrzennego oraz poprawę geometrii drogi. Konieczność powiązania przedsięwzięcia z istniejącą infrastrukturą drogową oraz wpisania jej w obecne zagospodarowanie terenu znacznie ogranicza możliwość stosowania wariantów pod względem rozwiązań technologicznych.

Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej będzie prowadzona zasadniczo po ich istniejącym śladzie, przy czym ze względu na poszerzenie drogi i częściowo zmianę jej przebiegu konieczne będzie zajęcie dodatkowych terenów.

W niniejszej decyzji lokalizację obiektów przyjęto według kilometrażu roboczego, zgodnie z raportem oś.

Przedmiotowa droga – ciąg ulic – to obecnie droga jednojezdniowa, dwukierunkowa. Przedsięwzięcie rozpoczyna się na skrzyżowaniu ulic Spokojnej i Krzyskiej. Odcinek do skrzyżowania z ul. Klikowską jest w złym stanie technicznym – droga posiada wiele nierówności i śladów napraw. Wzdłuż drogi biegnie jednostronny ciąg pieszo-rowerowy wykonany z kostki betonowej. Odcinek ten sprawia wrażenie zaniedbanego i stanowi

negatywny element krajobrazu. Wrażenia tego dopełniają rozjeżdżone w wielu miejscach pobocza, brak rowów drogowych lub ich zarośnięcie. Po lewej stronie początkowego odcinka drogi znajduje się cmentarz komunalny z zielenią wysoką. Po prawej stronie, naprzeciwko cmentarza znajduje się pas zadrzewień osłaniających od drogi zabudowę mieszkaniową jednorodziną. Dalej występują tereny usługowe (stacja paliw, domki drewniane, hurtownie, prowizorycznie utwardzone tereny służące jako niezorganizowane parkingi, zakłady produkcyjne). Po prawej stronie drogi, pomiędzy w/w hurtowniami, a znajdującym się dalej na zachód Miejskim Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej [dalej: MPEC] znajdują się tereny zadrzewień, a pas terenu pomiędzy tymi zadrzewieniami, a drogą wykorzystywany jest na cele składowe (lub wysypiska) materiałów sypkich, gruzu, a także jako niezorganizowane miejsca parkingowe. Znajdujące się tam odcinki chodników są zniszczone. Zgodnie z założeniami projektowymi na odcinku od początku inwestycji do skrzyżowania z al. Piaskową nowa jezdnia będzie dobudowywana po prawej stronie istniejącej drogi. Istniejąca droga będzie lewą jezdnią rozbudowanej drogi. W ten sposób tereny po prawej stronie drogi, które obecnie są niezagospodarowane i zaniedbane zostaną wykorzystane pod budowę drogi. Pod względem krajobrazowym będzie to uzupełnienie istniejącego zagospodarowania terenu, tym bardziej, że ul. Spokojna po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Krzyską jest dwujezdniowa. Na przedmiotowym odcinku inwestycji rozbudowa drogi nie spowoduje pogorszenia walorów krajobrazowych. Należy się spodziewać uporządkowania terenu i jego lepszego wykorzystania, zgodnie z kierunkami rozwoju terenu.

Za MPEC i znajdującej się naprzeciw niego stacji paliw, po przecięciu al. Piaskowej droga wkracza na teren zalesiony i biegnie wśród gęstych zadrzewień aż do boiska sportowego i zakładu TAMEL, na odcinku o długości ok. 480 m. Sama droga na tym odcinku i towarzyszący jej ciąg pieszo-rowerowy nie zmieniają istotnie swojego charakteru. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi to zadrzewienia liściaste. Sąsiedztwo drogi w rejonie w/w boiska oraz zakładu TAMEL wykorzystywane jest jako parkingi. Po prawej stronie są to zorganizowane parkingi zakładowe oraz zieleń uporządkowana, natomiast po lewej są to dzikie miejsca parkingowe, powstałe wskutek stopniowej dewastacji zieleni przez parkujące w dowolny sposób pojazdy. Po południowej stronie drogi, w odległości ok. 280 m znajduje się park Piaskówka. Na odcinku od skrzyżowania z al. Piaskową do zakładu TAMEL nastąpi korekta przebiegu drogi, poprzez zniwelowanie łuku występującego przed boiskiem, jednak generalnie nowa droga nadal pobiegnie po śladzie istniejącej. Korekta i dobudowa nowej jezdni będzie wymagać wycinki zieleni wysokiej. W połączeniu z poszerzeniem pasa drogowego zwiększy to przestrzeń, w której będzie osadzona droga, lecz jej otoczenie pozostanie niezmiennie – nadal będą to zadrzewienia. Dla użytkowników drogi wrażenia krajobrazowe będą pozytywne, dwie jezdnie i większa przestrzeń dostępna dla ruchu będą dawać większe poczucie bezpieczeństwa. Walory estetyczne nowej drogi również będą lepsze niż drogi istniejącej obecnie. Tereny pomiędzy zakładem TAMEL a skrzyżowaniem z ul. Klikowską po prawej stronie drogi zajęte są przez zakłady usługowe, znajdujące się bezpośrednio przy drodze lub za pasem terenu zajętych tablicami reklamowymi. Po prawej stronie drogi na tym odcinku znajduje się pas zadrzewień przesłaniający najpierw zabudowę jednorodziną wzdłuż ul. Jastruna, następnie tereny pól uprawnych. Przy skrzyżowaniu z ul. Klikowską znajduje się niewielkie zgrupowanie budynków mieszkalnych jednorodzinnych. Końcowy odcinek drogi przed skrzyżowaniem jest rozbudowany do dwóch jezdni. Na opisywanym odcinku droga przekracza ciek – Rów Klikowski, który jest zauważalny z drogi wyłącznie dzięki barierom niewielkiego mostu przeprowadzającego drogę nad ciekami. Od zakładu TAMEL nowa jezdnia będzie budowana po lewej stronie drogi istniejącej. Będzie to oznaczać otwarcie widokowe na tereny położone na południe od tego odcinka drogi, które obecnie są przesłonięte wąskim pasem zadrzewień liściastych. W pierwszej kolejności pojawi się boisko sportowe, a następnie ogródki działkowe z charakterystycznymi dla nich niskimi zabudowaniami altanek. Kolejnymi obiektami będą budynki jednorodzinne położone przy ul. Jastruna. Za budynkami znajdują się otwarte tereny pól uprawnych i zabudowania przy skrzyżowaniu z ul. Klikowską, które zostanie przebudowane na rondo. Zgodnie z analizą

