

POSTANOWIENIE

Na podstawie art.63 ust.2 ustawy z dnia 3.10.2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2013r, poz.1235 z p .zm.) § 3 ust.1 pkt 60 w związku z § 3 ust.2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 213, poz.1397 z p. zm.) oraz art.106 par 2, art.123, art. 142 ustawy7 z dnia 14 czerwca 1960r Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2013r, poz. 2). Po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Małopolskiego, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie w imieniu którego występuje pełnomocnik Pan Andrzej Kasprzyk przedstawiciel firmy Promost Consulting T.Siwowski Spółka Jawna 25-363 Kielce, ul. Wesola 378/4 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: **Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra –granica województwa**

WÓJT GMINY LISIA GÓRA

stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra –granica województwa

Inwestor :Zarząd Województwa Małopolskiego, Zarząd Dróg Wojewódzkich ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków

UZASADNIENIE

Do Wójta Gminy Lisia Góra wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra-Granica województwa. Do wniosku inwestor dołączył wymagane prawem dokumenty, m/n. kartę informacyjną zawierającą dane określone w art.3 ust.5 ustawy z dnia 3.10.20108r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 20013r,poz.1235 z p. zm.).Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w gminie Lisia Góra, w powiecie Tarnowskim, w gminie Radgoszcz w powiecie Dąbrowa Tarnowska w województwie Małopolskim oraz w gminie Czarna w powiecie Dębickim w województwie Podkarpackim.W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Wójt Gminy Lisia Góra zgodnie z art.64 ust 1 pkt.1 i 2 ustawy z dnia 3.10.2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie ,udziale społeczeństwa ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2013r,poz.1235 z p. zm.) pismem z dnia 08.06.2015r znak: R/7625/5/2015 zwrócił się do:

- 1.Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie,
- 2.Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie
- 3.Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnowie, Dąbrowie Tarnowskiej i Dębicy o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 31 lipca 2015, znak: ST-I.4240.1.111.2015.JI/MB stwierdził, że **nie istnieje potrzeba** przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 31.07.2015r, znak: WOOŚ.4240.2.27.2015.AH.11 stwierdził, że **nie potrzeba** przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dębicy pismem z dnia 02.07.2015r znak: PSNZ.465-24/15 stwierdził **brak potrzeby** przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnowie pismem z dnia 25 czerwca 2015r, znak: NNZ.420.104.2015.2 stwierdził, że **istnieje potrzeba** przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Tarnowskiej pismem z dnia 06.07.2015r, znak: NNZ-420-19/15 stwierdził, że **istnieje potrzeba** przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Analizując uwarunkowania podane w przepisach prawa jako decydujące o potrzebie lub braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w szczególności uwarunkowania wyszczególnione w art. 63 ustawy o ocenach oddziaływania na środowisko organ stwierdził, że:

a) *Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia*

Przedmiotem inwestycji jest modernizacja drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra – granica województwa. Planowana droga stanowi odcinek drogi wojewódzkiej nr 984 stanowiącą połączenie pomiędzy miejscowością Lisia Góra w województwie małopolskim, a Mielcem w województwie podkarpackim. Droga będzie przebiegać po istniejącym śladzie. Całkowita długość drogi DW 984 wynosi 13,3 km, w tym objętej modernizacją jest około 9,8 km. Inwestycja jest zlokalizowana na terenie Gminy Lisia Góra powiat tarnowski, w części na terenie Gminy Radgoszcz powiat dąbrowski województwo małopolskie oraz częściowo na terenie gminy Czarna wchodzącej w skład powiatu dębickiego w województwie podkarpackim. Przedmiotowym przedsięwzięciem objęty jest odcinek drogi wojewódzkiej nr 984 zlokalizowany w północno - wschodniej części województwa małopolskiego, między Tarnowem a Mielcem, gdzie pełny zakres robót będzie prowadzony od odcinka referencyjnego 020 km 1+324 do odcinka referencyjnego 060 km 0+050 oraz poza tym zakresem dodatkowo na odcinkach referencyjnych:

- 010 km 0+500 do 010 km 0+725 i 010 km 1+080 do 020 km 0+015 roboty będą dotyczyły wymiany nawierzchni na istniejących chodnikach i robót z tym towarzyszących,

- 010 km 0+840 do 010 km 1+020 i 020 km 0+910 do 020 km 1+060 roboty będą dotyczyły wykonania zatok autobusowych wraz z ich skomunikowaniem,

- 010 km 1+230 do 020 km 0+160 roboty dotyczą budowy chodnika oraz korekty wlotu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 973 z drogą powiatową nr 1376K.

Celem inwestycji jest poprawa stanu technicznego. Część elementów przedsięwzięcia jest kwalifikowana pod względem definicji prawa budowlanego jako rozbudowa drogi.

Droga objęta przedsięwzięciem będzie położona na przeważającym odcinku w obrębie istniejącego pasa drogowego. Przewiduje się na kilku odcinkach o łącznej długości około 4,2 km poszerzenie pasa drogowego w związku z przebudową skrzyżowań z drogami powiatowymi i gminnymi, poszerzeń jezdni, korektą promieni łuków drogowych poziomych, koniecznością wykonania skarp i przeciwskarp rowów drogowych.

