



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.421.3.1.2022.ASu.25

Kraków, 25 lipca 2024 r.

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm., oraz art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1890) - cyt. dalej jako „UUOŚ”, § 3 ust. 1 pkt 60 oraz 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), oraz zgodnie z art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 tj. - cyt. dalej jako „k.p.a.”), art. 17 ustawy z dnia 26 stycznia 2023r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 803),

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

wniosku L.dz. 368/2022 z dnia 02.08.2022 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą **„Budowa bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej w ciągu DW 957 w m. Nowy Targ”**, złożonego przez Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, w którego imieniu działa Pełnomocnik – Pani Barbara Śliwka,

ustalam:

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej w ciągu DW 957 w m. Nowy Targ” w wariancie W1:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja obejmuje budowę bezkolizyjnego skrzyżowania wielopoziomowego DW957 (ul. Ludźmierska, ul. Kolejowa) z linią kolejową nr 99 relacji Chabówka – Zakopane w miejscowości Nowy Targ. Przedsięwzięcie znajduje się w całości w województwie małopolskim, w powiecie nowotarskim, w granicach miasta Nowy Targ. Obejmuje swoim zasięgiem rejon istniejącego skrzyżowania drogi wojewódzkiej DW957 z linią kolejową nr 99.

II. Określam:

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

- 1) Zaplecza budowy, bazy sprzętowo – materiałowe, place składowe, masy ziemi z wykopów itp. należy lokalizować:
 - a) w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie, nie bliżej niż 50 m od zabudowy mieszkaniowej,
 - b) poza terenami zadrzewionymi, w odległości minimum 10 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia.
- 2) Miejsca tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego wyłożyć szczelnymi płytami betonowymi lub matami zabezpieczającymi środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi oraz wyposażyć w sorbenty lub biopreparaty neutralizujące wycieki paliw i płynów eksploatacyjnych.
- 3) Zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego należy zorganizować na terenie utwardzonym, w sposób zabezpieczający przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu.
- 4) Zaplecze budowy należy wyposażyć w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków do oczyszczalni.
- 5) W sytuacji wystąpienia awarii, w skutek 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.
- 6) Dopuszcza się możliwość magazynowania odpadów pochodzących z wyburzeń, rozbiórek i demontaży wyłącznie na terenach utwardzonych wcześniej przekształconych, w sposób uniemożliwiający wymywanie z nich przez wody opadowe materiałów lub substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska.
- 7) Odpady niebezpieczne należy magazynować w odpowiednio przygotowanych pojemnikach w specjalnie do tego wyznaczonym miejscu zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych oraz na podłożu zapewniającym izolację od gruntu.
- 8) W fazie realizacji przedsięwzięcia dopuszcza się stosowanie rozwiązań i technologii z wykorzystaniem odpadów oraz technologii umożliwiających oszczędne zużycie wody.
- 9) Wody z odwodnienia wykopów należy odprowadzać w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający trwale stan wody na gruncie.
- 10) Na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji niezorganizowanej.
- 11) Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, powodujących wzmożone pylenie (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym) należy stosować zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych.
- 12) Wszelkie prace terenowe i budowlane związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach 6.00 – 22.00), za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.

- 13) Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego.
- 14) Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych,
 - b) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane,
 - c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa,
 - d) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
 - e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować
- 15) W ramach działań kompensujących należy dokonać nasadzeń zastępczych w ilości min. 1:1 (za jedno wycięte drzewo należy nasadzić jedno nowe), z gatunku rodzimego pochodzenia, tj. lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, klon jawor, buk zwyczajny, odmiany nie karłowej. Do nasadzenia należy zastosować sadzonki co najmniej 5-letnie, o wysokości minimum 2 m i znacznej bryle korzeniowej oraz o odpowiedniej jakości (stan zdrowotny), gwarantującej wysoką udatność. Sadzonki należy pielęgnować oraz zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
- 16) Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować teren w granicach inwestycji.
- 17) Na etapie eksploatacji, należy prowadzić regularne przeglądy systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych oraz utrzymywać go w dobrym stanie technicznym, gwarantującym jego właściwe funkcjonowanie i redukcję zawiesiny do poziomu określonego w przepisach odrębnych.

2. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 UWOŚ:

- 1) Wody opadowe i roztopowe pochodzące z projektowanego odcinka DW957 należy ująć i skierować do projektowanego szczelnego systemu kanalizacji deszczowej powiązanego z istniejącym odwodnieniem dróg, dla którego końcowym odbiornikiem jest Czarny Dunajec.
- 2) Wody opadowe i roztopowe pochodzące z projektowanego odcinka DW957 należy podczyszczać w zakresie zawiesiny ogólnej.
- 3) Wody opadowe i roztopowe z pozostałych odcinków dróg objętych przedsięwzięciem należy odprowadzać w sposób zorganizowany do istniejącego lub nowoprojektowanego systemu kanalizacji deszczowej oraz systemu rowów otwartych.
- 4) W celu spowolnienia odpływu wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z projektowanego układu drogowego do odbiornika końcowego, należy zaprojektować system ich retencjonowania.

- 5) Na odcinkach dróg objętych przedmiotową inwestycją należy zastosować nawierzchnię gwarantującą redukcję emisji hałasu o co najmniej 3 dB w stosunku do nawierzchni standardowej.
 - 6) Należy przewidzieć rezerwę terenową oraz zapewnić technologiczne możliwości realizacji ekranów akustycznych przy budynkach przy ul. Kolejowej nr 156, 142 i 144, w sytuacji, gdy po przeprowadzonej analizie porealizacyjnej nastąpi konieczność zabezpieczenia tych terenów przed ponadnormatywnym hałasem.
- III. Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust.1 UUOŚ.**
- IV. Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.**
- V. Stwierdzam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie: dotrzymania standardów jakości środowiska dla terenów i budynków wymagających ochrony przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić ją w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem punktów odpowiadających receptorom nr 8, 12 i 13, czyli przy budynkach przy ul. Kolejowej nr 156, 142 i 144.**
- VI. Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.**
- VII. Decyzji nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.**

U Z A S A D N I E

Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, w imieniu którego działa Pełnomocnik Pani Barbara Śliwka (Promost – Wisła sp. z o.o), wystąpił do Burmistrza Miasta Nowy Targ z wnioskiem L.dz. 368/2022 z dnia 02.08.2022 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej w ciągu DW 957 w m. Nowy Targ”. W związku z planowanym zakresem prac, obejmującym m in. inwestycje w zakresie linii kolejowej, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) UUOŚ przy piśmie z dnia 04.08.2022 r. znak: RiU.1610.9.2022 r. Burmistrz Miasta Nowy Targ przekazał ww. wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, jako do organu właściwego w przedmiotowej sprawie. Wniosek został uzupełniony o braki formalne przy piśmie Pełnomocnika z dnia 09.09.2022 r. (data wpływu 13.09.2022 r.) L.dz. 430/2022 oraz merytorycznie o analizę akustyczną – przy piśmie z dnia 21.11.2022 r. (data wpływu 22.11.2022 r.) L.dz.544/2022. Po

ww. uzupełnieniach, złożonych przez wnioskodawcę wniosek oraz Karta informacyjna przedsięwzięcia (dalej KIP) spełniały wymogi określone ustawą.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 i 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, ze zm.).

Ustawą z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890) dokonano nowelizacji przepisów ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zgodnie jednak z art. 15 ust. 1 ustawy zmieniającej do spraw prowadzonych na podstawie ustawy zmienianej, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej (tj. 16 października 2023 r.) stosuje się przepisy ustawy zmienianej w brzmieniu dotychczasowym, z wyjątkiem przepisów art. 61 ust. 1, art. 66 ust. 1 pkt 5, art. 82 ust. 1 oraz art. 86f ust. 2 i 4 ustawy zmienianej, które stosuje się w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 13 lipca 2023 r., oraz stosuje się przepisy art. 86f ust. 1a, 2a i 8 ustawy zmienianej.

W związku z powyższym oraz w związku z faktem, iż przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, niniejsza sprawa została rozpatrzona w oparciu o przepisy wyżej cytowanej ustawy UUOŚ w brzmieniu obowiązującym przed dniem 16.10.2023 r. z zastrzeżeniem treści art. 15 ust. 1 ustawy zmieniającej.

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 UUOŚ, miał zastosowanie art. 49 k.p.a., w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Dnia 12 maja 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 26 stycznia 2023r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 803), jednak zgodnie z art. 17 ust. 1 tej ustawy do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tej ustawy wydaniem decyzji w pierwszej instancji stosuje się przepisy k.p.a. w brzmieniu dotychczasowym, co odnosi się również do przedmiotowego postępowania.

Pismem z dnia 07.12.2022 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu.3 zawiadomiono strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania, zgodnie z dyspozycją art. 49 k.p.a. Zawiadomienie zostało wywieszone skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na stronie BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Targ. W ww. zawiadomieniu poinformowano, iż o kolejnych etapach postępowania, zgodnie z art. 49 § 1 strony powiadamiane będą poprzez udostępnianie pism (obwieszczeń, zawiadomień) w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

Biorąc pod uwagę zapisy UUOŚ (art. 80 ust. 2) dla dróg publicznych nie stwierdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy „UUOŚ” organ właściwy do wydania decyzji stwierdza w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko po zasięgnięciu opinii państwowego powiatowego inspektora sanitarnego oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Pismem znak: OO.421.3.1.2022.ASu.4 z dnia 07.12.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowym Targu o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Targu wydał opinię z dnia 19.12.2022 r. znak: NNZ.90831.3.52.1.2022, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, nie określając w swojej opinii warunków koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismem OO.421.3.1.2022.ASu.5 z dnia 07.12.2022 r. tutejszy organ wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o zajęcie stanowiska w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu. Pismem z dnia 23.12.2022 r. znak: KR.ZZŚ.3.435.222.2022.WR Organ ten wskazał na konieczność uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia (dalej KIP). Przy piśmie z dnia 3.01.2023 r. tut. Organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia KIP w zakresie wskazanym przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Przy piśmie z dnia 21.01.2023 r. (data wpływu 23.01.2023 r.) Wnioskodawca przedłożył stosowne wyjaśnienia, które przy piśmie z dnia 25.01.2023 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu.5 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przekazał do Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z ponowną prośbą o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię z dnia 8.02.2023 r. znak: KR.ZZŚ.3.435.222.2022.WR, stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. W związku z wejściem w życie w dniu 17 lutego 2023 r. aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022r. (Dz. U. z 2023r. poz. 300), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z pytaniem, czy aktualne pozostaje stanowisko zawarte w ww. opinii. W odpowiedzi Dyrektor Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał ponowną opinię z dnia 15.03.2023 r. znak:

KR.ZZŚ.3.435.222.2022.WR, stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazując na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Po przeanalizowaniu materiałów zgromadzonych w sprawie, w tym informacje zamieszczone w KIP i przeprowadzony screening, ze względu na wątpliwości, co do oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności na klimat akustyczny, tutejszy organ stwierdził zaistnienie uwarunkowań, które w myśl art. 63 ust. 1 UUOŚ uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Powyższe znalazło swoje odzwierciedlenie w wydanym postanowieniu o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z dnia 20.03.2023 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu.10, w którym organ uwzględnił kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 UUOŚ.

Obwieszczeniem znak: OO.421.3.1.2022.ASu.11 z dnia 21.03.2023 r. poinformowano strony postępowania o wydanym postanowieniu. Obwieszczenie zostało wywieszone skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

Zgodnie z art. 63 ust. 5 UUOŚ przedmiotowe postępowanie winno być zawieszone do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Dnia 18.08.2023 r. postanowieniem znak: OO.421.3.1.2022.ASu.12 zawieszono przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, o czym zawiadomiono strony postępowania poprzez wywieszenie stosownego zawiadomienia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

Przy piśmie L.dz. 278 /2023 z dnia 30.08.2023 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzony w lipcu 2023 r. przez Werona Sp. z o.o. z siedzibą w Tychach (zespół autorów pod kierownictwem Pani mgr Joanny Kardy), co skutkowało podjęciem przedmiotowego postępowania (postanowienie z dnia 10.09.2023 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu.14). Zawiadomienie stron postępowania o podjęciu postępowania wywieszone zostało na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

Według art. 3 ust. 1 pkt 8 UUOŚ przez ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności: weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Przedłożony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, nie spełniał wymogów ustawy UUOŚ, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismami z dnia 10.10.2023 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu oraz z dnia 27.12.2023 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu.17 wezwał wnioskodawcę do jego uzupełnienia. Raport został uzupełniony przy piśmie z dnia 13.12.2023 r. (data wpływu 15.12.2023 r.) L.dz. 493 /2023 oraz z dnia 05.01.2024 r. (data wpływu: 08.01.2024 r. L.dz. 8/2024. Dodatkowo, przy piśmie z dnia 24.01.2024 r. (data wpływu: 26.01.2024 r.) L.dz. 40/2024 Pełnomocnik Inwestora wyjaśnił, iż na etapie sporządzania raportu oś wprowadzono niewielką korektę w zakresie skrzyżowania ul. Ludźmierskiej oraz ul. Składowej polegającą na zapewnieniu możliwości dodatkowego zjazdu z tego ronda.

Rozwiązanie to mieści się w obszarze działek objętych wnioskiem o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie przedłożono skorygowany załącznik graficzny nr 6 (PZT wariant preferowany), gdyż jak wyjaśnił Wnioskodawca podczas przygotowania raportu oś omyłkowo poszerzono na nim obszar realizacji inwestycji o działki nr 10109/4 oraz 10111/4, które faktycznie nie wchodzą w zakres inwestycji. Z uwagi na finalny brak zmian w zakresie wniosku tut. Organ odstąpił od dodatkowego zawiadamiania stron o powyższym.