wykonaną w raporcie o obowiązkowa będzie budowa ekranów akustycznych: część 1 – EA 1 od km 2+031 do km 2+123, część 2 – EA 2 od km 2+121 do km 2+137. Wysokość ekranów powinna wynosić 4 m. Mogą one zostać wykonane jako przezroczyste. Będą usytuowane po południowo-wschodniej stronie skrzyżowania ulic Elektrycznej i Klikowskiej. Na tym odcinku wykonany będzie także obiekt inżynierski – przepust nad Rowem Klikowskim.

Za skrzyżowaniem z ul. Klikowską, ul. Elektryczna przechodzi w ul. Wyszyńskiego. Ulica Wyszyńskiego jest nadal jednojezdniowa, dwukierunkowa, jednak jej stan techniczny jest lepszy w porównaniu z poprzednimi odcinkami – droga posiada jednolitą nawierzchnię, wyraźnie zaznaczone są pobocza i rowy przydrożne. Po prawej stronie drogi biegnie bitumiczna ścieżka pieszo-rowerowa. Za skrzyżowaniem z ul. Klikowską cała prawa strona drogi jest porośnięta pasem drzew liściastych, przesłaniających biegnącą równoległe do drogi nieużywaną obecnie linię kolejową i tereny dalszych zadrzewień i pól uprawnych. Po lewej stronie drogi, bezpośrednio za ul. Klikowską, znajduje się kilka budynków (mieszkalne i gospodarcze), które w związku z inwestycją zostaną wyburzone. Wynika to z konieczności zmiany przebiegu drogi. Nowa droga będzie się odchyłać na wschód od drogi istniejącej, maksymalnie na odległość ok. 100 m. Istniejąca droga biegnie w „korytarzu” wyznaczonym przydrożną roślinnością, który wyraźnie jest zaznaczony z prawej strony, natomiast z lewej występuje w postaci przerywanych pasów zadrzewień i zakrzewień, miejscami dając perspektywę na otwarte tereny pól, sadów i zieleni nieurządzonej. Przedmiotowy odcinek drogi jest jedynym, gdzie nowa droga tak znacząco wykroczy poza ślad drogi istniejącej. Skrzyżowanie z ul. Chyszowską przesunie się o ok. 100 m w kierunku wschodnim – zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Na dalszym odcinku drogi, za skrzyżowaniem z nieczynną linią kolejową, projektowana droga wraca na ślad drogi istniejącej. Na odcinku o długości ok. 550 m droga biegnie przez tereny zadrzewień. Z lewej strony przylegają one bezpośrednio do drogi, z prawej znajdują się za ścieżką pieszo-rowerową. Dalsza część otoczenia drogi to tereny o charakterze produkcyjno-usługowym. Teren jest przekształcony antropogenicznie. Nowa droga zostanie wybudowana w taki sposób, że droga istniejąca będzie jej osią, więc zajęcie terenu nastąpi w podobnym stopniu po obu stronach istniejącej drogi. Skrzyżowanie z ul. Czystą będzie wykonane jako rondo, które powstanie po północnej stronie istniejącej drogi. Końcowy odcinek, do Ronda Żołnierzy Wyklętych (pozostającego poza zakresem inwestycji), będzie rozbudowywany w kierunku wschodnim – nowa jezdnia będzie dobudowywana po wschodniej stronie istniejącej drogi.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga przebudowy sieci uzbrojenia terenu, w tym m.in.:

- magistrali wodociągowej Ø 500 ok. km 0+795;
- magistrali wodociągowej Ø 800 w przybliżonych kilometrażach: od km 0+000 do km 0+443; od km 0+808 do km 0+862; od km 2+080 do km 2+575;
- sieci gazowej wysokiego ciśnienia ($\geq 1,6$ MPa) DN150 ok. km 0+940;
- sieci gazowej wysokiego ciśnienia ($\geq 1,6$ MPa) DN400 ok. km 2+428 i ok. km 4+312.

W/w sieci będą przebudowane wg warunków technicznych uzyskanych od ich administratorów.

Biorąc pod uwagę obowiązujące praktyki i doświadczenia w zakresie budowy i oddziaływania przedsięwzięć związanych z budową magistrali wodociągowych oraz gazociągów wysokiego ciśnienia, a także niewielką skalę i zakres planowanej przebudowy, należy uznać, iż będzie ona miała niewielki wpływ na środowisko, szczególnie w porównaniu ze skalą zasadniczych robót budowlanych wykonywanych w ramach planowanego przedsięwzięcia.

W ramach inwestycji przebudowany będzie odcinek linii kolejowej nr 115 Szczucin – Tarnów w miejscu krzyżowania się z planowaną inwestycją – z zastosowaniem standardowych rozwiązań, uszczegółowionych na etapie uzgodnienia z zarządcą linii.

Warunki geologiczne i geotechniczne dla przedmiotowego przedsięwzięcia były analizowane w *Dokumentacji badań podłoża gruntowego* wykonanej przez Instytut Konsultacyjno-Badawczy Geocontrol Sp. z o.o. Na podstawie badań, których wyniki opisano w w/w opracowaniu określono charakter podłoża, na którym będzie prowadzona przedmiotowa inwestycja.

W profilu podłoża występują:

- gleba i osady antropogeniczne wykształcone w postaci piasków średnich wymieszanych z pokruszonym gruzem ceglany i betonowym, żużlem, kruszywem i kamieniami, lokalnie zaglinione (domieszki glin);
- grunty piaszczyste wykształcone w postaci piasków średnich (w przewadze), piasków grubych i żwirów;
- grunty spoiste wykształcone w postaci twaroplastycznych i pylastych pyłów i lokalnie glin pylastych;
- osady organiczne wykształcone w postaci namulów gliniastych. Grunty te występują na ul. Wyszyńskiego, ich strop zalega na głębokości 1,9 ÷ 2,6 m p.p.t. (poniżej pyłów). Namuły osiągają miąższość 0,3 m.