Drogę projektuje się istniejącym śladem uwzględniając pas terenu przeznaczony pod drogę oraz istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego. Trasa drogi objęta opracowaniem pokrywa się z osią jezdni istniejącej.

Nie planuje się znaczących ingerencji w tereny przyległe, np. takie jak wyburzenia budynków. W ramach przedsięwzięcia planuje się tylko rozbiórkę obiektów inżynierskich związanych z drogą, nie przewiduje się wyburzeń obiektów w sąsiedztwie drogi.

Szczegółowa lokalizacja przedsięwzięcia tj. rozbudowy projektowanej drogi jest przedstawiona na kopiach map ewidencji gruntów załączonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na trasie drogi wojewódzkiej 984 znajdują się miejscowości charakteryzujące się zabudową zwartą wzdłuż drogi głównej, między miejscowościami są lokalizowane liczne tereny o charakterze rolniczym bądź tereny zalesione.

Nie będzie zajmowana dodatkowa powierzchnia zapleczy budowy, bowiem zaplecza budowy zlokalizowane będą w obrębie opisanych powyżej terenów lokalizacji przedsięwzięcia.

Omawiany teren lokalizacji przedsięwzięcia jest położony poza obszarami uzdrowiskowymi, wodno-błotnymi, obszarami wybrzeży lub jezior. Najbliższe tego typu tereny są położone poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia. Częściowo inwestycja przebiega przez obszary leśne, jednak należy zwrócić uwagę, że w większości po śladzie istniejącym i zajętość terenów sąsiednich będzie niewielka.

Zaznaczyć należy, że na trasie planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obiekty wpisane przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków do rejestru zabytków nieruchomych woj. małopolskiego. W toku prac koncepcyjnych i projektowych nie zlokalizowano na terenie drogi stanowisk archeologicznych. Najbliższe stanowisko archeologiczne oznaczone nr 32, położone w Żukowicach, znajduje się w odległości ok. 150 m od drogi objętej przedsięwzięciem.

Kwalifikacja prawna

Zakres planowanych prac dotyczy wg ustawy z dnia 3 października 2008 roku 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 z późn. zm.) przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe zadanie należy, bowiem zaliczyć do przedsięwzięć, które mogą potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości 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 o ochronie przyrody. Brak innych elementów wchodzących w zakres inwestycji kwalifikowanych jako przedsięwzięcie.

Obowiązujące dokumenty planistyczne

Dokumenty planistyczne obowiązujące dla terenu lokalizacji omawianej drogi to:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Lisia Góra – Uchwała Nr XVII/207/2013 Rady Gminy Lisia Góra z dnia 7 lutego 2013 r.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Gminy Radgoszcz – Uchwała Nr XXX/200/2001 Rady Gminy Radgoszcz z dnia 29 grudnia 2001 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Czarna – Uchwała Nr XL/290/2001 Rady Gminy Czarna z dnia 28 grudnia 2001 r.,

Gminy poinformowały, że na terenie przebiegu przedmiotowej drogi nie posiadają planów zagospodarowania przestrzennego

Dane techniczne

Droga wojewódzka nr 984 przebiega z południowego-zachodu na północy-wschód i łączy miejscowość Lisia Góra z Mielcem. Przedsięwzięcie obejmuje drogę wojewódzką nr 984, gdzie pełny zakres robót będzie prowadzony od odcinka referencyjnego 020 km 1+324 do odcinka referencyjnego 060 km 0+050 oraz poza tym zakresem dodatkowo na odcinkach referencyjnych:

- 010 km 0+500 do 010 km 0+725 i 010 km 1+080 do 020 km 0+015 roboty będą dotyczyły wymiany nawierzchni na istniejących chodnikach i robót z tym towarzyszących,
- 010 km 0+840 do 010 km 1+020 i 020 km 0+910 do 020 km 1+060 roboty będą dotyczyły wykonania zatok autobusowych wraz z ich skomunikowaniem,
- 010 km 1+230 do 020 km 0+160 roboty dotyczą budowy chodnika oraz korekty wlotu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 973 z drogą powiatową nr 1376K.

Przedmiotowy odcinek drogi to obiekt istniejący, planowany do wykonania robót w ramach przedsięwzięcia. Łączna długość odcinka objętego przebudową/rozbudową wynosi około 9,8 km. Na omawianej drodze nie znajdują się obiekty mostowe, jedynie obiekty inżynierskie w postaci 15szt. przepustów. Inwestycja będzie realizowana na przeważającej długości w obrębie istniejącego pasa drogowego. Możliwe przekroczenie poza istniejący pas drogowy będzie występować głównie w miejscach przebudowy/rozbudowy skrzyżowań z drogami gminnymi i powiatowymi, korekty łuków drogowych, poszerzeń jezdni lub rowów i obejmie pas o szerokości 1 – 5 m od granicy istniejącego pasa drogowego.