Przedsięwzięcie dotyczy budowy bezkolizyjnego skrzyżowania drogi wojewódzkiej DW957 z linią kolejową nr 99, w miejscu istniejącego skrzyżowania jednopoziomowego, co ma na celu poprawę płynności ruchu w ciągu DW957, a tym samym zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz poprawę komfortu jazdy. W chwili obecnej skrzyżowanie drogi DW957 z linią kolejową LK99 w poziomie torów przy dużym obciążeniu ruchem przedmiotowego odcinka drogi DW957 stanowi tzw. „wąskie gardło” istniejącego układu komunikacyjnego, powodując liczne uciążliwości dla otoczenia, pogarszając bezpieczeństwo oraz komfort użytkowników. Inwestycja obejmie swoim zasięgiem tereny już przekształcone, zabudowane i zainwestowane technicznie tj. istniejącą drogę wojewódzką DW957 – ul. Ludźmierską i ul. Kolejową, a także drogi gminne dochodzące do drogi wojewódzkiej DW957 na odcinku objętym planowanymi pracami – układ komunikacyjny dróg gminnych podlegać będzie przebudowie ze względu na konieczność zapewnienia dojazdu do wszystkich nieruchomości. Łączna długość budowanych i przebudowanych dróg wyniesie około 2 km, a powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie ok. 6 ha.

W stanie istniejącym droga DW957, klasa G na odcinku objętym planowanymi pracami jest drogą jednojezdniową, o stałej szerokości jezdni około 9 m. Na początkowym odcinku składa się z 2 pasów ruchu na wprost o szerokości około 3 m oraz wydzielonego pasa środkowego, który ułatwia wykonywanie relacji skrętnych w kierunku obustronnych zjazdów o dużym zagęszczeniu. W rejonie ulicy Składowej, pas przechodzi w wyspę kryjącą. Na skrzyżowaniu z ul. Składową wydzielono dodatkowe pasy ruchu o szerokości około 3 m, do skrętu w lewo. Na dalszym odcinku – aż do końca przedsięwzięcia, poza wyspami azylu na przejściach dla pieszych, jezdnia składa się z 2 pasów ruchu o szerokości około 4,5 m. Po obu stronach drogi, w głównej mierze bezpośrednio przy jezdni występują chodniki o szerokości około 2,5 m, odcinkowo chodnik oddzielony jest od jezdni pasem zieleni oraz opaską o łącznej szerokości około 5,1 m.

Na odcinku objętym przewidywanymi pracami znajdują się 4 skrzyżowania z drogami gminnymi:

- ul. Składowa, droga gminna K362676 klasa L,
- ul. Ceramiczna, droga gminna K362624 klasa D,
- ul. Kolejowa, droga gminna K362642 klasa D,
- ul. Marii Pajerskiej, droga gminna K362697 klasa L.

Dodatkowo wzdłuż analizowanego odcinka drogi DW957 zlokalizowane są liczne zjazdy indywidualne i publiczne do przyległych posesji, w tym obiektów z prowadzoną działalnością gospodarczą (handlową, usługową, czy wytwórczą).

Teren objęty inwestycją obejmuje tereny istniejącej infrastruktury drogowej w związku z czym środowisko przyrodnicze przedsięwzięcia zostało już przekształcone na potrzeby realizacji infrastruktury drogowej i linii kolejowej. Bezpośrednie otoczenie projektowanej inwestycji stanowi przede wszystkim zabudowa usługowa, w tym usług handlu, kultury, usług sportu i rekreacji, ale również mieszkaniowo- usługowa, mieszkaniowa wielorodzinna i jednorodzinna. Zabudowie towarzyszy infrastruktura drogowa i techniczna. Tereny zielone

ograniczają się wyłącznie do niewielkich trawników, porośniętych przez pospolite rośliny synantropijne i ruderalne, towarzyszące infrastrukturze drogowej, cyklicznie wykaszane w ciągu roku. Miejscowo pośród zabudowań pojawiają się większe niezagospodarowane użytki zielone, porośnięte przez roślinność niską, trawiastą i pospolite rośliny synantropijne. Wzdłuż drogi rosną pojedyncze drzewa, jednak większość z nich rośnie na posesjach prywatnych. Konieczne do wybudowania nowe odcinki dróg gminnych (umożliwiające skomunikowanie terenów w otoczeniu DW957), biegnąc będą w istniejących lukach budowlanych, pomiędzy istniejącą zabudową, na terenach parkingów, terenach utwardzonych, skwerach zielonych. Dwa nowe odcinki dróg, budowane na północ od istniejącej ul. Ludźmierskiej, biegnąc będą przez odłogowane tereny rolnicze, na które w wyniku sukcesji wkroczyła roślinność niska łąkowa. Na terenie projektowanej drogi gminnej, pomiędzy linią kolejową a ul. Kasprowicza miejscowo pojawiają się również dość gęste zadrzewienia.

Zakres prac przewidzianych w ramach przedsięwzięcie obejmować będzie:

- budowę nowego obiektu inżynierskiego drogowego/kolejowego na skrzyżowaniu wielopoziomowym DW957 z LK99 – droga DW957 poprowadzona zostanie po istniejącym śladzie pod linią kolejową LK99 poprzez wykonanie jednoprzęsłowego wiaduktu kolejowego o długości ok 20 m w ciągu linii kolejowej;
- rozbudowę lub przebudowę skrzyżowań DW957 z drogami bocznymi w niezbędnym zakresie;
- budowę nowych fragmentów dróg gminnych;
- budowę ciągów komunikacyjnych dla pieszych i rowerzystów;
- rozbudowę lub przebudowę istniejącego systemu zarządzania ruchem;
- rozbudowę, budowę lub przebudowę systemu odwodnienia układu drogowego;
- rozbudowę, budowę lub przebudowę oświetlenia ulicznego wraz z zasilaniem, kanału technologicznego, drogowej kanalizacji deszczowej oraz niezbędnej infrastruktury w zakresie inwestycji;
- zabezpieczenie lub przebudowę (rozbiórkę i budowę) oraz regulację wysokościową istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją;
- instalację i budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz urządzeń służących ochronie środowiska;
- przebudowę (rozbiórkę i budowę) lub budowę ogrodzenia;
- przebudowę (rozbiórkę i budowę) istniejących zjazdów do posesji w zakresie inwestycji;
- rozbiórkę kolidujących z inwestycją obiektów budowlanych;
- wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie.

Kolidujące z inwestycją sieci uzbrojenia terenu zostaną przebudowane poza miejsce kolizji lub zabezpieczone w oparciu o uzyskane warunki techniczne od poszczególnych administratorów sieci (zgodnie z warunkami uzyskanymi od właścicieli sieci i obowiązującymi przepisami w tym zakresie).

Pod względem administracyjnym omawiane przedsięwzięcie znajduje się w całości w województwie małopolskim, w powiecie nowotarskim, w granicach miasta Nowy Targ.

Ze względu na charakter inwestycji (rozbudowa istniejącego skrzyżowania drogi wojewódzkiej z linią kolejową) i związane z tym ograniczenia terenowe, technologiczne, ekonomiczne, możliwość wariantowania inwestycji była bardzo ograniczona. W raporcie analizowano inwestycję w dwóch wariantach różniących się od siebie rozwiązaniami technologicznymi i zakresem przebudowywanego układu drogowego tj. wariant W1 oraz wariant W4.

Wyjaśnić należy, że na dzień złożenia raportu ooś tj. 31.08.2023 r. zapis art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy UUOŚ mówił, iż raport winien zawierać „opis wariantów uwzględniający szczególne cechy przedsięwzięcia lub jego oddziaływania, w tym:

- a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
- b) racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska,
- wraz z uzasadnieniem ich wyboru”.

Niemniej jednak w toku postępowania, ustawa z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1890), wprowadziła zmianę tego przepisu, a jego stosowanie odnosi się do spraw, które są w toku. W raporcie ooś opisano dwa warianty W1 i W4, wypełniając wymóg ustawowy.

Wariant preferowany W1 biegnie istniejącym śladem ul. Ludźmierskiej i ul. Kolejowej. Projektowana droga rozpoczyna swój bieg powyżej skrzyżowania ul. Ludźmierskiej z ul. Osiedle Bór (na wysokości centrum handlowego „Stopiak”), biegnie pośród terenów intensywnie zabudowanych, głównie pośród terenów zabudowy usługowej, w tym usług handlu, użyteczności publicznej, terenów mieszkaniowo- usługowych, mieszkaniowych, przecinanych infrastrukturą drogową: ul. Składową, ul. Ceramiczną, ul. Kolejową, ul. Marii Pajerskiej, oraz linią kolejową PKP nr 99. Inwestycja kończy swój bieg w rejonie skrzyżowania DW957 z ul. Marii Pajerskiej. Nowo projektowane i przebudowane odcinki dróg gminnych obejmą tereny niezabudowane, niezainwestowane w istniejących lukach budowlanych, a także fragment ul. Kasprowicza oraz istniejącą drogę biegnącą wzdłuż stadionu, łączącą ul. Kolejową i ul. Marii Pajerskiej. Zgodnie z założeniami koncepcyjnymi w wariantcie tym przewidziano wykonanie wiaduktu kolejowego o długości około 20 m. Realizacja wariantu W1 wymaga wyburzenia 2 budynków. Na odcinku DW957 o długości około 605 m, objętym przewidywanymi pracami znajdują się 4 skrzyżowania z drogami gminnymi: z ul. Składową, z ul. Ceramiczną, z ul. Kolejową i z ul. Marii Pajerskiej.

Przebieg wariantu alternatywnego W4 pokrywa się w głównej mierze z przebiegiem wariantu preferowanego W1, obejmuje jednak swoim zasięgiem dłuższy odcinek drogi wojewódzkiej DW957 w kierunku zachodnim, rozpoczyna się w rejonie przestanku autobusowego przy Oś. Bór, a kończy w rejonie węzła drogowego DW957 / DK47 / DK49. Przekrój drogi wojewódzkiej w wariantcie W4 zaplanowano jako dwujezdniowy na odcinku od skrzyżowania z ul. Składową do skrzyżowania z łącznicą na węźle DK47, co w znacznym stopniu usprawnić miałyby ruch drogowy na tym odcinku. Lokalizację i szerokości ciągów pieszych i rowerowych, elementy odwodnienia powierzchniowego, elementy BRD zaplanowano zgodnie z założeniami jak dla wariantu W1. Wariant W4 obejmuje swoim zasięgiem ul. Ludźmierską, ul. Kolejową i Aleję Tysiąclecia. W wariantcie W4 obiekt inżynierski przeprowadzający drogę wojewódzką pod linią kolejową zaplanowano, jako dwuprzęsłowy, o długości około 30 m. Realizacja wariantu W4 wymaga wyburzenia 6 budynków. Na odcinku DW957 o długości około 1100 m, w tym wariantcie przewidziano realizację 6 skrzyżowań: z ul. Składową, z ul. Ceramiczną, z ul. Kolejową, z ul. Marii Pajerskiej, z ul. Sybiraków oraz węzeł DW957 / DK47 / DK49.

Pod względem ingerencji w środowisko wpływ inwestycji zarówno według wariantu preferowanego W1 jak i alternatywnego W4 jest podobny i niewielki, ograniczający się w głównej mierze do istniejącego układu drogowego, do skwerów, niewielkich zieleńców, miejscowo obszarów o charakterze łąkowym i zadrzewień w istniejących lukach budowlanych.

Projektowana przebudowa istniejącego układu drogowego jest wynikiem całego szeregu prac planistycznych, uwzględniających uwarunkowania terenowe, możliwości techniczne, ekonomiczne, obowiązujące przepisy prawne, a wybór wariantu preferowanego poprzedzony był szczegółowymi analizami istniejącego i przewidywanego ruchu komunikacyjnego, analizami kosztów szacunkowych i analizy efektywności ekonomicznej. Wariant W1 ze względu na krótszy odcinek DW957, mniejszą powierzchnię przedsięwzięcia objętą koniecznymi pracami budowlanymi, a także konieczność wyburzenia mniejszej ilości obiektów budowlanych jest wariantem najmniej ingerującym w stan istniejący. Wariant W1 związany jest również koniecznością wycinki mniejszej ilości drzew i krzewów.

Biorąc powyższe pod uwagę do realizacji wybrano wariant proponowany przez wnioskodawcę, jako najkorzystniejszy dla środowiska.

Głównym celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest poprawa płynności ruchu w ciągu DW957 (ul. Ludźmierska, ul. Kolejowa) w miejscowości Nowy Targ, poprzez likwidację skrzyżowania drogi z linią kolejową nr 99 Chabówka – Zakopane na poziomie torów. Przy dużym obciążeniu ruchem przedmiotowego odcinka drogi DW957, skrzyżowanie to stanowi wąskie gardło istniejącego układu komunikacyjnego, powodując liczne uciążliwości dla otoczenia, pogarszając bezpieczeństwo oraz komfort użytkowników. Dodatkowym problemem na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 957 jest usytuowanie skrzyżowań z drogami gminnymi i zjazdami publicznymi w niewielkiej odległości od siebie. Bliskie usytuowanie powoduje, że strefy oddziaływania skrzyżowań nachodzą na siebie, co ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu i przyczynia się do pogorszenia warunków ruchu.

Jednocześnie linia 99 została w ostatnich latach zmodernizowana, co przyczyniło się do zwiększenia ilości przejazdów pociągów oraz ich prędkości. Natomiast w ramach przywołanych prac modernizacyjnych zarządca linii kolejowej nie ujął przebudową/rozbudową przedmiotowego skrzyżowania. Doprowadziło to do obecnej sytuacji tj. słabej drożności skrzyżowania, zagrożenia bezpieczeństwa na jego terenie oraz wpływa negatywnie na otaczające je tereny.