Na trasie przedmiotowej drogi woda gruntowa występuje w obrębie gruntów piaszczystych na ulicach Spokojnej, Elektrycznej i Wyszyńskiego. Woda ma swobodne i lekko napięte zwierciadło, które stabilizuje się na głębokości 1,5 ÷ 1,6 m p.p.t., co odpowiada rzędnym 193,55 ÷ 205,11 m n.p.m. W rejonie obiektu inżynierskiego woda została nawiercona na głębokości 2,1 ÷ 2,8 m p.p.t., jej lekko napięte zwierciadło stabilizuje się na głębokości 1,9 ÷ 2,5 m p.p.t. W zależności od poziomu posadowienia fundamentów obiektu, może zaistnieć potrzeba sztucznego obniżenia zwierciadła wody gruntowej. Poziom wód gruntowych może się wahać (o ok. 1,0 m) w zależności od warunków atmosferycznych.

Z uwagi na powyższe prace ziemne i fundamentowe, realizowane w ramach planowanej inwestycji, zaleca się prowadzić pod stałym nadzorem geotechnicznym.

Niekorzystny wpływ na powierzchnię ziemi w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie wynikał z konieczności przeprowadzenia niezbędnych prac budowlanych. Oddziaływania te będą miały charakter lokalny.

Na terenie przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania zjawisk geodynamicznych ani podtopień.

Przedsięwzięcie będzie związane z budową całkowicie nowego systemu odwodnienia, dostosowanego do zwiększonego natężenia ruchu. W projekcie odwodnienia drogi przewidziano system rowów przydrożnych biegnących po obu stronach jezdni oraz odcinkami zamkniętą kanalizację deszczową. W miejscach występowania kanalizacji odwodnienie jezdni będzie realizowane do wpustów deszczowych i studzienek kanalizacyjnych.

Wody opadowe z całej długości projektowanych ulic zostaną ujęte w zamknięty system kanalizacji deszczowej oraz lokalnie w system rowów drogowych. Wody będą odprowadzane do cieków, rowów lub istniejącej kanalizacji deszczowej poprzez rurowe zbiorniki retencyjne – w miejscach, gdzie możliwości przejęcia wód opadowych są mniejsze niż ilość wód opadowych dopływająca z układu drogowego. Projektowane kanały deszczowe i rowy drogowe odprowadzać będą wody opadowe w systemie grawitacyjnym zgodnie z kierunkiem spływu lub poprzez kanalizację ciśnieniową. Przed wprowadzeniem do odbiorników ścieki opadowe będą podczyszczane w osadnikach zawiesiny i separatorach węglowodorów ropopochodnych. Ochrona gleb i powierzchni ziemi w czasie eksploatacji przedsięwzięcia polega m.in. na zastosowaniu szczelnego systemu odwodnienia wraz z zabezpieczeniami na wypadek wystąpienia awarii.

Przed odprowadzeniem do środowiska naturalnego ujęte z drogi wody opadowe muszą być doprowadzone do parametrów zgodnych z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków

do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800, ze zm.).

System odwodnienia drogi należy ponadto zaprojektować tak, aby nie stanowił pułapki dla zwierząt (płazów, gadów, małych ssaków).

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie o oś w strefie bufora 500 m po obu stronach planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania gatunków roślin chronionych na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) ani grzybów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408). Flora w sąsiedztwie przedsięwzięcia ma charakter przekształcony, wynikający z zagospodarowania sąsiedztwa funkcjonującego szlaku komunikacyjnego.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki drzew oraz krzewów kolidujących z projektowaną drogą (na powierzchni ok. 5,5 ha) i objęcie zarówno zbiorowiska leśne jak i elementy alei i roślinności o charakterze parkowym oraz drzewa owocowe. W strefie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia znajduje się pomnikowa aleja 76 szt. różnych gatunków drzew przy ul. Krzyskiej – na odcinku od ul. M.B. Fatimskiej do ul. Spokojnej: wiązy, topole, olchy, lipy, robinia akacjowa. W kolizję z przewidzianym do przebudowy odcinkiem ul. Krzyskiej wchodzi 3 szt. wiązów i maksymalnie tyle może ewentualnie podlegać wycince. Przed wycinką drzew mających status pomnika przyrody konieczne jest zniesienie tego statusu, zgodnie z zapisami ustawy o ochronie przyrody, w ramach odrębnego postępowania administracyjnego.

Wycinka drzew i krzewów powinna być ograniczona do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację zadania. Wycinka powinna być wykonana w terminie poza okresem lęgowym ptaków – w okresie od 16 października do końca lutego. W trakcie sezonu lęgowego ptaków sporadyczne prace wycinkowe można wykonywać pod nadzorem przyrodniczym – wyłącznie po stwierdzeniu przez ornitologa braku gniazdowania ptaków na drzewach lub krzewach przeznaczonych do usunięcia.

W przypadku konieczności wycinki drzew dziuplastych o średnicy powyżej 30 cm, specjalista – entomolog, powinien dokonać oceny pod kątem zasiedlenia ich przez pachnicę dębową. W razie stwierdzenia tego gatunku powinien określić sposób postępowania z drewnem będącym siedliskiem występowania chronionego gatunku.

Niezbędne wycinki drzew zostaną zrekompensowane przez nasadzenia zastępcze, których zakres i szczegółowa lokalizacja zostaną ustalone na etapie wykonywania projektu budowlanego.

Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie i w sąsiedztwie placu budowy zagrożone możliwością uszkodzeń mechanicznych na skutek prowadzonych robót zostaną zabezpieczone przed możliwością uszkodzeń mechanicznych.