Planowane parametry drogi:

- klasa drogi: G,
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- prędkość projektowa poza terenem zabudowy 70 km/h, na terenie zabudowy 50 km/h,
- prędkość miarodajna poza terenem zabudowy 90 km/h,
- prędkość miarodajna na terenie zabudowy 60 km/h i 70 km/h,
- droga dwupasowa, dwukierunkowa, jednoprzestrzenna,
- przekrój normalny typu drogowego, ulicznego i półulicznego,
- szerokość jezdni poza terenem zabudowy i na terenie zabudowy od 2x 3,0m do 2 x 3,50 m (na łukach poszerzenia do 0,25m na pas),
- pobocza gruntowe szerokości od 0,75m do 1,25m;
- chodniki szerokości 1,5 - 2,0 m;
- ciągi pieszo rowerowe szerokości 2,5 m
- skrzyżowania z istniejącymi drogami:
 - skrzyżowania zwykłe/skanalizowane z drogami:
 - DG wewnętrzna nr 107K
 - DP nr 1376K klasy Z
 - DG nr 203701K klasy D
 - DG nr 203705K klasy D
 - DG wewnętrzna nr 116K
 - DP nr 1371K klasy G
 - DG nr 203725K klasy D
 - DG nr 203726K klasy D
 - DG nr 203724K klasy D
 - DG nr 203731K klasy D
 - DP nr 1328K klasy Z
 - DG nr 203734K klasy D
 - DP nr 1377K klasy Z
 - DG nr 203737K klasy D
 - DG nr 101K
 - DP nr 1324K klasy L
 - DP nr 1278R klasy Z.

Zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji:

- wymianę istniejących warstw konstrukcji nawierzchni, budowę nowej nawierzchni na poszerzeniach drogi,
- rozbiórkę istniejącej konstrukcji nawierzchni i wbudowanie nowo zaprojektowanej,
- przebudowa/rozbudowa geometrii skrzyżowań z istniejącymi drogami bocznymi,
- przebudowa i budowa chodników,
- budowę ciągów pieszo rowerowych,
- przebudowa i budowa zatok autobusowych,
- przebudowę lub budowę poboczy,
- remont/przebudowa istniejących przepustów i budowa nowych obiektów inżynierskich (małych mostów),
- renowacja i wykonanie odwodnienia, w tym budowę systemu odwodnienia – kanalizacji deszczowej na terenie zabudowanym w miejscach przekroju ulicznego lub półulicznego, budowę i przebudowę istniejących rowów,

- budowę i przebudowę oświetlenia drogowego,
- przebudowa i budowa zjazdów indywidualnych i publicznych,
- wycinka drzew, krzewów z poboczy i rowów,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- budowa, przebudowa i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej (teletechnika, energetyka, sieć wodociągowa, sieć kanalizacji sanitarnej, sieci gazowe, kanalizacji deszczowej),
- przebudowa i budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Obiekty inżynierskie

W ramach przedsięwzięcia nastąpi przebudowa lub budowa obiektów inżynierskich w zakresie wskazanym w poniższej tabeli

| L.p | Km około wg. odcinków referencyjnych | Stan obiektu, planowane roboty |
|-----|--------------------------------------|---|
| 1. | Okolo 010 0+720 | Obiekt położony na zmodernizowanym odcinku drogi. Nie podlega żadnym robotom. |
| 2. | Okolo 010 1+093 | Obiekt położony na zmodernizowanym odcinku drogi. Nie podlega żadnym robotom. |
| 3. | Okolo 020 1+393 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 4. | Okolo 020 2+120 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy |
| 5. | Okolo 020 3+160 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 6. | Okolo 030 0+031 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 7. | Okolo 030 0+642 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 8. | Okolo 030 1+281 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy |
| 9. | Okolo 030 1+730 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |

| | | |
|-----|-----------------|--|
| 10. | Okolo 030 2+995 | Zauważalne osiadanie nawierzchni jezdni nad obiektem. Przewiduje się wymianę zasypki, uporządkowanie terenu w przy obiekcie oraz umocnienie skarp przy wlocie i wylocie. |
| 11. | Okolo 040 2+231 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 12. | Okolo 050 0+656 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 13. | Okolo 055 0+110 | Obiekt wskazany w ewidencji, ale nie zinwentaryzowany w terenie. Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 14. | Okolo 055 0+265 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |
| 15. | Okolo 055 0+746 | Obiekt zakwalifikowano do przebudowy. |

Odwodnienie

Wody opadowe i roztopowe z korony drogi odprowadzane będą przez system spadków poprzecznych i podłużnych do rowów trawiastych trapezowych i rowów krytych, a na odcinkach występowania kanalizacji deszczowej do wpustów ulicznych. Dalej wody ujęte zostaną w system odwodnienia i odprowadzone do istniejących cieków na terenie przyległym do projektowanej inwestycji. Kanalizacja deszczowa przewidywana jest na odcinkach obejmujących tereny zabudowy tj. miejscowości Stare Żukowice oraz Nowa Jastrząbka. Częściowo zostanie ona przebudowana (w przypadku gdy po zainwentaryzowaniu zostanie zakwalifikowana jako do użytkowania) a na pozostałych odcinkach, zostanie ona wykonana jako nowa.