Poprawa płynności ruchu w ciągu DW957 przekładać się będzie na usprawnienie komunikacji w tym obszarze oraz w sposób zasadniczy wpłynie na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Aby to osiągnąć zaprojektowano bezkolizyjne wielopoziomowe skrzyżowanie DW 957 z linią kolejową. Z tego powodu konieczna jest likwidacja części zjazdów bezpośrednich z DW957 związana z koniecznością obniżenia niwelety drogi i poprowadzenia jej pod linią kolejową. Przy czym przyjęte założenia projektowe uwzględniają specyfikę miejsca oraz istniejące zagospodarowanie terenu przyległego gwarantując dostępność do drogi wojewódzkiej wszystkim posesjom, które miały do tej pory taką dostępność - poprzez inne istniejące drogi publiczne i nowoprojektowane drogi gminne.

Najbardziej znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko zaznaczy się na etapie budowy inwestycji i będzie ono dotyczyło szczególnie społeczeństwa (kierowców, pasażerów pociągu, klientów okolicznych zakładów, sklepów, usług, mieszkańców) oraz w mniejszym zakresie środowiska przyrodniczego - jako konieczność usunięcia roślinności występującej na terenie. Dlatego też ważną kwestią związaną z realizacją inwestycji jest właściwa organizacja ruchu oraz organizacja prac budowlanych, a także samego zaplecza budowlanego.

Prace ziemne, związane z realizacją wykopów powinny być prowadzone w okresie możliwie suchym bez opadów atmosferycznych. W przypadku napłynięcia wód opadowych czy gruntowych do wykopów będą one odprowadzane po podczyszczeniu z zawiesiny np. w osadnikach (lub tymczasowych dołach osadczych) do istniejącej kanalizacji deszczowej, lub za pomocą igłofiltrów rozprowadzane będą po terenie przedsięwzięcia. Wykopy powinny być

wygradzone taśmą i zabezpieczone przed dostępem ludzi np. panelowymi płótkami lub w miejscach gdzie to możliwe przykryte paletami lub deskami, zabezpieczającymi je od góry.

Prace budowlane powodować będą również przejściowe uciążliwości dla mieszkańców okolicznych terenów przy drodze. Etap realizacji (budowy) inwestycji związany będzie z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego oraz emisją hałasu, których źródłem będą pojazdy i maszyny budowlane. Konieczne jest zatem stosowanie sprawnych technicznie maszyn, charakteryzującymi się dobrymi własnościami akustycznymi, napędzane olejem napędowym wysokiej jakości, co obniży poziom emisji. Sprawne technicznie maszyny ograniczą możliwość wycieków olejów, płynów do środowiska gruntowo- wodnego. Wyposażenie placu budowy dodatkowo w środki ochrony p.poż. czy materiały wychwytyjące rozlane substancje (sorbenty, maty pochłaniające) zabezpieczy teren podczas sytuacji awaryjnych.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym lub w jego bezpośrednim otoczeniu (w granicach linii przedsięwzięcia), w odległości, co najmniej 50 m od terenów zabudowy mieszkaniowej (budynków mieszkalnych), na terenie już przekształconym (utwardzonym). Zaplecze budowy wyposażone będzie w przenośne urządzenia sanitarne, z których ścieki, odbierane będą przez uprawnioną do tego firmę z zapewnieniem ich wywozu do oczyszczalni. Na terenie zaplecza budowy wyznaczone zostaną miejsca do selektywnego gromadzenia odpadów, dostosowane do ich tymczasowego magazynowania i zabezpieczone przed działaniem czynników atmosferycznych tj. wiatru i deszczu/śniegu. Szczegółowa lokalizacja zaplecza budowy ustalona będzie przez wykonawcę robót, przed samym rozpoczęciem prac. Na obecnym etapie przyjęto 3 możliwe lokalizacje zaplecza budowy w granicach terenu przedsięwzięcia:

- w miejscu projektowanego ronda z ul. Składową poza istniejącą jezdnią,
- na ul. Ceramicznej w miejscu projektowanego placu do zawracania,
- w miejscu projektowanej drogi gminnej na północ od DW957 na działkach ewidencyjnych 10124/1, 10125/1.

Zaplecze budowy po zakończeniu prac zostanie zlikwidowane, a teren uporządkowany.

Prace budowlane i związane z nim oddziaływania będą miały charakter czasowy i przestrzennie ograniczony, związane będą wyłącznie z etapem realizacji przedsięwzięcia i ustąpią po oddaniu inwestycji do użytkowania. Przejściowy (zmienny w czasie i przestrzeni) charakter oddziaływania w fazie realizacji inwestycji pozwala sądzić, że prace związane z budową inwestycji będą miały niewielki wpływ na stan środowiska i nie będą stanowić zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi.

Wraz z oddaniem przebudowywanego układu drogowego do eksploatacji pojawią się natomiast emisje substancji i energii związane z funkcjonowaniem inwestycji drogowej, do których zalicza się: emisję hałasu, emisję gazów i pyłów do powietrza, wytwarzanie odpadów, powstawanie wód opadowych z jezdni. Przewidywane oddziaływania będą miały charakter komunikacyjny, ich wielkość zależna będzie w głównej mierze od natężenia ruchu komunikacyjnego. Nadmienić jednak należy, że będą to emisje podobne, jak te które już obecnie występują w tym terenie, gdyż przedmiotowa droga wojewódzka już wiele lat funkcjonuje w tym miejscu.

W raporcie przewidziano jednak rozwiązania, które mają za zadanie ograniczenie wpływu inwestycji na środowisko do minimum.

Już sama zmiana rozwiązań komunikacyjnych, w tym przyjęte przez Wnioskodawcę założenia dotyczące parametrów nowej drogi oraz skrzyżowań, dostosowanych do prognozowanego natężenia ruchu, a przede wszystkim realizacja bezkolizyjnego skrzyżowania z linią kolejową nr 99, zapewni płynność ruchu tym samym ograniczając emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza.

W zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji, zaplanowano realizację zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz systemu rowów otwartych, odprowadzających wody do projektowanej kanalizacji deszczowej. W celu zapewnienia wymaganej jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z nawierzchni drogi wojewódzkiej zaplanowano ich podczyszczanie w zakresie zawiesiny ogólnej. Stopień redukcji zawiesiny ogólnej wyniesie nie mniej niż 60%, co przy przewidywanym jej stężeniu w odprowadzanych wodach opadowych na poziomie 152,1 mg/l pozwoli na dotrzymanie wymaganych prawem 100 mg/l zawiesiny ogólnej. Nie przewiduje się oczyszczania wód w zakresie substancji ropopochodnych, ponieważ ich stężenia nie przekroczą dopuszczalnej normy tj. 15 mg/l. Dla projektowanych w ramach przedsięwzięcia dróg gminnych klasy L i D nie przewidziano realizacji urządzeń oczyszczających.

W ramach planowanej inwestycji przewidziana jest także realizacja przepompowni wód opadowych wraz ze zbiornikiem retencyjnym zbierającym wody spod wiaduktu, a także zaprojektowano system retencji kanałowej opóźniającej spływ do zewnętrznej kanalizacji deszczowej, dzięki czemu ryzyko wystąpienia podtopień na terenach przy drodze zostanie wyeliminowane.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Regionu Wodnego Górnej Wisły, w zlewni rzeki Dunajec, w granicach jednolitych części wód powierzchniowych: Dunajec od Działńskiego Potoku do Białego Dunajca (kod RW200004214119). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300), JCWP Dunajec od Działńskiego Potoku do Białego Dunajca RW200004214119 jest silnie zmienioną częścią wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Przedsięwzięcie planowane jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW2000165, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód podziemnych (PLGW2000165) oraz jednolitą część wód powierzchniowych (RW200004214119) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na

eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Przedsięwzięcie planowane jest poza terenami ochrony pośredniej stref ochronnych ujęć wody, w granicach obszaru głównego zbiornika wód podziemnych (GZWP) – 440 Dolina kopalna Nowy Targ oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanej inwestycji, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Jak każda duża inwestycja drogowa, również przedmiotowa inwestycja wpłynie zarówno na środowisko społeczne jak również na dobra materialne. Bezpośrednie otoczenie projektowanej inwestycji drogowej stanowi zwarta zabudowa mieszkaniowa, mieszkaniowo-usługowa, usługowa, w tym usług handlu i kultu religijnego, usługowo-produkcyjna przecinane infrastrukturą drogową techniczną, niewielkimi trawnikami i skwerkami zieleni. Po północnej stronie DW957, a także w rejonie węzła z drogą krajową pojawiają się niewielkie obszary pastwiskowe, odłogowane pola uprawne, łąki. Planowana inwestycja drogowa (W1) wymagać będzie wyburzenia kolidujących z inwestycją budynków:

- budynek przy ul. Ludźmierskiej 14 (budynek, w którym prowadzona była w przeszłości działalność gospodarcza - budynek nie jest zamieszkały);
- obiekt budowlany (kasa biletowa, obsługa stadionu) przy ul. Kolejowej.

Dopuszcza się możliwość wykupu dodatkowego budynku przy ul. Kolejowej 156 (informacja mailowa od inwestora o wniosku właściciela nieruchomości o wykup i o trwających rozmowach w tej sprawie).

W otoczeniu DW957 na odcinku objętym zakresem przedsięwzięcia występują obiekty zabytkowe ujęte w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków. Realizacja inwestycji zgodnie z wariantem W1 nie zagraża jednak obiektom zabytkowym, zlokalizowanym w pobliżu - nie przewiduje się możliwości negatywnego wpływu omawianej inwestycji drogowej na zidentyfikowane w raporcie oś obiekty zabytkowe ani obniżenie ich wartości.

W rejonie inwestycji nie występują stanowiska i obiekty archeologiczne.

Na etapie wykonywania prac budowlanych związanych z realizacją inwestycji, należy spodziewać się emisji hałasu z pracy sprzętu (maszyn, urządzeń, w tym koparki, dźwigi, frezarki, walce) wykonującego prace budowlane oraz dowozu materiałów budowlanych (pojazdy, w tym ciężarowe). Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie powinny charakteryzować się korzystnymi własnościami akustycznymi, jak również być w pełni sprawne technicznie. Czas oddziaływania akustycznego będzie ograniczony wyłącznie do czasu trwania przebudowy DW957, po zakończeniu której oddziaływanie to całkowicie ustanie. Prace budowlane prowadzone będą przede wszystkim w porze dziennej, tak więc pora nocna, czy pora wieczornego odpoczynku oraz dni wolne od pracy – będą również wolne od emisji hałasu z budowy. Nie dotyczy to jednak czynności, które muszą być prowadzone bez przerw z powodów technologicznych, lub w sytuacjach w których przerwanie tych czynności mogłoby doprowadzić do istotnych strat materialnych.

Emisja hałasu w fazie budowy będzie miała charakter zmienny w czasie i przestrzeni (zależy od odcinka realizowanej w danym czasie drogi), a jej zasięg ograniczony będzie głównie do terenu budowy.

Nie ma możliwości wyeliminowania hałasu z prac budowlanych można jedynie wprowadzać działania organizacyjne ograniczające czas czy wielkość emisji hałasu. Dobra organizacja prac ograniczy potencjalne negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na klimat akustyczny otoczenia budowy.

Zmiana klimatu akustycznego w otoczeniu w czasie trwania budowy będzie miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), koncentrujący się wokół placu robót. Nie przewiduje się wzrostu poziomu hałasu, który miałby istotny, długotrwały wpływ na tereny podlegające ochronie akustycznej.

W raporcie dokonano kwalifikacji w zakresie terenów wymagających ochrony przed hałasem w oparciu o obowiązujące w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a także po weryfikacji faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenów. Najbliższe tereny chronione akustycznie to:

- zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (1MW) znajdująca się przy skrzyżowaniu al. Tysiąclecia z ul. Marii Pajerskiej (jeden budynek wielorodzinny – ul. Kolejowa nr 159) – dla której dopuszczalne poziomy hałasu przyjęto: 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy,
- zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (4MN) znajdująca się przy ul. Marii Pajerskiej oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna w otoczeniu alei Tysiąclecia (2MN, 3MN, 4MN, 5MN) – dla której dopuszczalne poziomy hałasu przyjęto: 61 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy.

Ponadto, w rejonie planowanej inwestycji występują także pojedyncze budynki z funkcją mieszkalną na terenach nie podlegających ochronie akustycznej np. usługowych, przemysłowych, handlowych, gdzie ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Wokół drogi wojewódzkiej nr 957 na analizowanym odcinku objętym przedsięwzięciem nie występują obiekty związane ze stałym czy czasowym pobytem dzieci i młodzieży (np. szkoły), a teren o przeznaczeniu rekreacyjno - wypoczynkowym (1US, 2US) to teren Stadionu Miejskiego im. Józefa Piłsudskiego.

Obliczenia rozprzestrzeniania hałasu od planowanej inwestycji wykonano przy użyciu oprogramowania Soundplan 8.2 / 9.0, z wykorzystaniem dla dróg metodyki opartej o standard NMBP Routes 96 (Guide du Bruit), do emisji hałasu kolejowego metodykę opartą o standard RMR 2002 (EU-Interim) (RMR 2002). Dodatkowo, obliczenia przeprowadzono z wykorzystaniem dla dróg metodyki opartej o standard CNOSSOS-EU: 2021/2015, do emisji hałasu kolejowego metodykę opartą o standard CNOSSOS-EU: 2021.