Teren inwestycji (poza istniejącym śladem drogi) stanowi miejsce stałego przebywania, żerowania, gniazdowania lub rozrodu zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2014 r. poz. 1348) – inwestycja zrealizowana zostanie w taki sposób, aby nie naruszała przepisów o ochronie gatunkowej wynikających z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1651) oraz rozporządzenia w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, a w przypadku konieczności likwidacji siedlisk gatunków chronionych lub zezwolenia na inne odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną, wymagane jest uzyskanie zezwolenia właściwego organu, w ramach odrębnego postępowania.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych należy unikać tworzenia kolein i zagłębień terenu, w których może stagnować woda, aby nie stwarzać potencjalnych siedlisk dla rozrodu

plazów, które z racji okresowości tej fazy inwestycji będą nietrwałe i po zakończeniu robót zostaną zlikwidowane, co mogłoby stanowić zagrożenie dla rozwoju kijanek.

Podczas eksploatacji droga najbardziej oddziałuje na faunę jako bariera ograniczająca swobodne przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi i może przyczyniać się do śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami. W rejonie parku Piaskówka (od km 0+850 do km 1+250) oraz w rejonie lasu (od km 3+100 do km 3+950) należy zaprojektować zabezpieczenia uniemożliwiające bezpośrednie wtargnięcie zwierząt na jezdnię.

Inwestycja nie koliduje z korytarzami migracyjnymi zwierząt o znaczeniu regionalnym.

Na terenie objętym oddziaływaniem inwestycji nie stwierdzono występowania obszarów podmokłych (torfowisk i trzęsawisk) podlegających ochronie na podstawie dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992 r., str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 102, ze zm.) [tzw. Dyrektywy Siedliskowej].

Mając na względzie konieczność minimalizacji negatywnego oddziaływania planowanych robót budowlanych na przyrodę, zabezpieczenie przed nadmierną ingerencją realizacji inwestycji w siedliska zwierząt podlegających ochronie na mocy rozporządzenia w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia właściwego stanu siedlisk przyrodniczych, w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji nałożono obowiązek realizacji przedmiotowej inwestycji zgodnie z następującymi warunkami: prowadzenia prac na terenach leśnych i robót w korytach cieków pod nadzorem przyrodniczym; wykonywania prac związanych z realizacją przedsięwzięcia zgodnie z uwagami, zaleceniami i pod kierunkiem specjalistów z nadzoru przyrodniczego; ograniczenia wycinki drzew i krzewów do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację zadania; właściwego zabezpieczenia na czas budowy drzew i krzewów zagrożonych możliwością uszkodzeń mechanicznych na skutek prowadzonych robót; odpowiedniego zabezpieczania terenu budowy przed powstawaniem pułapek dla zwierząt; sprawdzania placu budowy, w tym dna i ścian wykopów przed ich likwidacją pod kątem obecności zwierząt i w razie potrzeby umożliwiania zwierzętom opuszczenia wykopów, ewentualnie odłowienia ich i wypuszczenia poza terenem inwestycji.

Zgodnie z informacją z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie Delegatura w Tarnowie, inwestycja nie koliduje ze stanowiskami archeologicznymi ani nie stwarza zagrożenia dla zabytków.

Podczas oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano również oddziaływanie inwestycji na krajobraz, które dotyczy zasadniczo zmian w postrzeganiu krajobrazu przez ludzi, tj. zmian wizualnych czy wizualno-estetycznych, rozumianych również jako zmiany w „ładzie przestrzennym” krajobrazu kulturowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejących ulic w granicach administracyjnych miasta Tarnowa. Są to głównie tereny silnie przekształcone przez działalność człowieka. Z uwagi na powyższe należy uznać, iż planowana rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie nie spowoduje pogorszenia walorów krajobrazowych.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym negatywnym oddziaływaniem na stan środowiska, co widoczne i odczuwalne będzie w okresie prowadzenia robót. Na etapie budowy przedsięwzięcia przewiduje się wytwarzanie odpadów, ścieków bytowych, emisję zanieczyszczeń powietrza, emisję hałasu i wibracji.

Zastosowane rozwiązania techniczne i technologiczne pozwolą na ograniczenie niekorzystnego oddziaływania inwestycji na stan czystości gleby i środowiska wodnego, zarówno w odniesieniu do wód powierzchniowych, jak i gruntowych. Roboty ziemne mogą być prowadzone wyłącznie w pełni sprawnymi maszynami i urządzeniami, które nie spowodują degradacji środowiska poprzez wycieki oleju i paliw.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady z następujących prac: robót ziemnych, usuwania nawierzchni z istniejących jezdni, które będą wymagały przebudowy,

ułożenia nawierzchni drogi, przebudowy obiektów inżynierskich, prac rozbiórkowych, wycinki drzew i krzewów, funkcjonowania zaplecza budowy.

Z uwagi na zakres koniecznych prac, przedsięwzięcie będzie wiązać się z koniecznością rozebrania infrastruktury drogowej istniejącej drogi głównej i dróg poprzecznych. W skład powstających wówczas odpadów mogą wchodzić np.: stalowe bariery energochłonne, oznakowanie pionowe wykonane ze stali i aluminium, słupki kilometrażowe będące odpadami z metali lub tworzyw sztucznych, elementy systemu kanalizacji wykonane z mieszaniny metali (stopów), np. pokrywy studzienek kanalizacyjnych wykonane z żeliwa. Wystąpi też konieczność dokonania wyburzenia budynków (2 budynków mieszkalnych i 7 budynków gospodarczych) i obiektów inżynierskich. Przebudowy wymagać będzie istniejące uzbrojenie terenu, co pociągnie za sobą wytworzenie określonych rodzajów odpadów – mogą to być np.: przewody sieci elektrycznej lub teletechnicznej. Rozebrana lub frezowana nawierzchnia jezdni przebudowywanych dróg oraz łącznic stanowić będzie źródło odpadów mogących zawierać substancje niebezpieczne, ropopochodne. Z uwagi na uwarunkowania terenowe realizacja inwestycji będzie wymagała przemieszczania mas ziemnych, głównie ze względu na wykonywane nasypy i wykopy.