Skalę przedsięwzięcia określa również natężenie ruchu na omawianym odcinku drogi. Analizę ruchu dla potrzeb określenia obciążenia nawierzchni opracowano na podstawie pomiarów w 2010 r. wykonywanych w ramach pomiaru generalnego SDR. Przy określeniu prognozowanego ruchu dla potrzeb niniejszego opracowania przyjęto jako bazowy ruch w 2010 r. a współczynniki wzrostu poszczególnych rodzajów pojazdów ciężkich z Prognozy wskaźnika wzrostu PKB średniego dla podregionu tarnowskiego i wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego zgodnie z zaleceniami GDDKiA. Na tych podstawach opracowano „Analizę ruchu stanu istniejącego” oraz ustalono wielkość prognozowanego ruchu.

Przewidywanym rokiem oddania inwestycji do użytku jest rok 2018.

Według prognozy ruchu obliczonej na rok 2018 i 2028 (perspektywa 10 lat) poziom dobowego ruchu samochodowego oceniany jest następująco:

| Droga wojewódzka nr 984 Lisia Góra - granica województwa | Rok 2018 | Rok 2028 | Jednostka |
|--|----------|----------|-----------|
| Samochody osobowe, Mikrobusy (s1) | 3785 | 4783 | P/dobę |

| | | | |
|---|-------------|-------------|--------|
| Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (s2) | 484 | 534 | P/dobę |
| Samochody ciężarowe bez przyczep (r1) | 210 | 232 | P/dobę |
| Samochody ciężarowe z przyczepami (r2) | 621 | 831 | P/dobę |
| Autobusy (r3) | 49 | 52 | P/dobę |
| Liczba pojazdów rzeczywistych na dobę w obu kierunkach | 5149 | 6432 | P/dobę |

Obliczono rozkład ruchu dla pory dnia (16 h) i nocy (8 h), które posłużyły do obliczeń symulacyjnych rozprzestrzeniania się hałasu.

| Rok | SDR [P/dobę] | Natężenie ruchu pora dnia [P/h] | Natężenie ruchu pora nocy [P/h] | Udział pojazdów ciężkich % |
|------|-----------------|--|--|-------------------------------------|
| 2018 | 5149 | 290 | 64 | 17,1 |
| 2028 | 6432 | 362 | 82 | 17,3 |

b) Wykorzystanie zasobów naturalnych

Planowane przedsięwzięcie poza okresem budowy w zasadzie nie wymaga zaopatrzenia w surowce i dodatkowe materiały. Zastosowane materiały i rozwiązania konstrukcyjne będą trwałe i będą wymagały w toku eksploatacji prowadzenia bieżących prac związanych z utrzymaniem obiektu. Podczas realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wbudowanie około 20500 m³ nawierzchni. Materiały wykorzystywane w toku budowy to: woda, piasek, kruszywo, emulsja asfaltowa, beton asfaltowy, beton cementowy, stal, kostka brukowa, geowłóknina, papy zgrzewalne, farby, humus. Na obecnym etapie, przed ostatecznym wykonaniem projektu wykonawczego, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót (m.in. od technologii i od sprzętu technicznego jakiego będzie używał). Materiały te w większości są obojętne dla środowiska. W trakcie budowy nastąpi zużycie kopalin do celów budowlanych (piasek do zapraw budowlanych i betonu) – co nie stanowi zagrożenia dla środowiska przy skali i długości drogi. Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze skali inwestycji (droga wojewódzka o dwóch pasach ruchu) i tradycyjnej techniki budowy. W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi w sezonie do 30 Mg/km utrzymywanej powierzchni drogi (mieszanka piaskowo-solna). Ponadto wystąpi

konieczność okresowego utrzymywania umocnień w obrębie podpór obiektów inżynierskich. Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałych dróg i mostów eksploatowanych przez tego samego zarządcę. W toku eksploatacji poruszające się pojazdy użytkowników drogi będą wykorzystywały różne rodzaje paliw, w sposób porównywalny w dotychczasowym i stosowanym powszechnie na drogach.

c) *Rozwiązania chroniące środowisko*

W związku z realizacją inwestycji powinny być wykonane, zainstalowane i stosowane środki zapobiegające ponadnormatywnemu oddziaływaniu na środowisko. Dla omawianego przedsięwzięcia przewiduje się następujące rozwiązania szczegółowe:

1. Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację przedsięwzięcia. Wycinkę należy prowadzić poza głównym okresem lęgowym ptaków tj. poza 1 marca – 15 października. Dopuszcza się wycinkę pojedynczych drzew w sezonie lęgowym ptaków, pod warunkiem sprawdzenia przez ornitologa czy nie są zasiedlone przez ptaki. Zachowanie i zabezpieczenie drzew pomnikowych oraz nieobjętych ochroną jednak pozostających w sąsiedztwie inwestycji i narażonych na uszkodzenia mechaniczne.
2. Przed zdjęciem humusu sprawdzenie terenu pod kątem ewentualnego wstępowania chronionych roślin i ewentualne zastosowanie działań ochronnych.
3. Bazy materiałowo – sprzętowe (magazyny, składy, bazy transportowe), urobek z wykopów oraz odpady powstające podczas prowadzenia prac remontowych (gruz budowlany, elementy prefabrykowane jezdni i chodników itp.) nie będą lokalizowane w sąsiedztwie cieków wodnych, w zasięgu obrysu koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego obrysu.
4. W przypadku ingerencji w tereny sąsiednie przed przystąpieniem do prac należy zdjąć wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi i składować ją w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu jej późniejszego wykorzystania.
W sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, w zasięgu obrysu ich koron i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego obrysu, wykopy należy prowadzić ręcznie przed przystąpieniem do zasypywania wykopów, korzenie drzew należy przykryć warstwą urodzajnej ziemi.
5. Przedsięwzięcie będzie realizowane z zapewnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni jedynie w zakresie wymaganym dla jego realizacji i eksploatacji. Zaplecza oraz bazy będą lokalizowane na terenie planowanym do zajęcia pod inwestycję lub na obszarach już przekształconych.
6. Przed rozpoczęciem prac w każdym dniu roboczym, plac budowy zostanie sprawdzony pod kątem obecności miejsc stanowiących potencjalne pułapki dla drobnych zwierząt. Miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt będą zabezpieczane poprzez ich tymczasowe przykrycie.
7. Z uwagi na przebieg trasy przez obszar chronionego krajobrazu oraz korytarz ekologiczny, jak również odnotowanie szeregu zwierząt chronionych na obszarach leśnych zaleca się dostosowanie obiektów inżynierskich nr 3, 8, 12, 13, 14, 15 (zestawionych w powyższej tabeli) do funkcji przejść dla zwierząt.
8. Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

d) *Emisja i występowanie innych uciążliwości*

Poniżej omówiono rodzaje i wielkości emisji dla poszczególnych faz przedsięwzięcia, uwzględniając fazę budowy i fazę eksploatacji. W chwili obecnej nie można dokładnie ilościowo określić dla okresu budowy zużycia wody, materiałów i energochłonności, ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów i ścieków, emitowanych zanieczyszczeń, wibracji oraz zasięgu uciążliwego hałasu (zależać to będzie od rozwiązań przyjętych w projekcie organizacji robót). Dlatego podane poniżej dane i wykonane obliczenia mają charakter szacunkowy. Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne. Wynika to ze skali inwestycji, stosowanej technologii i rodzaju przedsięwzięcia. Oddziaływania powyższe są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia i w zasadzie nie mogą być wyeliminowane. Istnieje ograniczona możliwość zmniejszenia uciążliwości budowy (głównie w zakresie emisji hałasu) poprzez ograniczenie hałaśliwych robót w rejonie zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej tj w godz. 6 - 22. Należy podkreślić, że uciążliwości w zakresie emisji hałasu wynikające z pracy maszyn i pojazdów budowlanych będą w rejonie zabudowy mieszkaniowej zbliżone do tła akustycznego wynikającego z odbywającego się normalnie ruchu. Zasięg w/w zagrożeń w czasie budowy jest ograniczony w części i przestrzeni – nie decyduje w sposób trwały o stanie środowiska w rejonie analizowanego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia (po zakończeniu budowy ten rodzaj oddziaływania na środowisko nie będzie występował).

Emisje do powietrza

W fazie budowy powstają emisje związane głównie z eksploatacją sprzętu ciężkiego. Zabezpieczenie przed pyleniem, emisją szkodliwych substancji i hałasem jest podstawą działań organizacyjnych w ramach realizacji przedsięwzięcia i nadzoru nad nim. Również jakość wykonywanych robót ma istotny wpływ na zanieczyszczenie środowiska. Sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko. Istotne jest więc zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas, drgania jak również stan techniczny maszyn i pojazdów. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i emisją spalin.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Emisje z użytkowanych maszyn będą na poziomie emisji z samochodów ciężarowych. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Jest to emisja niezorganizowana i incydentalna. Podczas ulepszania podłoża gruntowego pod nawierzchnie drogowe oraz wykonywania warstw konstrukcji nawierzchni mogą wystąpić dodatkowe uciążliwości dla środowiska spowodowane zanieczyszczeniem otoczenia pyłami powstającymi podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego. Przy robotach nawierzchniowych mogą występować okresowe uciążliwości dla użytkowników terenu w rejonie robót, których trudno uniknąć i które będą spowodowane wydzielaniem spalin przez maszyny i pojazdy oraz wydzielaniem się gazów z podgrzanych asfaltów drogowych. Dla asfaltów stosowanych w drogownictwie gazy te nie występują w stężeniach szkodliwych na terenach przyległych. Jakkolwiek wydzielaniu się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych trudno zapobiec, to możliwe jest

znaczne ograniczenie tej emisji w trakcie transportu mieszanki poprzez zastosowanie oponczy szczelnie zakrywających skrzynie ładunkową samochodu przewożącego mieszankę. Pylenie wtórne powstaje podczas rozbiórek oraz transportowania materiału nawierzchniowego – można je zmniejszyć utrzymując w należyłym stanie plac budowy i drogi dojazdowe dla samochodów z materiałami. Aby ograniczyć nadmierne pylenie podczas budowy należy także stosować maszyny budowlane nowej generacji, niemniej zapylenie w trakcie realizacji inwestycji jest nie do uniknięcia. Jednak uciążliwość pylenia krótkotrwałego (tylko podczas budowy) nie będzie nadmiernie uciążliwa dla otoczenia. Zaleca się także unikanie stabilizacji gruntu i kruszyw na miejscu budowy, gdyż powoduje to pylenie. Jeśli jest to niemożliwe to mieszanie należy wykonywać podczas bezwietrznej pogody. Na podstawie porównania z podobnymi obiektami można stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem występowania przekroczeń zanieczyszczeń powietrza.