Do programu wprowadzono natężenie ruchu pojazdów, zgodnie z załączoną do raportu prognozą ruchu. Na potrzeby analizy oddziaływania akustycznego skumulowanego, w obliczeniach poza drogą wojewódzką DW957 i poza drogami gminnymi uwzględniono również emisję związaną z ruchem pociągów na linii kolejowej nr 99, zgodnie z informacją od zarządcy linii kolejowej.

Analiza uwzględnia istniejący i projektowany cyfrowy / numeryczny model ukształtowania terenu, źródła hałasu (tu w postaci przebudowywanych odcinków dróg i linii kolejowej), obiekty z rozróżnieniem budynków chronionych przed hałasem i budynków pozostałych.

Obliczenia wykonano zgodnie z normą PN-ISO 9613-2:2002 „Akustyka – Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej – Ogólna metoda obliczania”, która zawiera metodę obliczania tłumienia dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej.

Analizę przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych tj. 2025 – planowany rok oddania do użytkowania oraz rok 2035 – horyzont perspektywiczny), a także dla stanu

istniejącego. Obliczenia wykonano dla wariantu W1 i W4 w konfiguracji bez i z zabezpieczeniami akustycznymi (np. nawierzchnia obniżająca emisję hałasu o min. 3 dB w stosunku do nawierzchni standardowej, ekrany akustyczne w miejscach największych przekroczeń) oraz dla stanu istniejącego.

Wykonane obliczenia w programie SoundPlan dały wyniki w punktach (punkty referencyjne umieszczone przy budynkach) oraz w postaci izofon określających maksymalny zasięg danego poziomu hałasu (na mapach akustycznych przedstawiono izofony o wartości dopuszczalnych: dla pory dnia 65 i 61 dB dla pory nocy 56 dB).

Przeprowadzone obliczenia dla stanu docelowego z zastosowaniem nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości o nie mniej niż 3 dB, wykazały w wariantcie preferowanym W1 w 2025 roku przekroczenie dopuszczalnych normatywów na terenach chronionych akustycznie tylko w dwóch miejscach obejmujących trzy budynki (przy ul. Kolejowej 156 – receptor 8, przy ul. Kolejowej pomiędzy jazdami do posesji nr 142 i 144 – receptory 12 i 13). Należy jednak zauważyć, że wartość tego przekroczenia mieści się w granicach błędu obliczeniowego (maksymalne obliczone przekroczenie akustyczne nie przekracza wartości 2,4 dB – a dokładność prognozy równoważnego poziomu dźwięku w środowisku wynosi do 3 dB). Przedsięwzięcie zrealizowane zgodnie z wybranym wariantem preferowanym wraz z nawierzchnią ograniczającą emisję hałasu z drogi, znacznie poprawi akustykę obszaru (na co wskazuje porównanie wyników symulacji komputerowej stanu obecnego i stanu projektowanego).

Biorąc powyższe pod uwagę, tut. organ widzi konieczność weryfikacji założeń na obecnym etapie przygotowania przedsięwzięcia z rzeczywistym oddziaływaniem po zrealizowaniu inwestycji. Dlatego nałożono na inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu do środowiska, która w oparciu o wykonane pomiary (szczególnie w punktach odpowiadających receptorom nr 8, 12 i 13, czyli przy budynkach przy ul. Kolejowej nr 156, 142 i 144) po upływie roku od oddania inwestycji do użytkowania, rozwieje wątpliwości co do rzeczywistego poziomu hałasu generowanego przez ruch pojazdów po drodze wojewódzkiej nr 957 na tym odcinku. W przypadku, gdy wyniki pomiarów wykażą przekroczenie standardów akustycznych, będą uzasadnieniem do wykonania ekranów akustycznych celem zabezpieczenia zabudowy tego wymagającej. Tym samym, konieczne jest, aby w ramach opracowań projektowych, zarówno na obecnym etapie przygotowania przedsięwzięcia tj. koncepcji programowej oraz na etapie opracowania projektu budowlanego i wykonawczego zapewnić możliwość budowy tych ekranów – w zakresie terenowym oraz rozwiązań technologicznych.

W trakcie prowadzenia prac nastąpi również oddziaływanie wibroakustyczne w rejonie inwestycji. Drgania będą wzbudzone podczas prac technologicznych, związanych np. z przygotowaniem podłoża drogi, czy warstw podbudowy, nawierzchni, wbijaniem w grunt ścianek szczelnych, uderowymi pracami wyburzeniowymi itp. Oddziaływanie poprzez wibracje będzie krótkotrwałe i przemijające. Aby zmniejszyć negatywne oddziaływanie należy unikać prac wielu maszyn w tym samym czasie, a także monitorować budynki znajdujące się najbliżej prowadzonych prac, pod kątem występowania potencjalnych uszkodzeń. Na etapie budowy stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt, przez co oddziaływanie na wibracje, czy drgania będzie ograniczone w swym zasięgu do bezpośredniego miejsca wykonywania prac.

W trakcie eksploatacji projektowanej inwestycji źródłem wibracji będą oddziaływania poruszających się po drodze pojazdów oraz pociągów po torach. Budowa i stan techniczny drogi i torowiska istotnie wpływa na generowanie i przekazywanie drgań w grunt. Konstrukcja drogi wojewódzkiej została zaprojektowana z uwzględnieniem natężenia ruchu jakie jest

przewidywane na drodze, a więc nie powinno wystąpić odczuwalne oddziaływanie drgań i wibracji na budynki i ludzi w wyniku ruchu pojazdów.

Podczas prac budowlanych emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe do powietrza atmosferycznego stanowiące tzw. emisję niezorganizowaną, a pochodzącą przede wszystkim ze spalania paliw w pojazdach i maszynach wykorzystywanych do prac budowlanych i do transportu. Może pojawiać się też tzw. „wtórna emisja” stanowiąca pylenie z powierzchni niezadarnionych, dróg technologicznych. Emisja do powietrza w okresie prowadzenia prac budowlanych będzie zmienna zarówno w przestrzeni, jak i w czasie; uzależniona będzie od rodzaju aktualnie prowadzonych prac; a ustąpi całkowicie po zakończeniu prac budowlanych.

Analiza planowanych do wykonania prac, w odniesieniu do terenu przedsięwzięcia i jego otoczenia, pozwala stwierdzić, iż emisja zanieczyszczeń do powietrza z okresu budowy przedsięwzięcia nie będzie stanowiła źródła emisji, które kształtowałoby stan sanitarny powietrza w mieście (nie będzie wyróżnialna z tła pomiarowego). Emisja do powietrza z okresu budowy nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, w tym dla zdrowia ludzi. Niemniej jednak na etapie budowy należy kontrolować na bieżąco stan techniczny maszyn i urządzeń, wyeliminować (a przynajmniej maksymalnie ograniczyć) wtórną emisję poprzez stosowanie plandek na pojazdach dowożących i wywożących materiał budowlany (bezwzględnie przy transporcie materiałów sypkich poprzez stosowanie plandek), zraszać powierzchnie niezadarnione (odkryte, pozbawione roślinności zielnej, też jako hałdy materiału stosowanego do budowy), ograniczać zanieczyszczenie nawierzchni dróg w otoczeniu prowadzonych prac m.in. przez czyszczenie kół pojazdów przed opuszczeniem terenu budowy i/lub czyszczeniu jezdni, optymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów), w tym wyłączać silniki maszyn budowlanych i pojazdów podczas dłuższych postojów i przerw w pracy.

Eksplotacja przedsięwzięcia będzie źródłem emisji niezorganizowanej z poruszających się po terenie przedsięwzięcia (drodze) pojazdów. Wielkość emisji niezorganizowanej ze źródeł motoryzacyjnych zależy w głównej mierze od natężenia ruchu i jego struktury.

Monitoring jakości powietrza na terenie województwa małopolskiego prowadzi Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie. Miasto Nowy Targ (w którym znajduje się teren przedsięwzięcia) zostało zakwalifikowane do strefy małopolskiej, gdzie na przestrzeni ostatnich lat stan sanitarny powietrza utrzymuje się na porównywalnym poziomie. W obrębie strefy małopolskiej doszło do przekroczeń pyłu zawieszonego, benzo(a)pirenu oraz ozonu. Główną przyczyną wystąpienia przekroczeń pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} i benzo(a)pirenu jest emisja z indywidualnego ogrzewania budynków (tzw. niska emisja). Wysokim stężeniom zanieczyszczeń sprzyjają również niekorzystne warunki meteorologiczne – długotrwały brak opadów atmosferycznych i małe prędkości wiatru.

Zgodnie z informacjami pozyskanymi przez autorów raportu oś z GIOS, już w chwili obecnej w istniejącym tle doszło do przekroczenia dopuszczalnych wartości dla pyłu zawieszonego, wynoszącego 20 µg/m³, co oznacza, że wartość dyspozycyjna tła dla pyłu zawieszonego PM_{2,5} wynosi 0 (zero) i każda nowa inwestycja powstająca w tym rejonie, a emitująca pył zawieszony PM_{2,5} będzie powodować przekroczenie.

Obliczenia wielkości stężeń i ich rozprzestrzeniania w powietrzu atmosferycznym dla emitowanych substancji z przedsięwzięcia przeprowadzono techniką komputerową z zastosowaniem pakietu programów „OPERAT FB” firmy PROEKO Ryszard Samoć z Kalisza, opracowanych zgodnie z zasadami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Do

analizy emisji zanieczyszczeń z przedmiotowej inwestycji wykorzystano moduł „Samochody” będący częścią pakietu „Operat - FB”. Emisja jest obliczana metodyką EMEP/EEA z 2018 r. (opublikowanego przez Europejską Agencję Ochrony Środowiska) oraz wskaźniki emisji z programu COPERT5.4.52 (2021 r.). Program oblicza stan zanieczyszczenia powietrza w pobliżu dróg i autostrad w oparciu o algorytm CALINE3, który służy do wyznaczania stężenia zanieczyszczenia 60-minutowego, jako lepiej odpowiadający rzeczywistym procesom dyspersji zanieczyszczeń od źródeł komunikacyjnych niż metoda zastępczych źródeł punktowych.

W ramach analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń z terenu inwestycji wydzielono emitory liniowe będące źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza z silników poruszających się pojazdów. Podział na poszczególne odcinki (emitory) uwzględnia dozwolone prędkości na poszczególnych odcinkach trasy, natężenia ruchu oraz możliwość zastosowania do obliczeń modelu CALINE3.

Obliczenia wielkości emisji gazów i pyłów wprowadzanych do powietrza, której źródłem będzie ruch pojazdów po analizowanym układzie drogowym przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych, analogicznie jak dla analizy akustycznej tj. 2025 r. i 2035 r. dla obu wariantów opisanych w raporcie ooś: preferowanego W1 i alternatywnego W4.

Wykonana analiza rozprzestrzeniania substancji wykazała, że projektowany układ drogowy, w analizowanych horyzontach czasowych (rok 2025 oraz 2035) poza liniami rozgraniczającymi nie będzie powodował przekroczeń wartości odniesienia i poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu oraz rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Oddziaływanie na powietrze nie będzie przekraczać obowiązujących standardów, stąd stosowanie środków minimalizujących nie będzie konieczne. Przekroczenia w odniesieniu do pyłu zawieszonego PM_{2,5} wynikają wyłącznie z faktu wysokiej normy już w stanie istniejącym. Dodatkowo, zaznacza się, że analizowana inwestycja nie wprowadza nowych źródeł emisji do środowiska – inwestycja polega na przebudowie istniejącego układu drogowego, który już generuje emisje komunikacyjne w tym terenie, a upłynnienia ruchu niewątpliwie wpłynie na ograniczenie ilości spalin samochodowych emitowanych do atmosfery.

Zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia powstawały będą odpady.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie katalogu odpadów do grup: 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) oraz 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr: 16 - odpady nieujęte w innych grupach, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady powstałe na etapie realizacji będą zbierane i segregowane w specjalnie wybranych i zabezpieczonych miejscach magazynowania w sposób selektywny, o szczelnym podłożu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady zabezpieczane będą przed dostępem osób trzecich oraz przed ich rozprzestrzenianiem się poza przeznaczone do tego celu miejsce.

Projektowana inwestycja drogowa w czasie eksploatacji może być źródłem odpadów z utrzymania czystości i porządku na samej jezdni i na poboczu, z utrzymania i pielęgnacji terenów zielonych, powstających w wyniku przeglądów, konserwacji, czyszczenia urządzeń podczyszczających wody opadowe, studzienek ściekowych, itd., powstających podczas

wymiany zużytych urządzeń na nowe (np. oświetlenie), z wypadków i zdarzeń losowych z grup 15, 16, 17, 19 i 20.

Zbieranie odpadów z terenu przedsięwzięcia odbywało się będzie w sposób selektywny w pojemnikach dostosowanych do ilości i rodzaju odpadu, a po zebraniu zostaną one przekazane upoważnionej jednostce do przetworzenia (odzysku lub unieszkodliwienia). Szczegółowe zasady gospodarowania odpadami powinny być zgodne z regulacjami wprowadzonymi na terenie gminy Nowy Targ.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami zgodnej z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w odległości ok. 400 m od obszaru Natura 2000 Górny Dunajec PLH 120086, który obejmuje rzekę Dunajec na odcinku od ujścia Białego Dunajca do mostu na trasie Harkłowa - Knurów (z wyłączeniem odcinków przebiegających przez obszar zabudowany, lub trwale zniszczonych) oraz rzeka Czarny Dunajec od północnej granicy ostoi Torfowiska Orawsko-Nowotarskie do ujścia do Dunajca wraz z potokiem Lepietnica od mostu na trasie Morawczyna - Nowy Targ w miejscowości Trute. Rzeką Dunajec i jej dopływ rzeką Czarny Dunajec w granicach ostoi zaliczane są do typu 14 - mała rzeka fliszowa. W granicach ostoi Dunajec płynie prawie naturalnym, skoncentrowanym korytem, dno i brzegi wycięte w utworach aluwialnych złożonych zasadniczo z granitów tatrzańskich z domieszką utworów fliszowych płaszczowiny magurskiej. Czarny Dunajec uważany za źródłowy odcinek rzeki Dunajec na odcinku w granicach ostoi posiada naturalne koryto o kamienistym dnie i słabo porośniętych brzegach. Obszar stanowi cenny zasób zróżnicowanych siedlisk dla gatunków rzadkich i poddanych ochronie związanych ze środowiskiem wodnym, występują tu 2 gatunki ryb z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej: brzanka i głowacz białopłetwy oraz minóg strumieniowy. Jest to również ważny obszar występowania siedlisk kamieńcowych (3220-3240), doskonale rozwiniętych zarówno nad samym Dunajcem, jak i w dolinie Czarnego Dunajca.