Powstające w trakcie budowy odpady będą magazynowane w pojemnikach, kontenerach lub sektorach zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża. Miejsca magazynowania odpadów muszą być zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia gruntu. Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy, co umożliwi następnie ich odzysk, jako surowców wtórnych w całości lub w części, bezpośrednio lub przez przetworzenie. Odpady będą magazynowane przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia, odpowiednio na odbiór, transport, odzysk lub utylizację odpadów. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi. W odniesieniu do gospodarowania odpadami bezwzględnie muszą zostać wypełnione wszystkie zapisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, ze zm.).

Potrzeby sanitarne ekip budowlanych zabezpieczone zostaną w postaci przenośnych urządzeń sanitarnych, z których ścieki przewożone będą w miarę potrzeb do oczyszczalni ścieków. Podczas realizacji inwestycji nie będą powstawały żadne ścieki technologiczne.

Budowa inwestycji zostanie wykonana przy użyciu specjalistycznego sprzętu o parametrach technicznych i wydajnościowych dostosowanych do wielkości i charakteru robót.

Źródłami emisji gazów i pyłów do powietrza na etapie realizacji inwestycji będą głównie prace związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu budowlanego napędzanego głównie olejem napędowym. Zakłada się, że podczas realizacji inwestycji będą wykorzystywane następujące maszyny i urządzenia:

- pojazdy ciężarowe z naczepami (przyczepami) dowożące materiały budowlane: kruszywa, krawężniki, obrzeża, kostki betonowe, asfaltobeton, itd.,
- frezarki do nawierzchni,
- koparki,
- spychacze,
- rozkładarki masy asfaltowej,
- walce gładkie i okołkowane do zagęszczania podłoża i asfaltobetonu,
- zagęszczarki ręczne.

Na etapie budowy może wystąpić czasowy wzrost zapylenia z transportu i magazynowania materiałów budowlanych oraz odpadów powstających w trakcie realizacji inwestycji. Emisje te będą miały charakter niezorganizowany. Do powietrza emitowane będą takie

zanieczyszczenia jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył zawieszony PM10 i PM2,5, amoniak, benzen, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne oraz ołów.

Emisja ta ograniczona będzie poprzez zastosowanie nowoczesnych maszyn, w których stosowane są silniki spełniające normy emisji. W czasie prowadzenia robót ziemnych, przewozu i składowania materiałów budowlanych do atmosfery emitowane będą ponadto pyły.

W niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek spełnienia szeregu warunków, których dotrzymanie wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy. Są to m.in.: transportowanie mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów, stosowanie zabezpieczeń (np. plandek) na samochodach przewożących materiały sypkie mogące pylić w czasie transportu, utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie oraz sprzątanie zanieczyszczonych powierzchni z zalegającego błota, zapewnienie właściwej organizacji prac budowlanych, eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym.

Pozwala to na stwierdzenie, iż na etapie budowy nie będzie ponadnormatywnego oddziaływania pod kątem emisji do powietrza, z uwagi na zastosowanie środków minimalizujących oraz z uwagi na fakt, że droga będzie rozbudowywana odcinkami, a emisje zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza związane z miejscem zlokalizowania placów budowy jak i danego odcinka drogi będą zanieczyszczeniem krótkotrwałym.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpi zwiększona emisja hałasu spowodowana pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, roboty rozbiórkowe oraz dowóz materiałów budowlanych, a także zmianą ciągłości ruchu na istniejących odcinkach dróg lokalnych, związaną z wyłączeniem określonych fragmentów dróg, nieciągłością ruchu.

Rozwiązaniem zmniejszającym oddziaływanie akustyczne na etapie budowy w rejonie zabudowy mieszkaniowej jest ograniczanie u źródła poprzez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska, grupowanie maszyn w jednym miejscu, aby teren objęty ponadnormatywnym hałasem był jak najmniejszy oraz niedopuszczanie do nakładania się pracy maszyn budowlanych, a także wykonywanie prac budowlanych w możliwie jak najkrótszym czasie i jedynie w porze dnia, tj. w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰ – jeżeli prace będą prowadzone w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem. Ponadto, zaplecze budowy powinno być ulokowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływanie na etapie realizacji będzie krótkotrwałe (front robót będzie prowadzony odcinkami) i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie powinny spełniać poziomy mocy akustycznej określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263, poz. 2202, ze zm.).

Na etapie budowy należy zadbać o właściwe zabezpieczenie terenu budowy oraz miejsc postoju i obsługi maszyn budowlanych przed wnikaniem zanieczyszczeń w grunt (szczególnie zawierających substancje ropopochodne), ujmowanie wód opadowych z zanieczyszczonych nawierzchni i podczyszczanie przed odprowadzeniem.

Czynniki związane z generacją drgań w fazie budowy eliminowane będą poprzez działania profilaktyczne, które w praktyce polegają na prowadzeniu prac z użyciem sprzętu wibracyjnego (głównie zagęszczanie gruntu) gdzie zagęszczanie przy budynkach wykonuje się przy wzbudzaniu drgań o niskim poziomie. W konsekwencji praca zagęszczarek jest wydłużona, ale dzięki temu unika się szkodliwych drgań przenoszonych na budynki.

Oddziaływanie występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie miało charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia. Dbałość o dobry stan techniczny parku maszynowego i racjonalne jego wykorzystywanie zapewnią utrzymanie emisji na możliwie niskim poziomie.

Należy ponadto opracować i wdrożyć taki plan robót, aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu, np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów.

Ilości wykorzystywanej w trakcie budowy wody, surowców, materiałów, paliw i energii wynikać będą z przyjętej technologii oraz z rodzaju zastosowanego sprzętu. Wszystkie materiały wykorzystywane do budowy winny posiadać dopuszczenie do stosowania w budownictwie oraz wymagane certyfikaty lub atesty.

W posiadaniu wykonawcy robót powinny znajdować się odpowiednie materiały do natychmiastowej neutralizacji w przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych. Wykonawca inwestycji winien posiadać stosowną instrukcję postępowania na wypadek zaistnienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska spowodowanych pracami budowlanymi i ściśle jej przestrzegać.