Wykonana analiza oddziaływania na stan powietrza w fazie eksploatacji przy wykorzystaniu metody Calline wykazała, że na przedmiotowej drodze nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń dla analizowanych substancji (benzenu, pyłu zawieszonego PM10, dwutlenku siarki i dwutlenku azotu). Maksymalne wielkości poziomu stężeń tych zanieczyszczeń (niższe od wartości dopuszczalnych) są przewidywane w odległości około 9,3 m od osi drogi, a więc w zasadzie w obrębie pasa drogowego. Tak więc eksploatacja drogi na tym terenie nie będzie źródłem występowania ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza na otaczającym terenie. Należy nadmienić, że obliczenia wykonano na bazie istniejącego tła, które uwzględnia obecny stan emisji, w tym emisji z istniejącej drogi. Zatem obliczenia są wykonane w warunkach najbardziej niekorzystnych, w terenie zabudowy, przyjmując maksymalną możliwą emisję. Wykonane obliczenia wskazują na zmniejszanie się poziomu emisji zanieczyszczenia o maksymalnym poziomie tła tj. pyłu PM 2,5. Przy uwzględnieniu prawdopodobnego zmniejszenia się poziomu tła tego zanieczyszczenia nie należy się spodziewać występowania przekroczeń pyłu PM 2,5 w perspektywie, w szczególności spowodowanego przez odcinek drogi objęty projektem.

Hałas

Następną uciążliwością dla środowiska może być hałas, powstający podczas prac budowlanych. Będzie on związany z pracą ciężkich maszyn. Realizacja inwestycji wymaga pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, co spowoduje czasowy negatywny wpływ na klimat akustyczny. Poziom hałasu podczas pracy tego typu sprzętu (traktowanego jako źródła punktowe) wynosi 85÷95 dB-A w odległości 1 – 2 m od maszyny. Istnieje ograniczona możliwość zmniejszenia uciążliwości budowy i ewentualnej likwidacji (głównie w zakresie emisji hałasu) poprzez dobór rozwiązań wykonawczych, w szczególności szerokie stosowanie prefabrykatów i elementów montowanych poza placem budowy, ograniczenie hałaśliwych robót do pory dziennej itp. Hałaśliwe roboty budowlane należy prowadzić tylko w ciągu dnia tj. w godz. 6 - 22, przy ewentualnym stosowaniu przenośnych ekranów akustycznych na obszarach zabudowy. Dodatkowo wystąpi również emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe, dowozu materiałów budowlanych itp., które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców sąsiadujących z planowaną inwestycją. Będą to jednak w większości przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. Aby ograniczyć wibracje generowane podczas robót należy stosować maszyny wysokiej jakości i właściwie je konserwować.

Dopuszczalny poziom hałasu dla obszarów objętych ochroną akustyczną położonych w rejonie inwestycji wynosi:

- tereny zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej
 - wskaźnik hałasu $L_{Aeq D}$ określony jako równoważny poziom dźwięku w godzinach: od 6:00 do 22:00 - 65 dB(A)
 - wskaźnik hałasu $L_{Aeq N}$ określony jako równoważny poziom dźwięku w godzinach: od 22:00 do 6:00 - 56 dB(A)

Wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu oraz zdecydowano o zastosowaniu na całym przebiegu projektowanej drogi przez odcinki zabudowy o zastosowaniu nawierzchni o korzystnych właściwościach przeciwhałasowych, zwanej „cichą” nawierzchnią zapewniającą redukcję hałasu o min. 3 dB.

Ze względu na bardzo blisko zlokalizowaną przy pasie drogowym zabudowę miejscowości Żukowice przewiduje się zastosowanie na tym odcinku nawierzchni innego typu, zapewniającej redukcję hałasu na poziomie min. 5 dB w stosunku do nawierzchni tradycyjnej. Odcinek z nawierzchnią „cichą” redukującą hałas o min. 5 dB przewidziano na odcinku około od km odc. 020 km 2+958 - wg. kilometraża referencyjnego, km 4+293 - wg. kilometraża lokalnego do około km odc. 030 km 0+413 - wg. kilometraża referencyjnego, 4+984 - wg. kilometraża lokalnego.

Przy zastosowaniu projektowanych rozwiązań minimalizujących emisję hałasu nie przewiduje się występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, w perspektywie roku 2018.

Należy zauważyć, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie stanu klimatu akustycznego. Przedsięwzięcie jest realizowane w ciągu istniejącej drogi i zastąpi istniejący obiekt. W przypadku braku realizacji przedsięwzięcia postępująca degradacja nawierzchni drogowej spowoduje, że hałas w perspektywie kolejnych lat będzie wzrastał. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zmniejszenie skali emisji i poprawę klimatu akustycznego.

Emisje do wód

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitariaty. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę. Ważne jest również dbanie o zabezpieczanie składowisk materiałów sypkich oraz nadzór nad stanem technicznym sprzętu. Wody opadowe spływające z terenu zapleczy mogą zawierać pył, cement, mączkę wapienną itp. W trakcie prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego, niepodjęcie prac remontowych takich jak wymiana oleju itp. Powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapewnią nie przedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód.