Zgodnie z Planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Górny Dunajec PLH120086, uchwalonym zarządzeniem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 10 marca 2017 roku, głównymi zagrożeniami w obszarze Natura 2000 Górny Dunajec dla siedlisk i zwierząt, będących przedmiotem ochrony są wydobywanie piasku i żwiru, wydeptywanie, nadmierne użytkowanie siedlisk, wycinka siedlisk łęgowych, usuwanie martwych i umierających drzew, co prowadzi do fizycznego niszczenia i penetrowania płatów siedlisk przyrodniczych, ruch pojazdów zmotoryzowanych przyczyniających się do rozjeżdżania koryta rzeki drogami utworzonymi w poprzek doliny, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych, obiektów rekreacyjnych, regulowanie (prostowanie koryt rzecznych), niewielkie projekty hydrotechniczne, jazy, intensyfikacja, w skutek zabudowy i ograniczeń stref zalewowych, procesów erozji wgłębnej, sprzyjających zmniejszeniu terenów nadrzecznych i sukcesji w kierunku leśnych siedlisk. Zagrożeniem potencjalnym są natomiast kamieniołomy piasku i żwiru, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych, obce gatunki inwazyjne, rozproszona zabudowa wielu miejscowości w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 w zasięgu wielkich wód (np. wody 100-letniej), co może prowadzić do realizacji inwestycji polegających na zabudowie i umocnieniach brzegów cieków, a tym samym do zaburzenia warunków kształtowania się siedlisk przyrodniczych. Ewentualna realizacja zbiorników przeciwpowodziowych, tam, obiektów ochrony przeciwpowodziowej na Dunajcu lub Czarnym Dunajcu i ich dopływach może przyczynić się do transportu rumowiska wleczonego, ograniczenia okresowych zalewów oraz

utrudnienia migracji ryb. Zagrożeniem potencjalnym w stosunku do ryb i minogów jest również wędkarstwo, mogące przyczynić się do niszczenia siedlisk ichtiofauny, zarybienia rybami drapieżnymi.

Biorąc pod uwagę fakt, iż przedmiotową inwestycję od ww. obszaru Natura 2000 oddziela zwarta zabudowa miasta Nowy Targ, a realizacja inwestycji nie wiąże się z ingerencją w koryto rzeki Dunajec, nie przewiduje się możliwości znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Inwestycja w żaden sposób nie wpłynie na integralność obszarów Natura 2000, w tym również nie pogorszy stanu siedlisk.

Dla przedsięwzięcia sporządzona została inwentaryzacja przyrodnicza na podstawie wizji prowadzonych bezpośrednio w terenie na przestrzeni kilku okresów wegetacyjnych w latach 2021-2023, wraz z analizą dostępnych materiałów źródłowych, literaturowych.

Przeprowadzone badania terenowe rejonu inwestycji wykazały, że środowisko przyrodnicze w sąsiedztwie przedsięwzięcia nie jest bogate i różnorodne, na co wpływ ma lokalizacja w centrum miasta, pośród terenów zabudowanych i związana z tym silna presja antropogeniczna. Po przeanalizowaniu zasobów lokalnego środowiska przyrodniczego uznać można, że większość spośród gatunków roślin i zwierząt występujących na analizowanym terenie to gatunki spotykane powszechnie w przestrzeni miejskiej na terenie całej Polski. Gatunki te charakteryzują się dużą tolerancją na czynniki środowiskowe. Środowisko przyrodnicze zarówno w ścisłych granicach omawianego obszaru jak i w jego bezpośrednim otoczeniu nie posiada walorów pretendujących do zachowania czy szczególnej ochrony. Realizacja inwestycji niezależnie od wariantu naruszy strukturę przyrodniczą tylko w niewielkim zakresie i to środowiska już w większości przekształconego, nieprezentującego dużych walorów przyrodniczych. W rejonie nowych odcinków dróg gminnych po północnej stronie drogi w rejonie istniejącego węzła drogowego z DK47 występują obszary o charakterze łąkowym, powstałym głównie w wyniku sukcesji byłych terenów rolniczych, ale również pastwiska - obszary te choć wzbogacające lokalne środowisko przyrodnicze nie stanowią cennych siedlisk przyrodniczych, będących ostoją wielu gatunków roślin i zwierząt. Nowe odcinki dróg gminnych zajmują niewielką ich powierzchnię, w otoczeniu wciąż te siedliska będą pełnić takie same funkcje jak obecnie.

Ze względu na przekształcenie środowiska, w rejonie przedsięwzięcia nie ma ostoi zwierząt, szlaków migracji czy miejsc ich rozrodu, które mogłyby zostać zniszczone czy uszczuplone realizacją planowanej inwestycji.

Na etapie prac budowlanych może dojść do płoszenia/odstraszania pojawiających się w tym obszarze zwierząt, wycofania się na tereny oddalone w większej odległości od zaplanowanych prac, jednak po zakończeniu prac zwierzęta powrócą na swoje dotychczasowe stanowiska. W rejonie tym występują zwierzęta synantropijne, ruderalne przywykłe do odgłosów i bodźców miasta.

Uważa się, że realizacja inwestycji nie przyczyni się w istotny sposób do degradacji lokalnego środowiska przyrodniczego i obniżenia jego walorów. Prowadzenie prac budowlanych, z ograniczeniem zajęcia terenu do niezbędnego minimum, ograniczenie wycinki wyłącznie do drzew kolidujących z inwestycją i ochrona pozostałych drzew sąsiadujących z inwestycją, wycinka zieleni wysokiej poza okresem ochronnym ptaków, likwidowanie na bieżąco wszystkich zastoisk wodnych, mogących stanowić atrakcyjne siedlisko dla zwierząt, zabezpieczanie wykopów przed wpadaniem do nich zwierząt i tym podobne działania ograniczą wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze do minimum i zapewni ochronę lokalnym populacjom.

Poza inwentaryzacją przyrodniczą była wykonana inwentaryzacja drzew, gdzie przy i wokół wariantu W1 zinwentaryzowano 260 drzew i 1709 m² krzewów. Nie wszystkie z nich będą podlegały wycinie, jedynie te, które kolidują z projektowanym przedsięwzięciem. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W ramach rekompensaty za wycinkę należy dokonać nasadzeń zastępczych drzew w ilości 1:1 (za każde wycięte drzewo należy nasadzić jedno nowe), z gatunku rodzimego pochodzenia, tj. lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, klon jawor, buk zwyczajny, odmiany nie karłowej. Do nasadzenia należy zastosować sadzonki co najmniej 5-letnie, o wysokości minimum 2 m i znacznej bryle korzeniowej oraz o odpowiedniej jakości (stan zdrowotny), gwarantującej wysoką udatność. Sadzonki należy pielęgnować oraz zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nie przeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. W tym wypadku stosowane będą specjalne osłony dla poszczególnych drzew.

W ocenie organu zebrany materiał pozwolił na określenie środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W myśl art. 82 UUOŚ w niniejszej decyzji po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określono:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
- 2) warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania),
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Nie nałożono dodatkowego obowiązku działań obejmujących zapobieganie, ograniczanie oraz monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Nie stwierdzono potrzeby wykonania kompensacji przyrodniczej.

W niniejszej decyzji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 UUOŚ, gdyż posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia są wyczerpujące i pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko.

Nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska.

Nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej, a co za tym idzie nie przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono również konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z art. 62 ust. 1 UUOŚ w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko zostały zbadane również poniższe zagadnienia:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na:
 - a) środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi,
 - b) dobra materialne,
 - c) zabytki,
 - d) krajobraz, w tym krajobraz kulturowy,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa wyżej,
 - f) dostępność do złóż kopalin;
- ryzyko wystąpienia poważnych awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych;
- możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- wymagany zakres monitoringu.

Warunki, wymagania i działania zawarte w niniejszej decyzji są sformułowane na podstawie danych zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego uzupełnieniach, które zostały w toku postępowania wnikliwie zweryfikowane.

Biorąc pod uwagę fakt, iż zarówno Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Targu jak i Dyrektor Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie na wcześniejszym etapie screeningu stwierdziły brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 UUOŚ, na obecnym etapie postępowania nie zachodziła konieczność opiniowania/uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z ww. organami, natomiast treść warunków określonych przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 15.03.2023 r. znak: KR.ZZŚ.3.435.222.2022.WR, została uwzględniona w niniejszej decyzji wprost, lub została doszczegółowiona. Natomiast warunki wynikające wprost zapisów obowiązującego prawa nie zostały przytoczona w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Po stwierdzeniu kompletności i prawidłowości raportu z punktu widzenia obowiązujących przepisów, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu tzn. zgodnie z art. 33 UUOŚ obwieszczeniem z dnia 19.01.2024 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu.18 zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tutejszego organu oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Targ, podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania. W obwieszczeniu pouczone społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu. Wskazano także organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz organy właściwe do wydania opinii lub dokonania uzgodnień przed wydaniem niniejszej decyzji. Podczas 30-dniowego udziału społeczeństwa do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynęło łącznie ok. 100 pism zawierających uwagi i wnioski społeczeństwa w sprawie przedmiotowego przedsięwzięcia. Znaczna większość pism posiada taką samą treść.

Z uwagi na charakter uwag i wniosków wynikający z faktu, iż likwidacja kolizji drogi wojewódzkiej nr 957 z linią kolejową nr 99 skutkować będzie m. in. koniecznością zmiany obsługi komunikacyjnej dla okolicznych budynków, tut. organ wystąpił pismem z dnia

01.03.2024 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu do Inwestora o odniesienie się do podnoszonych w trakcie udziału społecznego kwestii. Na ww. Inwestor odpowiedział pismem z dnia 12.04.2024 (data wpływu 19.04.2024 r.) znak: ZDW/PW/2024/2753/DI-6/JD.

Poniżej odniesiono się do złożonych uwag i wniosków. Ze względu na powielającą się treść większości, nie przywoływano poszczególnych pism (z daty i autora), odnosząc się do podnoszonych w nich zagadnień, cytując wcześniej ich brzmienie.

Odpowiedzi na uwagi i wnioski społeczeństwa:

Uwaga 1.

„Podstawą rozpoczęcia robót projektowych są wyniki pomiarów ruchu, przeprowadzonych w ramach przedmiotowej inwestycji, które wskazują na bardzo duże potoki pojazdów występujące na analizowanym odcinku DW957 w granicach Nowego Targu, przekraczające 20 000 poj./dobę. Zgodnie z obowiązującym przepisami skrzyżowania wielopoziomowe z linią kolejową należy wykonać, gdy natężenie ruchu drogowego jest ≥ 10000 pojazdów/dobę. W przypadku analizowanego przejazdu graniczna wartość została przekroczona dwukrotnie. Przyczyn takiego stanu należy upatrywać się w fakcie braku alternatywnych przejazdów, które mogą przejąć część ruchu pojazdów samochodowych, a w konsekwencji rozproszyć istniejący jeden ciąg komunikacyjny. W perspektywie najbliższego czasu alternatywny przejazd bezkolizyjny zapewni wykonane obecne połączenie Węzła Zachód i Węzła Południe w ciągu nowobudowanej drogi krajowej (Zakopianki). Jednakże w chwili obecnej nie istnieje inna opcja zapewniająca obsługę ruchu tranzytowego i lokalnego, odbywającego się na osi wschód - zachód. Nowy Targ jako główne miasto Powiatu Tarnowskiego (sic!) jest ośrodkiem handlu, usług i miejscem pracy dla wielu osób mieszkających w sąsiednich miejscowościach. Do chwili obecnej Zarząd Dróg Wojewódzkich nie podjął działań zmierzających do zabezpieczenia w aktach prawa miejscowego (miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) rezerwy terenu na potrzeby wykonania alternatywnego przebiegu DW957, który byłby akceptowalny społecznie. Prowadzona analiza przyszłych wariantów drogi zgodnie z materiałami prezentowanymi podczas prekonsultacji inwestycji opierała się na modernizacji istniejącego przebiegu drogi, a tym samym zakłada jedynie częściową poprawę warunków komunikacji. Należy zauważyć, iż wadliwym założeniem była ocena przedsięwzięcia w skali ograniczającej się jedynie do 57713 m² (powierzchnia jaką obejmuje zakładana przebudowa wraz z wykonaniem dróg gminnych i obowiązkami nałożonymi w decyzji ZRID), podczas gdy całkowicie zaniechana została analiza w ujęciu ogółu zachodniej części miasta. W ocenie wnoszącego uwagi, proponowane rozwiązanie komunikacyjne spowoduje nieodwracalne skutki społeczno- gospodarcze dla części miasta położonej w sąsiedztwie omawianego skrzyżowania i na zachód od niego”.