W planach zagospodarowania przestrzennego wyznaczono następujące tereny, na które może oddziaływać przedsięwzięcie, a które wymagają ochrony przed hałasem:

- ✓ MN – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą: pora dnia – 61 dB, pora nocy – 56 dB,
- ✓ MNU – tereny zabudowy jednorodzinnej z usługami (tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej), MZ – tereny mieszkalnictwa zbiorowego (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego), MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, MWU – tereny zabudowy wielorodzinnej z usługami (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego), U – tereny usługowe z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej (tereny mieszkaniowo-usługowe), dla których dopuszczalne poziomy hałasu dla dróg wynoszą: pora dnia – 65 dB, pora nocy – 56 dB.

W przypadku terenów, dla których nie ma obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego, Prezydent Miasta Tarnowa dokonał oceny faktycznego zagospodarowania terenów w obrębie inwestycji. Zgodnie z pismem znak WPP-RPP.6724.12.2015 z dnia 09.03.2015 r., na terenach nie objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, zgodnie art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, ze zm.), występują obszary zabudowy wielorodzinnej oraz jednorodzinnej, a także tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Dopuszczalne poziomy hałasu dla w/w rodzajów terenów dla dróg wynoszą:

- zabudowa wielorodzinna: pora dnia – 65 dB, pora nocy – 56 dB,
- zabudowa jednorodzinna: pora dnia – 61 dB, pora nocy – 56 dB,
- tereny rekreacyjno-wypoczynkowe: pora dnia – 65 dB, pora nocy – 56 dB.

Źródłem hałasu emitowanego przez poruszające się pojazdy jest praca silnika, opływ powietrza wokół obrysu pojazdu, toczenie się kół po nawierzchni jezdni, drgania zużytych bądź nieprecyzyjnie złożonych elementów pojazdów. Natężenie hałasu w ruchu drogowym jest uzależnione od: natężenia ruchu pojazdów, ich średniej prędkości, struktury ruchu (udziału pojazdów lekkich i ciężkich w potoku ruchu), jak również od nachylenia drogi, tekstury nawierzchni drogowej (jej rodzaju i stanu), warunków atmosferycznych. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowych odcinkach dróg przyjęto na podstawie opracowania „Prognozy ruchu dla zadania: „Rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej w Tarnowie”, wykonanego przez Pracownię Planowania i Projektowania Systemów Transportu „Altrans” z Krakowa.

Struktura rodzajowa ruchu w roku 2020 [poj./h]

ulica	odcinek	okres	pojazdy lekkie	pojazdy ciężkie	suma
Wyszyńskiego	Mościckiego – Czysta	6-22	8441	1353	9794
		22-6	684	110	794

		doba	9125	1463	10588
Wyszyńskiego	Czysta – Giełdowa	6-22	7850	1307	9158
		22-6	637	106	743
		doba	8487	1413	9900
Wyszyńskiego	Giełdowa – Hodowlana	6-22	8430	1503	9933
		22-6	683	122	805
		doba	9113	1625	10738
Wyszyńskiego	Hodowlana – Klikowska	6-22	10441	1480	11921
		22-6	847	120	967
		doba	11288	1600	12888
Elektryczna	Klikowska – Piaskowa	6-22	7366	1619	8985
		22-6	597	131	728
		doba	7963	1750	9713
Spokojna	Piaskowa – Krzyska	6-22	12349	1955	14303
		22-6	1001	158	1160
		doba	13350	2113	15463
Krzyska	Krzyska pn	6-22	4296	699	4995
		22-6	348	57	405
		doba	4644	756	5400
Krzyska	Krzyska pd	6-22	4017	654	4671
		22-6	326	53	379
		doba	4343	707	5050
Piaskowa	Piaskowa pn	6-22	4733	771	5504
		22-6	384	62	446
		doba	5117	833	5950
Piaskowa	Piaskowa pd	6-22	3938	641	4579
		22-6	319	52	371
		doba	4257	693	4950
Klikowska	Klikowska pn	6-22	9443	2073	11516
		22-6	766	168	934
		doba	10209	2241	12450
Klikowska	Klikowska pd	6-22	9367	2056	11424
		22-6	760	167	926
		doba	10127	2223	12350
Hodowlana	Hodowlana pd	6-22	3735	659	4394
		22-6	303	53	356
		doba	4038	712	4750
Giełdowa	Giełdowa pd	6-22	983	173	1156
		22-6	80	14	94
		doba	1063	187	1250
Beckera	Beckera pn	6-22	747	131	879
		22-6	61	11	71
		doba	808	142	950
Czysta	Czysta pn	6-22	1114	181	1295
		22-6	90	15	105
		doba	1204	196	1400

Poziomy dźwięku, których źródłem są środki komunikacji drogowej wynoszą od 75 do 95 dB. W podziale na pojedyncze źródło dźwięku, wartości te przedstawiają się następująco:

- pojazdy jednośladowe 79 – 87 dB,
- samochody ciężarowe 83 – 93 dB,
- autobusy i ciągniki 85 – 92 dB,

- samochody osobowe 75 – 84 dB,
- maszyny drogowe i budowlane 75 – 85 dB,
- wozy oczyszczania miasta 77 – 95 dB.

Hałas o największym poziomie będzie emitowany z jezdni głównej, oraz z dróg krzyżujących się z planowaną inwestycją, które również zostały uwzględnione w analizie. Drogi towarzyszące, czyli drogi serwisowe, nie przyczynią się w znaczący sposób do kształtowania oddziaływania akustycznego całego przedsięwzięcia.

Do obliczeń propagacji hałasu przyjęto następujące założenia:

- prędkość jazdy pojazdów na trasie głównej – 70 km/h,
- prędkość jazdy na rondach – 30 km/h pojazdy lekkie, 20 km/h pojazdy ciężkie,
- prędkość jazdy pojazdów na drogach poprzecznych – 50 km/h.