Na etapie eksploatacji będą spełnione wymagania obowiązującego Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla celów środowiskowych wyznaczonych dla wód. W ramach określania oddziaływań przedsięwzięcia przeanalizowano wpływ na stan jednolitych części wód. Przy uwzględnieniu ww. skali zmian należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód na które przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać.

Zieleń

Wycinka zieleni ograniczona będzie do niezbędnego minimum – przeprowadzona będzie przez wyspecjalizowaną firmę w sposób niezagrażający środowisku i bezpieczeństwu osób trzecich, poza okresem lęgowym ptaków lub w ciągu całego roku w przypadku stwierdzenia przez ornitologa, że drzewa nie są zasiedlone przez ptaki, po wcześniejszym sprawdzeniu czy nie stanowi siedliska dla chronionych gatunków zwierząt. Wśród drzew przeznaczonych do wycięcia w wariantcie preferowanym nie występują drzewa – pomniki przyrody chronione prawem, występują natomiast tereny leśne.

Odpady

Na obecnym etapie projektowania trudne jest dokładne określenie ilości i rodzajów odpadów powstających w okresie budowy (stąd poniższe zestawienie ma charakter szacunkowy). Powstające odpady (zgodnie z katalogiem odpadów) zaliczone będą głównie do grupy 17 tj. „Opadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)”. Ponadto mogą powstawać odpady opakowaniowe z grupy 15, głównie opakowania z tworzyw sztucznych. Gospodarowanie odpadami będzie zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii

W przypadku wystąpienia awarii z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi lub po przedostaniu się substancji do rowu lub kanalizacji, należy niezwłocznie powiadomić o tym zdarzeniu służby Straży Pożarnej oraz zarządcę drogi. Należy również zablokować rowy i kanalizację przy zastosowaniu typowych zastawek oraz sorbentów oraz dokonać przykrycia powierzchni szczelnym materiałem, celem doraźnego ograniczenia przemieszczania się substancji z wodami do gruntu. Szybka reakcja właściwych służb oraz stosowanie posiadanych przez zakład komunalny instrukcji postępowania i powiadamiania w takich stanach przyczynią się do zminimalizowania ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Zabezpieczone zostaną gleby, wody powierzchniowe i podziemne w przypadku wystąpienia poważnej awarii spowodowanej np.: wypadkiem drogowym z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne dla środowiska (cysterny z olejem opałowym,

paliwem napędowym itp.). Tym samym zminimalizowane zostaną zagrożenia dla całego środowiska, w tym przyrody ożywionej.

e) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Omawiany teren leży w odległości około 70 - 80 km od granicy ze Słowacją. Oddziaływania drogi nie przekraczają kilkudziesięciu metrów od jej osi. Ze względu na odległość od granicy państwa znacznie większą od zasięgu oddziaływania projektowanego drogi – oddziaływanie transgraniczne nie będzie występować.

f) Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszary Natura 2000

Jastrzębsko - Żdzarski Obszar Chronionego Krajobrazu ustanowiony Rozporządzeniem Wojewody Małopolskiego (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2012 r. poz 1191). Planowana inwestycja na odcinku w przybliżeniu 3 km przebiega w jego obrębie. Obszar ten obejmuje fragment Wysoczyzny Tarnowskiej i fragment Wysoczyzny Radgoszczańskiej. Znaczną jego część pokrywają kompleksy leśne, wśród których największy udział w części północnej mają zespoły grądu oraz sosnowo-dębowego lasu mieszanego, a w południowej części bory świeże. Do cennych zbiorowisk należą również torfowiska przejściowe i bory bagiennie (rezerwat Torfy). Osobliwością jest stanowisko pióropusznika strusiego (rezerwat Słotwina).

Ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów:

- utrzymanie ciągłości i trwałości ekosystemów leśnych,
- sprzyjanie tworzeniu zwartych kompleksów leśnych,
- tworzenie i odtwarzanie stref ekotonowych, celem zwiększenia bioróżnorodności,
- utrzymanie i tworzenie leśnych korytarzy ekologicznych, ze szczególnym uwzględnieniem migracji dużych ssaków,
- zalesienie i zadrzewienie gruntów mało przydatnych do produkcji rolnej i nie przeznaczonych na inne cele, z wyłączeniem terenów, na których występują nieleśne siedliska przyrodnicze, podlegające ochronie, siedliska gatunków grzybów, roślin, zwierząt związanych z ekosystemami nieleśnymi, a także miejsca pełniące rolę punktów i ciągów widokowych na terenach o dużych wartościach krajobrazowych,
- pozostawienie drzew o charakterze pomnikowym, drzew dziuplastych, części drzew obumarłych aż do ich całkowitego rozkładu,
- zachowanie śródleśnych oczek wodnych, mokradł, polan, torfowisk, muraw kserotermicznych i piaszkowych oraz polan o wysokiej bioróżnorodności,
- utrzymanie odpowiedniego poziomu wód gruntowych dla zachowania siedlisk wilgotnych i bagiennych,
- zachowanie siedlisk chronionych i zagrożonych gatunków grzybów, roślin i zwierząt,

- działania na rzecz czynnej ochrony oraz restrykcji rzadkich i zagrożonych gatunków roślin, zwierząt i grzybów.