Odpowiedź:

Zakres wniosku o wydanie decyzji środowiskowej określa Inwestor. W raporcie ooś, pierwotnie były rozważane i analizowane inne, dodatkowe warianty przedmiotowej inwestycji, w tym wariant polegający na poprowadzeniu DW 957 nowym śladem (wariant W3 polegający na poprowadzeniu nowego odcinka drogi na terenach byłych użytków rolnych, pastwisk i łąk, zlokalizowanych na północ od zwartej zabudowy miasta Nowy Targ, w dolinie rzeki Czarny Dunajec). Jednak zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie ooś analizy dla tego wariantu, w tym analiza ruchowa, wykazały, że taki wariant nie rozwiąże docelowo problemu ul. Ludźmierskiej tj. nie wpłynie znacząco na poprawę warunków panujących na ul.

Ludźmierskiej, co było dążeniem Inwestora. Wynika to z ilości prognozowanych pojazdów docelowo przenoszonych na nowy fragment DW957. Ponadto, zauważyć należy, że nowobudowana obwodnica Nowego Targu w ciągu DK47, ma na celu przejęcie ruchu tranzytowego na tym kierunku, stąd budowa także nowego odcinka DW957 w nowym śladzie po to aby wyprowadzić ruch z miasta nie wydaje się zasadna. Ponadto lokalizacja północnego początku nowego odcinka DW957 wymagałaby znacznego nadłożenia drogi, aby z niego skorzystać. Dodać należy, iż przeprowadzone w raporcie oś wariantowanie inwestycji polegającej na przebudowie istniejącej drogi jest wystarczające i poprawne pod kontem wymagań prawnych.

Odnosząc się do kwestii zaniechania analizy w zakresie rozwiązań komunikacyjnych dla części miasta położonej w sąsiedztwie przedmiotowego skrzyżowania oraz po jego zachodniej stronie, zgodnie z deklaracją Inwestora w koncepcji przedmiotowego przedsięwzięcia zapewniono wszystkim właścicielom posesji dojazd do ich działek. Odcinek drogi wojewódzkiej nr 957 posiada powiązania z istniejącą siecią dróg gminnych klasy L i D, które częściowo będą wymagały przebudowy. W tym celu w zakresie wniosku objęta została przebudowa części sąsiadujących dróg gminnych oraz budowa fragmentów nowych, ale tylko w zakresie potrzebnym do zapewnienia koniecznych połączeń i dojazdów do posesji, które będą podlegały likwidacji w związku z nową organizacją ruchu na ul. Ludźmierskiej. Stąd zakres tych przebudów/budów ogranicza się jedynie do zakresu wynikającego z rozbudowy przedmiotowego skrzyżowania drogi i linii kolejowej. W pozostałym zakresie przebudowa, utrzymanie i ochrona dróg gminnych jest w kompetencji właściwej Jednostki Samorządu Terytorialnego czyli Burmistrza Miasta Nowy Targ.

Liczne uwagi do planowanego nowego układu komunikacyjnego, złożone w ramach postępowania, związane z obsługą komunikacyjną terenu sąsiadującego z planowaną inwestycją, nie stanowią elementu ochrony środowiska i wychodzą poza zakres analiz środowiskowych, a tut. Organ nie jest właściwy do ich rozstrzygnięcia. Mając na względzie niezadowolenie mieszkańców, przy piśmie z dnia 09.07.2024 r. wystąpiliśmy do Burmistrza Miasta Nowy Targ, informując go o licznych uwagach związanych z obsługą komunikacyjną terenu, wskazując na potrzebę analizy zgłaszanych postulatów.

Uwaga 2.

Uwaga nr 2 dotyczyła wytwarzanych podczas etapu budowy odpadów. „(...) z samej tylko rozbiórki istniejącej nawierzchni drogi wojewódzkiej powstanie około 6590 m³ destruktu kwalifikowanego jako odpad (a w pewnych sytuacjach również jako odpad niebezpieczny). Inwestor nie wskazał sposobu jego utylizacji lub ponownego przetworzenia. Najpopularniejsze naczepy do przewozu materiałów sypkich mają pojemność 24 m³, co powoduje, że inwestor już na czas realizacji robot musi przewidzieć komunikację dla ponad 274 kursów pojazdów załadowanych odpadami dla pojazdów o DMC przekraczającej 24 ton. Ten aspekt również nie został omówiony zarówno w odniesieniu do kierunków przemieszczania wspomnianych wyżej odpadów jak i miejsca składowania.”

Odpowiedź

Etap budowy będzie się wiązał z powstawaniem dużej ilości odpadów, szczególnie z grupy 17 – odpady z budowy remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. Raport oos opracowany dla przedmiotowej inwestycji przez zespół autorów pod kierownictwem Pani mgr Joanny Kardy w punkcie 2.8.5 wskazuje możliwe rodzaje odpadów powstających zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, a także zawiera

informacje na temat sposobu postępowania i gospodarowania poszczególnymi grupami odpadów oraz ich przewidywanymi ilościami. Wszystkie odpady z terenu budowy będą zbierane selektywnie, a następnie magazynowane na wyznaczonych miejscach na placu budowy w zabezpieczonych stosownie do rodzaju odpadów pojemnikach/kontenerach, do czasu odbioru ich przez uprawnione podmioty, posiadające stosowne pozwolenia, do przetworzenia (odzysku lub unieszkodliwienia).

Niezasadny jest zatem zarzut o braku takich danych w dokumentacji.

Odnosząc się do aspektu związanego z brakiem w raporcie ooś informacji w zakresie kierunków przemieszczania pojazdów wywożących odpady z placu budowy, wyjaśnić należy, że etap wydania decyzji środowiskowej jest początkowym etapem inwestycyjnym, a więc Inwestor nie posiada obecnie takich szczegółowych informacji. Szczegółowe zasady gospodarowania odpadami zawiera ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.), do respektowania której zobowiązany jest zarówno Inwestor jak i wykonawca robót budowlanych. Postępowanie zgodnie z przyjętymi w prawie polskim zasadami powinno zagwarantować brak negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko.

Uwaga 3.

„Realizacja rozbiórki warstw konstrukcyjnych wymaga zastosowania maszyn frezujących, które w trakcie wykonywania pracy generują hałas do otoczenia. Zgodnie z wykonanymi pomiarami LAeq w dB(A) w odległości 25 m osiąga on poziom 72-76 dB, zaś w odległości 50 m od miejsca pracy maszyny jest to poziom około 65-67 dB¹. Teren objęty inwestycją to teren zabudowy o przeznaczeniu: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (symbol 3MN), zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (symbol 1MW), zabudowy usług sportu i rekreacji (symbol 1US), zabudowy usługowej (symbol 3U), (...). Wobec powyższego mieszkańcy terenu sąsiadującego z terenem inwestycji muszą się liczyć z okresowym hałasem pochodzącym od maszyn budowlanych przekraczającym częstokroć o 25 dB dopuszczalne normy. Co istotne zgodnie z wytycznymi ZDW w zakresie sposobu realizacji robót związanych z frezowaniem nawierzchni bitumicznych prace te muszą być wykonane w sposób ciągły. Powyższe w sposób oczywisty może generować niekorzystne oddziaływanie, którego skutkiem mogą być: zmęczenie, złe samopoczucie, możliwość doprowadzenia do częściowej lub całkowitej utraty słuchu, a także utrudnienia w wypoczynku. Hałas powoduje ponadto poważne zmiany psychosomatyczne, m.in. takie jak: zagrożenie nadciśnieniem, zaburzenia nerwowe, zaburzenia w układzie kostno- naczyniowym. Powyższe kwestie nie zostały wyjaśnione w stopniu wystarczającym aby ustalić jakieś środki ochrony terenów przyległych zamierza zastosować inwestor na czas prowadzenia robót.”

Odpowiedź

Załącznik nr 4 do raportu ooś zawiera analizę akustyczną dla planowanego przedsięwzięcia, obejmującą zarówno etap budowy jak i eksploatacji. W treści niniejszej decyzji odniesiono się do tych zagadnień, wskazując także warunki w zakresie organizacji prac budowlanych celem minimalizacji hałasu na tym etapie.

Należy zauważyć, że hałas emitowany na etapie prowadzenia prac budowlanych będzie miał charakter zmienny, okresowy i odwracalny. Niewątpliwie podczas prowadzenia prac budowlanych z wykorzystaniem maszyn i urządzeń budowlanych na obszarach sąsiadujących

¹ „Problem hałasu generowanego podczas robót drogowych na obszarach chronionych i na terenach zurbanizowanych” dr hab inż. Władysław Gardziejczyk, Politechnika Białostocka Przegląd budowlany 2/2010

z terenem budowy lokalnie wystąpi pogorszenie się klimatu akustycznego, które będzie się przemieszczać zgodnie z frontem prac. Należy jednak pamiętać, że po zakończeniu prac budowlanych, uciążliwości z nimi związane ustaną.

Nie ma możliwości wyeliminowania całkowicie hałasu z prac budowlanych można jedynie wprowadzać działania organizacyjne ograniczające czas czy wielkość emisji hałasu. Dobra organizacja prac, praca stanowiąca źródło hałasu wykonywana jedynie w porze dziennej, nie korzystanie w tym samym czasie z urządzeń o wysokiej emisji hałasu, aby nie dochodziło do nakładania / kumulowania się emisji i użycie sprawnego technicznie sprzętu ograniczy potencjalne negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na klimat akustyczny otoczenia budowy.

Uwaga 4.

Uwaga dotyczy przekroczeń akustycznych do 10 dB, a przyjęta dla poprawy stanu akustycznego nawierzchnia obniżająca emisję o 5 dB to wyłącznie analizy teoretyczne. Dopiero wprowadzenie ekranów akustycznych o wysokości 4 m umożliwiło spełnienie wymagań stawianych przepisami. „(...) W ocenie wnoszącej uwagę konieczne jest poszukiwanie innych metod ograniczenia oddziaływania hałasu, które nie będą - jak planowane ekrany akustyczne - prowadzić do szybkiej degradacji funkcji społeczno- gospodarczych obszaru obsługiwanego przez drogę wojewódzką.”

Odpowiedź

Powyższe zostało szczegółowo omówione zarówno w raporcie ooś w Załączniku nr 4 Analiza akustyczna, jak i w jego uzupełnieniu z dnia 13.12.2023 r. (data wpływu: 15.12.2023 r.) L.dz. 493/2023.

Ponadto, tut. organ wyjaśnia, iż wnikliwie przeanalizował kwestię oddziaływania akustycznego przedmiotowej inwestycji na etapie eksploatacji, poddał ocenie zarówno przeprowadzoną przez autorów raportu ooś analizę akustyczną, obliczenia i ich wyniki, a także proponowane rozwiązania minimalizujące. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ustalił warunki, jakie należy spełnić, aby inwestycja spełniała obowiązujące standardy akustyczne. Ponadto celem weryfikacji założeń oraz rozwiązań projektowych, nałożył na Inwestora konieczność wykonania pomiarów akustycznych w ramach sporządzania analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Wyniki tych pomiarów będą podstawą do ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących w postaci zaprojektowania skutecznych ekranów akustycznych w miejscach, gdzie okażą się konieczne.

Dodatkowo wyjaśnia się, iż w raporcie przyjęto do obliczeń nawierzchnię gwarantującą redukcję emisji hałasu z jezdni o nie mniej niż 3 dB, a nie jak wspominają autorzy złożonych w ramach udziału społecznego pism o 5 dB. Wynika to z faktu, iż przyjęta redukcja o 3 dB jest znacznie bardziej realnym założeniem biorąc pod uwagę wyniki prowadzonych dotychczas badań nad skutecznością różnych typów tzw. cichych nawierzchni oraz czas użytkowania w warunkach klimatycznych Polski.

Uwaga 5.

„Obniżenie niwelety drogi w miejscu istniejących obecnie skrzyżowań DW 957 z ul. Ceramiczną i ul. Kolejową o około 5,5 m spowoduje konieczność ich likwidacji, co oznacza, że dojazd do dwóch istotnych - z punktu gospodarczego - obszarów miasta będzie odbywał się z dróg gminnych poprzez dodatkowe połączenia (...).

Wnoszący wskazali, że *“brak przewidzianego połączenia dla pojazdów ciężarowych uniemożliwia wykorzystanie planowanym terenu zgodnie z i istniejącym przeznaczeniem. (...) zamknięcie skrzyżowania ul. Kolejowej z ul. Ludźmierską potencjalnie zwiększy natężenie dobowe na ul. Marii Pajerskiej o ponad 2,3 tys. pojazdów do poziomu 5,5 tys. – zaś dojazd będzie prowadzony po granicy terenów mieszkalnych jednorodzinnych i terenu obejmującego stadion sportowy. Inwestor przewiduje również realizację innego połączenia ul. Ceramicznej z ul. Składową poprzez wykonanie nowego odcinka drogi gminnej długości około 110 m, (...) przyczyni się do generowania każdego dnia 14,2 kg CO₂(...)”*

Ponieważ *“jedno drzewo pochłania około 7 kg CO₂ rocznie”* wnioskujący doszli do wniosku, że *“(...) dla osiągnięcia równoważnego efektu neutralności węglowej dla omawianego odcinka inwestor powinien przewidzieć nasadzenia w ilości do najmniej 740 drzew. (...)”*

Kolejno, wnoszący wyliczyli wzrost emisji tlenków– azotu NO_x, wskazując dane na temat szkodliwego wpływu tych substancji na zdrowie człowieka.

Odpowiedź

W raporcie oos przeprowadzono stosowne obliczenia w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza za pomocą specjalistycznego oprogramowania, które uwzględniało projektowany układ drogowy. Wynika z nich, że planowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do przekroczenia wartości dopuszczalnych dla poszczególnych substancji w powietrzu, określonych w obowiązujących przepisach.