W celu dokonania oceny oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia w otoczeniu projektowanej drogi, wykonano obliczenia rozprzestrzeniania hałasu. Obliczenia wykonano z uwzględnieniem nawierzchni o obniżonej hałaśliwości o 3 dB na całym odcinku trasy głównej. Pomimo zastosowania nawierzchni o obniżonej hałaśliwości przeprowadzone obliczenia wykazały przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w czterech punktach recepcyjnych. W celu ochrony terenów, na których mogą być przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu, zaproponowano dodatkowe zabezpieczenia techniczne w postaci ekranów akustycznych o wysokości 4 m n.p.t. i wskaźniku izolacyjności od dźwięków $DL_R = 15-24$ dB (co najmniej klasa B2), połączonych „na zakładkę”, co umożliwili przejście pieszych między elementami ekranów: EA1 od km 2+031 do km 2+123, EA2 od km 2+121 do km 2+137. Ekranu mogą zostać wykonane jako przezroczyste – odbijające. Dla ochrony ptaków przed rozbijaniem się w przypadku zastosowania transparentnych ekranów akustycznych określono obowiązek ich oznakowania – zgodnie z rozstrzygnięciem niniejszej decyzji.

Przy zastosowaniu powyższych rozwiązań, tj. „cichej nawierzchni” o obniżonej hałaśliwości o 3 dB (np. mieszanka SMA 0/8) i montażu ekranów akustycznych zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną. Inwestycja będzie miała pozytywne skutki pod względem wpływu na warunki akustyczne w odniesieniu do stanu istniejącego.

W niniejszej decyzji nałóżono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu, która porówna ustalenia zawarte w raporcie oś i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko, a także pozwoli na dokonanie oceny, czy w raporcie oś przyjęto słuszne założenia oraz czy w związku z tym zaproponowano wystarczające zabezpieczenia.

Konstrukcja przedmiotowego odcinka drogi uwzględnia ewentualność przenoszenia drgań przez grunt. Inwestycja będzie posiadać nawierzchnię przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego (115 kN/oś), a nowa, równa nawierzchnia drogi wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz ograniczenie wytwarzania drgań.

Wśród oddziaływań inwestycji można również wymienić poprawę bezpieczeństwa komunikacyjnego (wobec wzrastającego natężenia ruchu na istniejących drogach) oraz poprawę warunków środowiskowych w otoczeniu przedmiotowych dróg, dzięki usprawnieniu warunków ruchu i uporządkowaniu pasa drogowego.

Źródłem emisji gazów i pyłów zanieczyszczeń do powietrza w związku z eksploatacją ulicy Spokojnej oraz ulic: Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej stanowiących odcinek drogi wojewódzkiej nr 973, będzie transport samochodowy. W związku ze spalaniem paliw w przemieszczających się pojazdach do powietrza emitowane będą takie zanieczyszczenia jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył zawieszony PM10 i PM2,5, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, amoniak, benzen i ołów.

Podstawowym parametrem wymaganym do obliczeń rozprzestrzeniania substancji w powietrzu jest natężenie ruchu pojazdów występujące w czasie doby, z uwzględnieniem

podziału na kategorie pojazdów. Prędkość ruchu pojazdów oraz dane o geometrii drogi zostały określone na podstawie danych projektowych.

Przeprowadzone obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu dla wszystkich emitowanych gazów i pyłów wykazały, iż maksymalne stężenia wszystkich substancji (za wyjątkiem dwutlenku azotu) nie będą przekraczały 10% wartości dopuszczalnych. W przypadku dwutlenku azotu najwyższe ze stężeń maksymalnych osiąga 21,5% dla 2020 r.

Biorąc powyższe pod uwagę można stwierdzić, iż realizacja inwestycji będzie miała niewielki wpływ na stan czystości powietrza w jej rejonie. Eksploatacja drogi nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń gazów i pyłów w powietrzu.

Modernizacja istniejącej drogi, mająca na celu między innymi zmniejszenie oddziaływania na powietrze powinna wpłynąć na poprawę stanu sanitarnego powietrza. Rozbudowa ulic przyczyni się ponadto do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Na etapie eksploatacji głównym źródłem powstawania odpadów będą prace porządkowe związane z użytkowaniem drogi. Powstawać będą też odpady z systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych. Odpady te uznane są za niebezpieczne, co obliuguje jednostki organizacyjne zajmujące się transportem, odzyskiem lub unieszkodliwianiem do posiadania odpowiednich pozwoleń. Usuwanie zgromadzonych w w/w urządzeniach substancji nie powinno być rzadsze niż raz na pół roku oraz po każdym wypływie awaryjnym.

Podczas eksploatacji drogi mogą powstawać następujące rodzaje odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne:

Kod odpadu	Rodzaj odpadu
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12
16 02 14	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 1
16 81 01*	Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne
16 81 02	Odpady inne niż wymienione w 16 81 01
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg
17 01 82	Inne niewymienione odpady
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01
17 04 05	Żelazo i stal
17 04 07	Mieszanki metali
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03
19 08 02	Zawartość piaskowników
19 08 10*	Tłuszcze i mieszaniny olejów z separacji olej/woda inne niż wymienione w 19 08 09
19 08 99	Inne niewymienione odpady
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne
20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów
20 03 06	Odpady ze studzienek kanalizacyjnych

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia odpady nie będą gromadzone. Będą usuwane bezpośrednio po wytworzeniu przez jednostki zatrudnione do tego celu przez zarządcę drogi.

Dla przedmiotowej inwestycji główne źródła oddziaływań skumulowanych stanowią drogi poprzeczne krzyżujące się z trasą główną oraz krzyżująca się z drogą linia kolejowa. W analizach oddziaływania zawartych w raporcie oś ich oddziaływanie było rozpatrywane łącznie z oddziaływaniem trasy głównej. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie oś kumulacja oddziaływań przedsięwzięcia z siecią drogową nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości środowiska.