Omawiana droga zajmuje poniżej 0,1 % powierzchni obszaru chronionego. Analizując wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na przyrodę i krajobraz Jastrzębsko - Żdzarskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w kontekście celów jego utworzenia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono negatywnie na istniejące ekosystemy, różnorodność biologiczną oraz walory krajobrazowe. Ponadto inwestycja jest inwestycją celu publicznego, do którego zgodnie z art. 24 ustawy o ochronie przyrody nie mają zastosowania zakazy wynikające z ustanowienia obszarów chronionego krajobrazu.

Rezerwat Debrza znajduje się w odległości niepełnej 5 km od planowanej inwestycji w kierunku południowo- zachodnim. Posiada status rezerwatu częściowego o powierzchni 9,5ha. Został utworzony w 1995 roku i jest zlokalizowany na Płaskowyżu Tarnowskim, w granicach administracyjnych miasta Tarnowa.

Natura 2000 - „Dolna Wisłoka z Dopływami” PLH 180053 znajdujący się w odległości, co najmniej 6 km w kierunku południowo - wschodnim od planowanej inwestycji. Obszar obejmuje rzekę Wisłokę na odcinku od ujścia lewostronnego dopływu, potoku Chotowskiego w m. Chotowa do ujścia lewostronnego dopływu, ciek w miejscowości Grabiny .

Na trasie inwestycji znajduje się lipa drobnolistna, będąca pomnikiem przyrody, rosnąca przy kapliczce na skrzyżowaniu dróg w miejscowości Nowa Jastrzębka. W ramach inwestycji przewiduje się zabezpieczenie i oznakowanie drzewa pomnikowego przed uszkodzeniami mechanicznymi na etapie robót. Pozostałe pomniki przyrody znajdują się poza inwestycją i w znacznym oddaleniu od niej.

W ramach inwestycji przewiduje się dostosowanie harmonogramu robót do okresów rozrodczych zwierząt podlegających ochronie prawnej jak również kontrole drzewostanu pod kątem występowania siedlisk chronionych gatunków zwierząt. Podobnie przed odhumusowaniem terenu skontrolowanie czy nie występują tu stanowiska chronionych gatunków roślin. Realizacja inwestycji nie stanowi prac zidentyfikowanych jako zagrożenie dla najbliższych obszarów Natura 2000. Teren, na którym znajduje się projektowana droga nie jest położony w obrębie obszarów Natura 2000. Obszary takie są położone w odległości ponad 1 km od rozpatrywanego przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia będzie możliwa wyłącznie po uzyskaniu stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013r. poz. 627, z późn. zm.) na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną, jeżeli zaistniałaby konieczność naruszenia tych zakazów w związku z realizacją przedsięwzięcia.

Ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz przy zachowaniu szeregu działań minimalizujących nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na obszary chronione ustanowione na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane dla istniejącego obiektu będącego w złym stanie technicznym. Teren ten już znajduje się pod wpływem oddziaływań antropogenicznych, a realizacja przedsięwzięcia ich nie zwiększy. Poprawi natomiast warunki użytkowania drogi, a tym samym zmniejszy oddziaływanie na środowisko (ograniczenie hałasu i innych emisji, znaczące zmniejszenie oddziaływania barierowego). Wszystkie te uwarunkowania powodują, że przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało negatywnie na przedmioty ochrony i nie będzie

źródłem zagrożeń dla tych obszarów. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Projektowana nawierzchnia drogi jest wpisana w krajobraz i dostosowana do istniejącego terenu. Nie będzie więc również zakłócać estetyki krajobrazu.

Biorąc pod uwagę rodzaj, usytuowanie, walory przyrodnicze i krajobrazowe, warunki lokalne, skalę oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, rozwiązania techniczne chroniące środowisko i zdrowie ludzi przed ujemnym wpływem planowanego przedsięwzięcia, a także skalę przedsięwzięcia jego powiązania z innymi przedsięwzięciami, kumulowania się oddziaływań, stanu terenu lokalizacji przedsięwzięcia, wielkości emisji, zajęcia terenu i wykorzystywania zasobów naturalnych i położenia względem obszarów wrażliwych lub cennych przyrodniczo oraz stanowiska organów upoważnionych do przedstawienia opinii stwierdzono **brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko co jest równoznaczne z brakiem sporządzenia raportu.**

Na postanowienie niniejsze nie służy zażalenie.

WÓJT
Arkadiusz Mikula
Arkadiusz Mikula

Otrzymują:

1. Pełnomocnik-Pan Andrzej Kasprzyk, PROMOST Consulting Sp. Jawna Oddział w Kielcach ul. Wesola 378/4

2. Inwestor-Zarząd Województwa Małopolskiego, Zarząd Dróg Wojewódzkich ul. Głowackiego 56 30-085 Kraków

3. Strony postępowania zawiadamiane w trybie art.49 KPA poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lisia Góra, Urzędu Gminy Radgoszcz, Urzędu Gminy Czarna /powiat dębicki/ oraz na stronach internetowych w/w gmin.

4. a/a