Podkreślić, należy że planowana inwestycja dotyczy przebudowy istniejącego układu drogowego (funkcjonującego od lat w mieście). Nie będzie zatem nowym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza w tym rejonie miasta, nie wprowadzi też dodatkowych potoków ruchu, a jej celem jest upłynnienie obecnie występującego w tym rejonie miasta ruchu pojazdów poprzez eliminację konieczności czekania na przejazd pociągu, najczęściej przy włączonym silniku samochodu, co z kolei przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń kumulujących się w tym rejonie.

Uwaga 6.

„Żaden z wariantów zaprezentowanych w dniu 27 stycznia 2022 r. podczas posiedzenia Komisji Finansów, Gospodarki Komunalnej i Rozwoju, Rady Miasta Nowy Targ przez Jednostkę projektową, w ramach tzw. prekonsultacji społecznych nie przewidywał wykonania tzw. „buspasów jako elementu odciążającego układ komunikacyjny w tej części miasta. W ocenie wielu mieszkańców rola komunikacji zbiorowej jest marginalizowana (...). W ocenie wnoszącego uwagi jest to istotne zaniedbanie mające wpływ na pogorszenie stanu zachowania środowiska w analizowanym obszarze.”

Odpowiedź

Realizacja buspasów wymaga koncepcji dla całego miasta, albo chociaż większego jego obszaru, a nie jedynie dla odcinka drogi w obrębie skrzyżowania DW957 i linii kolejowej nr 99. Inwestor ustala zakres wniosku, w oparciu o zdiagnozowane potrzeby, posiadane środki, poczynione analizy i badania w zakresie koniecznych działań, natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie ma kompetencji do weryfikacji rozwiązań technicznych, ocenia wyłącznie przyjęte rozwiązania w aspekcie ich wpływu na środowisko.

Uwaga 7.

„Wykonanie bezkolizyjnego skrzyżowania ul Ludźmierskiej z linią kolejową w układzie przejazdu pojazdów poniżej torów kolejowych wiąże się z koniecznością wykonania obniżenia niwelety drogi wojewódzkiej o około 6 m poniżej istniejącego poziomu. W rejonie skrzyżowania zostały umiejscowione liczne sieci infrastruktury technicznej (wodociąg, kanalizacja sanitarna, kanalizacja opadowa, energetyczna, telekomunikacyjna, gazowa. Wszystkie z wyżej wymienionych sieci będą wymagały przebudowy. O ile wykonanie przełożenia sieci kablowych i wodociągów nie nastarcza większych problemów, to w zakresie przebudowy sieci lokalizacyjnych będzie zachodzić konieczność wdrożenia rozwiązań technicznych gwarantujących bezpieczeństwo użytkowania (...). Powyższe powoduje, iż dostosowanie kanalizacji obu typów do niwelety drogi spowoduje konieczność stosowania przepompowni, gdyż lokalne obniżenie zaburzy spływ grawitacyjnych ścieków. Powyższe okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego ryzyka zalania drogi w następstwie różnego rodzaju zdarzeń pogodowych lub losowych. Przy czym należy mieć świadomość, iż głębokość zastoiska ścieków może dochodzić od istniejącego poziomu kanalizacji poza obszarem przebudowy - czyli około 3 m (...) A więc jakakolwiek sytuacja niezadziałania systemu odwodnienia spowoduje, że w ciągu kilku minut będzie brak przejezdności odcinka, co uniemożliwi dostęp do Straży Pożarnej do innych części miasta najkrótszą drogą. Powyższe okoliczności zostały pominięte w analizie dokonanej przez inwestora, a są szczególnie istotne w ujęciu całego miasta”

Odpowiedź

W treści raportu znajdują się zapisy na temat odprowadzania wód opadowych z drogi wojewódzkiej w rejonie przejścia pod linią kolejową. Zaprojektowany dla przedmiotowego przedsięwzięcia system odwodnienia drogi przewiduje zastosowanie przepompowni wraz z zasilaniem, która zagwarantuje sprawne odprowadzenie nadmiaru wód opadowych spod wiaduktu, nawet w sytuacji intensywnego deszczu. Szczegółowe wymagania dotyczące przepompowni, w tym jej niezawodności działania (np. awaryjne źródła zasilania) będą znane na etapie projektu budowlanego. Zdarzenie, które opisał wnoszący uwagę może wystąpić w sytuacji awarii systemu odwodnienia. Noe można jej wykluczyć, ale jest to sytuacja incydentalna, chwilowa. Nie wystąpi jako trwałe zagrożenie dla środowiska i uczestników ruchu.

Uwaga 8.

„Koncepcja przebudowy DW 957 nie znajduje również uzasadnienia w świetle trendów obowiązujących w kształtowaniu układów komunikacyjnych rozwijających się, gdyż wprowadza duży potok ruchu do centrum Nowego Targu. Obecnie zarządcy dróg podejmują działania zmierzające do obwodowego kształtowania układu komunikacyjnego i wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza centrum miasta, przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu w obszarze zurbanizowanym. (...) W opublikowanej koncepcji zostały przewidziane tylko dwa miejsca dla lokalizacji przejść dla pieszych - na początku i na końcu projektowanego odcinka, które dzieli odległość około 0,5 km. Brak innych miejsc do bezpiecznego przechodzenia przez drogę może powodować, że piesi będą przekraczać ul. Ludźmierską poza wyznaczonymi przejściami, co zaś przekłada się na wzrost zagrożenia dla ich życia i zdrowia. Jedynie dla formalności można wspomnieć, że miejsc lokalizacji pochylni sprawdzających ruch pieszych poniżej torowiska kolejowego jest miejscem w którym może dochodzić do wybryków chuligańskich bądź innych zachowań godzących w porządek publiczny, W ocenie wnoszącego

uwagę temat bezpieczeństwa pieszych i racjonalnych przyjętych rozwiązań nie został w wystarczającym stopniu przeanalizowany”

Odpowiedź

Zastrzeżenie dotyczące braku uzasadnienia dla inwestycji w świetle obecnych trendów obowiązujących w kształtowaniu układów komunikacyjnych polegających na wyprowadzaniu ruchu tranzytowego z miasta nie ma odzwierciedlenia w przypadku przedmiotowego zadania, gdyż polega ono na wdrożeniu rozwiązań mających usprawnić ruch na istniejącym już ciągu komunikacyjnym w miejscu tworzenia się zatorów związanych z przejazdem kolejowym. Ruch tranzytowy winny natomiast przejść nowoprojektowane obwodnice Nowego Targu. Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania z linią kolejową przełoży się na poprawę warunków korzystania z dróg przez użytkowników, poprawę jakości życia ludzi mieszkających w najbliższym sąsiedztwie drogi, a także jakości środowiska (zwłaszcza powietrza) oraz bezpieczeństwa użytkowników.

Natomiast, kwestia lokalizacji przejść dla pieszych nie stanowi aspektu związanego z oddziaływaniem na środowisko, regulowanego ustawą UUOŚ. Wynika natomiast z przepisów szczególnych w zakresie projektowania dróg i infrastruktury drogowej, stąd będzie podlegała ocenie przez właściwy organ budowlany na etapie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Na przedmiotowym odcinku droga prowadzona jest w wykopie o ścianach pionowych z zabezpieczeniem stateczności konstrukcją oporową. Z uwagi na różnicę rzędnych, a tym samym znaczną różnicę wysokościową, nie ma możliwości wyznaczenia na tym odcinku dodatkowego przejścia dla pieszych. Przejścia zaprojektowane w koncepcji zapewniają dostępność dla pieszych w zakresie komunikacji z projektowanymi chodnikami zlokalizowanymi wzdłuż DW 957.

Uwaga 9.

Pismo z dnia 20.02.2024 (RPW/2799/2024)

(...) W ramach uwagi zgłaszam niedostateczne opracowanie kwestii wywożenia i usuwania śniegu z terenu proponowanego tunelu realizowanego w ramach omawianej inwestycji. W przedstawionej przez Inwestora dokumentacji będącej przedmiotem postępowania brak jest wskazania sposobu postępowania z usuwaniem nadmiaru śniegu (...). W związku z powyższym proszę o szczegółową ocenę wniosku o wydane decyzji o środowiskowych uwarunkowanych również pod kątem:

- a) Poprawności zaproponowanych rozwiązań usuwania nadmiaru śniegu i błota pośniegowego,*
- b) Czy wpływ na środowisko dodatkowo powstającego ścieku i lodu został prawidłowo oszacowany,*
- c) Ocenę czy zarządca drogi powinien lub dysponuje miejscem składowania zgodnym z art. 77 ust. 1 pkt 2 Prawa Wodnego,*
- d) Czy wskazane miejsca spełnia warunki art. 77 ust. 1 pkt 2 Prawa Wodnego,*
- e) Czy wskazane miejsce jest w stanie przyjąć dodatkową ilość śniegu i lodu powstałego w ramach proponowanej inwestycji,*
- f) Czy rozwiązania i instalacje służące ochronie środowiska w zakresie odwodnienia tunelu w okresie zimowym i nie tylko przewidują ilość i jakość ścieków powstających z roztopiania części śniegu, lodu błota pośniegowego oraz spełniają wymagania techniczne i jakościowe również pod względem klauzuli BAT,*

- g) Czy w szczególności został poprawnie oszacowany wpływ na odbiornik wód opadowych z uwzględnieniem ilości i jakości wód opadowych pochodzących z roztopu śniegu zanieczyszczonego solą drogową w okresie zimowym,
- h) Czy w szczególności został poprawnie oszacowany wpływ na wody podziemne wód opadowych z uwzględnieniem ilości i jakości wód opadowych pochodzących z roztopu zanieczyszczonego solą drogową w okresie zimowym ,
- i) Czy w szczególności został poprawnie oszacowany wpływ na środowisko poprzez urządzenia i maszyny służące do zebrania, załadunku i wywozu śniegu i lodu w formie stałej.

Odpowiedź

W zakresie odśnieżania dróg i postępowania z nadmiarem śniegu należy odwołać się w pierwszej kolejności do treści Ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości porządku w gminach (t.j. Dz.U z 2024 r. poz. 399), która mówi m. in., że obowiązki utrzymania czystości i porządku na drogach publicznych (w tym także pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń uprzątniętych z drogi) należą do zarządu drogi.

Zgodnie z deklaracją inwestora złożoną przy piśmie z dnia 12.04.2024 r. L.dz. ZDW/PW/2024/2753/DI-6/JD gdy zajdzie taka potrzeba, śnieg z terenu przedsięwzięcia będzie wywożony, tak jak to ma miejsce w przypadku pozostałych dróg zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, tj. na istniejące składowiska do tego wykorzystywane. Składowiska te zlokalizowane są poza terenami wałów przeciwpowodziowych, w odległości większej niż 50 m od linii brzegowej, zawierają rezerwę umożliwiającą odebranie śniegu z terenu przedsięwzięcia.

Uwaga 10.

Pismo z dnia 03.02.2024 r. (RPW/2930/2024)

Treść pisma odnosi się krytycznie do przyjętej koncepcji, zajętości działek, ilości zjazdów oraz sugeruje rozwiązanie poprowadzenia kolei na poziomie -1.

Odpowiedź:

Pismo nie zawiera uwag i dotyczących aspektów środowiskowych, dlatego nie zostały one uwzględnione w niniejszym postępowaniu.

Uwaga 11.

Pismo Burmistrza Miasta Nowy Targ znak: RiU.671.3.2017 z dnia 21.02.2024 r.

1. „Wnoszę o korektę przebiegu projektowanej drogi, ulicy klasy D wraz z mijankami, przebiegającej po dz. ewid. 10302 i 10307/1, 10307/4 od strony ul. Ludźmierskiej, w taki sposób aby jej przebieg wyprostować w kierunku działek ewid., 10307/3 i 10307/2 i dopiero przy samej ul. Ludźmierskiej skierować ją po działce 10305/1 w kierunku północno – zachodnim. Poprowadzenie w ten sposób drogi ograniczy negatywny wpływ uciążliwości komunikacyjnej poprzez tworzenie enklaw zabudowy mieszkaniowej pomiędzy projektowanymi ciągami komunikacyjnymi. Lepszym rozwiązaniem wydaje się wypłacenie odszkodowania za budynek o niskich walorach, niż pozostawienie tej zabudowy pomiędzy 3 drogami, dodatkowo w sąsiedztwie linii kolejowej proponowana korekta zgodnie z załącznikiem.”
2. Kontynuując wątek powzięty w punkcie 1, wnioskuje również o poprowadzenie drogi dojazdowej (wewnętrznej) od działki ewid. 10307/3, wzdłuż ul Ludźmierskiej w kierunku

wschodnim do działki ewid, 10321/7 dla zapewnienia dojazdów do istniejącej zabudowy mieszkaniowo – usługowej. Wykonanie ciągu pieszo – jezdni wzdłuż ulicy Ludźmierskiej spowoduje powstanie dodatkowego pasa izolacyjnego ograniczającego hałas oraz inne uciążliwości powodowane przez drogę wojewódzką DW 957 (...)”