Inwestycja planowana jest na terenie zlewni dwóch Jednolitych Części Wód Powierzchniowych [JCWP]:

- ✓ PLRW20002321492 o nazwie „Rów Klikowski”: status „sztuczna część wód”, ocena stanu „zły”, wyznaczony cel środowiskowy „dobry potencjał wód”, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych „niezagrożona”, brak derogacji;
- ✓ PLRW200014214899 o nazwie „Biała od Rostówki do ujścia”: status „silnie zmieniona część wód”, ocena stanu „zły”, wyznaczony cel środowiskowy „dobry potencjał wód”, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych „niezagrożona”, brak derogacji.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na pogorszenie elementów fizykochemicznych, chemicznych, biologicznych i morfologicznych w stopniu, który spowodowałby pogorszenie stanu jednolitych części wód powierzchniowych i nie osiągnięcie ustalonych dla nich celów środowiskowych. Zaprojektowane urządzenia do zbierania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, a także wskazane w raporcie i niniejszej decyzji sposoby prowadzenia prac oraz lokalizacji i organizacji zapleczy budowy, zabezpieczą wody powierzchniowe przed możliwością ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi oraz nadmierną ilością zawieszin ogólnych, które spowodowałyby pogorszenie warunków fizykochemicznych i tlenowych w wodach powierzchniowych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 139 (PLGW2200139): stan wód ilościowy (2015 r.) „dobry”, stan wód chemiczny „dobry”, brak derogacji. Jest to część wód niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych – celem środowiskowym dla tej części wód podziemnych jest utrzymanie jej dobrego stanu.

Pracami budowlanymi objęte będą tylko niewielkie odcinki cieków, a oddziaływanie na siedliska ekosystemów wodnych będzie krótkotrwałe i przemijające. Drożność cieków będzie zachowana. Stosując jednak zasadę ostrożności i mając na względzie ochronę całej zlewni w warunkach niniejszej decyzji określono działania minimalizujące ewentualne oddziaływania negatywne na etapie realizacji przedsięwzięcia. Należą do nich m.in.: prowadzenie robót w korytach cieków pod nadzorem przyrodniczym, w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu zmieniały prędkość oraz natężenie przepływu wody w ciekach. Wprowadzono również ograniczenia w możliwości nadmiernego mącenia wód, a także wjazdu maszyn do wody płynącej.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz lokalizację, charakter oraz skalę zamierzonego przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na możliwość osiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły [w związku z art. 81 ust. 3 ustawy oóś].

Inwestycja planowana jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody, w odległości ok. 1,7 km od granicy obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085, który obejmuje rzekę Dunajec na odcinku od zapory w Czchowie do ujścia do Wisły wraz z wybranymi dopływami oraz 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) za przedmioty ochrony obszaru uznane zostały: siedlisko przyrodnicze pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220) oraz następujące gatunki ryb i ich siedliska: boleń (1130), brzanka (1138), głowacz białopłetwy (1163) i minóg strumieniowy (1096). Do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń zidentyfikowanych dla obszaru należą: istnienie kaskady zbiorników wodnych wybudowanych na Dunajcu powyżej granic ostoi, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych, pozyskiwanie żwiru z koryta rzeki i kamieńców, obecność barier dla migracji ichtiofauny, obecność inwazyjnych gatunków roślin, poruszanie się pojazdami spalinowymi po kamieńcach i korycie rzeki, plany kaskadyzacji Dunajca na cele energetyki wodnej. Realizacja przedmiotowej inwestycji będzie miała miejsce poza siedliskami przyrodniczymi chronionymi w obszarze Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085, nie spowoduje spadku liczebności populacji gatunków będących przedmiotami

ochrony w w/w obszarze ani zmniejszenia zasięgu ich występowania, nie spowoduje też pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych, uszczuplenia ich powierzchni ani zmiany ich cech charakterystycznych. Realizacja inwestycji nie pogorszy integralności obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085 i nie wpłynie negatywnie na jego powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś w przypadku wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla dróg publicznych nie stwierdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Droga nie zalicza się do transeuropejskiej sieci drogowej, w związku z tym nie rozpatruje się jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Lokalizacja, charakter oraz skala zamierzenia pozwalają na stwierdzenie, że planowana rozbudowa ulic Spokojnej, Elektrycznej, Wyszyńskiego i Czystej, mająca na celu poprawę warunków oraz bezpieczeństwa ruchu samochodowego w mieście Tarnowie, nie będzie powodowała zwiększenia emisji zanieczyszczeń mogących mieć wpływ na zmiany klimatu.

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia oraz zasięg jego oddziaływania zamykający się w sąsiedztwie lokalizacji inwestycji, stwierdza się brak transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Analizy oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska przeprowadzone w raporcie ooś nie wykazały potrzeby ustanawiania obszarów ograniczonego użytkowania.

Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na zmniejszenie oddziaływania drogi na warunki akustyczne, stan powietrza, wody i powierzchnię ziemi. Wynika to przede wszystkim z poprawy warunków ruchu oraz planowanego zastosowania urządzeń ograniczających oddziaływanie drogi na te komponenty środowiska.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu otrzymanej dokumentacji stwierdzono, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia przy zastosowaniu działań minimalizujących wskazanych w przedłożonej dokumentacji oraz warunków określonych w niniejszej decyzji nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na środowisko.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie (al. Solidarności 5-9, 33-100 Tarnów), w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

*z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie
(-)
mgr inż. Paweł Kozioł
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych
w Tarnowie*

Decyzja zwolniona z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 783, ze zm.).

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś

Otrzymują:

1. Pełnomocnik: Pani Dominika Mazur, MP Mosty Sp. z o.o., ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków

Do wiadomości:

1. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Prądnicka 76, 31-202 Kraków
2. Urząd Gminy Miasta Tarnowa, ul. Mickiewicza 2, 33-100 Tarnów
3. Strony postępowania – zawiadomienie w trybie art. 49 k.p.a.

/tablica ogłoszeń UM Tarnowa/

/tablica ogłoszeń RDOŚ w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie/

/strona internetowa <http://bip.krakow.rdos.gov.pl/>

4. ST-I – a/a