3. *Na koniec wnoszę o wskazanie konieczności dokonania korekty łuków na tzw. bajpasie, łączącym ul. Ceramiczną z ul. Składową, które umożliwią swobodny przejazd ruchu w tym ruchu ciężkiego. Ulica Ceramiczna jak i ulica Składowa w Nowym Targu, to przede wszystkim obszary na których prowadzona jest działalność gospodarcza nierzadko wymagająca obsługi tych działalności za pośrednictwem samochodów dużych gabarytów. Aby zachować płynność, projektowany bajpas powinien zapewniać odpowiednią swobodę ruchu, aby nie powstawały korki czyli dodatkowe uciążliwości komunikacyjne”*

Odpowiedź:

Powyższe uwagi nie odnoszą się do kwestii środowiskowych. Burmistrz, jako gospodarz terenu, powinien partycypować w ustaleniach projektowych z ZDW w Krakowie. Jeżeli inwestor w trakcie procedury budowlanej zawrze porozumienie z mieszkańcami w celu wykupu dodatkowego budynku mieszkalnego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, podczas weryfikacji skuteczności przyjętych zabezpieczeń akustycznych na etapie analizy porealizacyjnej, uwzględni aktualny stan zagospodarowania terenu (w tym ewentualne dodatkowe wyburzenia).

Kwestia dodatkowych przebudów/korekt dróg wewnętrznych itp. nie może zostać rozwiązana poprzez zgłoszenie uwagi/wniosku na etapie udziału społecznego.

Ad. 1 Nowa droga gminna została poprowadzona w sposób optymalny zapewniając dostęp do wszystkich nieruchomości. Kształt nowego układu drogowego został podyktowany istniejącym zagospodarowaniem terenu z uniknięciem potencjalnych konfliktów społecznych związanych z wyburzeniem istniejących obiektów. Proponowane korekty wiązałyby się z koniecznością wyburzenia jednej z posesji określonej we wniosku. Inwestor, w trakcie opracowywania dokumentacji projektowej, a następnie w trakcie postępowania o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej w ciągu DW 957 w m. Nowy Targ, nie otrzymał żadnego pisma (wniosku) od Właściciela przedmiotowej nieruchomości w zakresie przyjętych rozwiązań projektowych.

Ad. 2 Przebudowa / budowa dróg dojazdowych była już częściowo tematem odpowiedzi do uwagi nr 10. Zarząd Województwa nie ma podstaw prawnych do budowy/przebudowy dróg wewnętrznych, które nie należą do jego zadań.

Ad. 3 Szczegółowe rozwiązania projektowe w tym projekt łuków i parametry przebudowywanych i budowanych odcinków dróg, będą elementem projektu budowlanego, gdzie zostaną zweryfikowane przyjęte obecnie rozwiązania geometryczne. W sytuacji, gdy zajdzie taka konieczność zostaną wdrożone działania mające na celu dostosowanie do przepisów w tym zakresie.

Uwaga 12.

Pismo Pana B.G. z dnia 19.02.2024 r. (data wpływu 22.02.2024 r.), podpisane przez 210 osób, zawierało wniosek o odmowę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, lub o wezwanie Inwestora do przedstawienia racjonalnego wariantu alternatywnego, uwzględniającego w jednakowym stopniu aspekty środowiskowe jak również względy społeczno – gospodarcze mieszkańców i przedsiębiorców, których

siedziby znajdują się w obszarze obsługiwanym przez ul. Ludźmierską. Pismo, nazwane petycją, wpłynęło w trakcie udziału społecznego i zawierało uwagi i wnioski w sprawie przedmiotowej inwestycji oraz dokumentacji. Wnioski te uznano jako element udziału społecznego.

W uzasadnieniu pisma autor podnosi co następuje:

1. *"(...) autorzy opracowania przedłożonego w toku postępowania, nie dokonali racjonalnej analizy inżynierskiej potencjalnych skutków poważnej awarii zarówno na etapie realizacji. Jak i późniejszej eksploatacji przedsięwzięcia, zaś możliwe zagrożenia zostały jedynie zasygnalizowane i sprowadzone do ogólnego założenia, iż poprawne prowadzenie robot i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska. Mieszkańcy Nowego Targu, wyrażający swój brak aprobaty dla przyjętego wariantu, wskazują iż w obrębie przebudowanego skrzyżowania zlokalizowana jest infrastruktura techniczna - magistralna obsługująca całą zachodnią część miasta Nowy Targ. Jak wskazują w dokumentach projektanci: realizacja przedsięwzięcia niezależnie od wariantu będzie związana z demontażem/usunięciem przebudowywanej infrastruktury technicznej". W tym „lekkim” stwierdzeniu kryje się poziom trudności technicznej nie występujący na żadnej innej inwestycji drogowej w obrębie miasta, czy nawet powiatu. Dla zobrazowania skali problemu ograniczymy się jedynie do omówienia przykładu kanalizacji opadowej. Ścieki z terenu drogi (wody opadowe i roztopowe) będą wymagały wykonania przepompowni podziemnego zbiornika retencyjnego dla ich poprawnego tłoczenia z poziomu obniżonego o ponad 7m oraz poniżej terenu. Zgodnie z przyjętymi parametrami maksymalna ilość wód opadowych i roztopowych wynosi 229 l/s. Pomimo, że teoretyczna różnica pomiędzy istniejącym stanem a projektowanych wynosi 98 l/s, to jednak projektant nie przewidział, że całą objętość ścieków należy przepompować ze względu na rzędne istniejącej kanalizacji deszczowej. Brak w tym miejscu, choćby, analizy dostępnych rozwiązań technicznych takich pompowni, które zapewnią bezawaryjną pracę niezależnie od zjawisk pogodowych (pompownia podstawowa i zapasowa o niezależnym zasilaniu, itd.). Krytyce należy poddać również planowaną pojemność zbiornika retencyjnego – 63 m³ – przy przyjętej maksymalnej ilości sekundowej ścieków – 0,229 m³/s, zbiornik retencyjny zapełni się (w przypadku awarii pompowni) w ciągu 275 s (poniżej 5 minut). Mając na uwadze, iż mówimy o znacznym obniżeniu terenu odpowiadającym skrajni drogowej niesie to ryzyko braku dostępu do zachodniej części miasta dla służb ratowniczych lub przejazdu z zachodniej części miasta dla pojazdów PSP, która ma jednostkę na terenie byłych NZPS. Jednak, co szczególnie istotne, awaria może spowodować zanieczyszczenie występujących wód podziemnych czwartorzędowego poziomu wodonośnego oraz udokumentowanego zbiornika GZWP Nr 440 Kotlina Orawsko - Nowotarska. W dokumentacji projektowej brak jest określenia sposobu ochrony wód podziemnych na etapie realizacji inwestycji oraz stanu awaryjnego urządzeń technicznych (np. przepompowni ścieków). Projektanci ograniczyli się jedynie do stwierdzenia, że „przewidziane rozwiązania zapewnią bezpieczeństwo środowisku wodnemu (...)”. Dodatkowo należy wskazać, że w obszarze przebudowywanego skrzyżowania nie przewidziane zostało miejsce niezbędne do lokalizacji w/w zbiornika podziemnego i pompowni. Zasadniczo podobne zarzuty mogą dotyczyć kanalizacji sanitarnej i pozostałych sieci magistralnych."*

Odpowiedź:

Dla przedmiotowej inwestycji przewidziano realizację odwodnienia projektowanego układu drogowego wraz z obiektem inżynierskim, realizowanego poprzez zamknięty system kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz system rowów otwartych, odprowadzających wody do projektowanej kanalizacji deszczowej. Dodatkowo, przewidziano zastosowanie układu pomp wraz z zasilaniem, który zagwarantuje sprawne odprowadzenie nadmiaru wód opadowych. Ponadto, w raporcie ooś m. in. w rozdziałach 5.3, 5.4 dokonano analizy wpływu inwestycji na środowisko gruntowo – wodne na etapie realizacji oraz eksploatacji. Przedstawiono także szereg działań minimalizujących możliwe negatywne oddziaływanie w tym aspekcie, zarówno postaci sposobu prowadzenia prac, organizacji zaplecza budowy, planowanych urządzeń oczyszczających oraz rozwiązań związanych z odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji, w tym z miejsca przejścia drogi wojewódzkiej pod linią kolejową. Działania te nie uległy zmianie w stosunku do planowanych na etapie KIP i w ocenie organu specjalistycznego Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (Zarząd Zlewni w Nowym Sączu), a także tutaj organu, są one wystarczające, aby skutecznie zapewnić bezpieczeństwo dla środowiska gruntowo – wodnego. Istotnie, nie wskazano w raporcie szczegółowych rozwiązań w zakresie doboru konkretnych urządzeń do przepompowania wód opadowych spod wiaduktu kolejowego, czy konkretnych sposobów ich zasilania w sytuacji awaryjnej (choć w piśmie z dnia 12.04.2024 r. L.dz. ZDW/PW/2024/2753/DI-6/JD inwestor deklaruje realizację zasilania awaryjnego w sytuacji braku prądu z sieci poprzez agregat prądotwórczy). Niemniej jednak, na tym etapie postępowania inwestycyjnego nie ma konieczności, a często możliwości, przedstawienia szczegółowych rozwiązań projektowych z uwagi na wstępną fazę koncepcyjno- projektową. Zagadnienia powyższe będą natomiast elementem prac i analiz na etapie sporządzania projektu budowlanego, który będzie zawierał konkretne rozwiązania projektowe. Podobnie, na etapie projektu budowlanego, w oparciu o szczegółowe dane projektowe dobrane zostaną ostateczne pojemności koniecznych zbiorników retencyjnych oraz ich lokalizacja. Biorąc powyższe pod uwagę, tutaj organ uznał przedstawione w raporcie ooś dane za wystarczające do określenia warunków realizacji, eksploatacji oraz koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym, a tym samym wydania niniejszej decyzji.

2. *„Odrębną kwestią wymagającą omówienia jest również fakt, że przyjęte założenia projektowe są niemożliwe do realizacji w świetle obowiązujących przepisów i mogą uniemożliwiać osobom fizycznym ukończenie rozpoczętych inwestycji oraz pozbawiają dostępu do drogi publicznej co najmniej dwóch obiektów użyteczności publicznej. Przykładem naruszenia przepisów niech będzie chociażby uchybienie art. 53 ust.1 ustawy z 28.03.2003 o transporcie kolejowym poprzez zaprojektowanie nasadzeń w terenie prywatnym bezpośrednio w sąsiedztwie linii kolejowej, a na jej łuku. Z kolei ograniczenie możliwości uzyskania pozytywnych decyzji o pozwoleniu na użytkowanie dla rozpoczętych i niezakończonych inwestycji będzie wynikać z faktu przyjętego sposobu skomunikowania tych budynków poprzez drogi wewnętrzne, które nie mają wymaganych prawem szerokości oraz brak placów manewrowych dla pojazdów PSP (te problemy nie zostały nawet zasygnalizowane). W ocenie wnoszących petycję warto dokonać analizy uwag mieszkańców złożonych w toku procedury planistycznej związanej z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego NOWY TARG 37 (Kasprowicza), który został przygotowany jako element komplementarny do planowanej przebudowy. Zastrzeżenia złożone do Burmistrza Miasta Nowy Targ*

obrazują wszystkie dodatkowe problemy o których milczą autorzy dokumentacji projektowej."

Odpowiedź:

Wyjaśnić należy, iż obecny etap przygotowania inwestycji stanowi rodzaj koncepcji projektowej, która przedstawia główne założenia późniejszego projektu budowlanego, który będzie zawierał ostateczne i szczegółowe parametry projektowanego układu drogowego. Tut. organ nie ma uprawnień do weryfikacji przedstawionej przez inwestora koncepcji w zakresie spełniania szczegółowych przepisów w zakresie projektowania dróg. Ponadto, nie stanowi to aspektu podlegającego ocenie na etapie wydania decyzji środowiskowej i określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji.

Co się zaś tyczy nasadzeń zastępczych, to zgodnie z raportem ooś, w ramach inwestycji przewiduje się realizację zieleńców na wyspie środkowej obu rond oraz zieleń w pasach drogowych w otoczeniu infrastruktury drogowej, a także nasadzenia zieleni wysokiej (drzew i krzewów) w minimalnej ilości odpowiadającej ilości usuniętych drzew. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez inwestora w piśmie dnia 12.04.2024 r. L.dz. ZDW/PW/2024/2753/DI-6/JD, nasadzenia zieleni będą wykonane w ramach projektowanego pasa drogowego.

3. *„W ocenie mieszkańców podpisanych pod petycją warianty naruszają wymagania wynikające z art. 66 ust.,1 pkt 5 ustawy z 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisko i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. (...) Odnosząc przywołane orzecznictwo do zapisów dokumentacji przedłożonej Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie można zauważyć, że projektanci nie przygotowali prawidłowych alternatywnych wariantów przedsięwzięcia. W dokumentacji znajduje się stwierdzenie, iż „wszystkie analizowane warianty (preferowany W1 i racjonalny alternatywny W4), ze względu na niewielkie różnice technologiczne będą w podobny sposób oddziaływać na środowisko". Przywołany fragment oznacza wprost, że projektanci nie poszukiwali różnych wariantów, które w sposób istotny mogłyby różnić się od siebie, a tym samym nie podjęto nawet próby poszukiwania wariantów, które można w miarodajny porównywać ze sobą pod względem wpływu na środowisko naturalne. Mówiąc wprost projektanci przedstawili jeden wariant różniący się parametrami technicznymi drogi (ilość pasów ruchu i obszar zajętości wraz z dodatkowymi konsekwencjami), co w świetle przywołanych orzeczeń jest niezgodne z wymaganiami ustawy. Co znaczące alternatywne warianty są znane inwestorowi, gdyż mieszkańcy złożyli je w siedzibie Urzędu Miasta w Nowym Targu w ramach tzw. prekonsultacji społecznych wariantów zaprezentowanych w dniu 27 stycznia 2022r. podczas posiedzenia Komisji Finansów, Gospodarki Komunalnej i Rozwoju, Rady Miasta Nowy Targ przez jednostkę projektową. Analiza opinii mieszkańców pozwoli dostrzec pominięty aspekt społeczny i zmienić podejście jakie prezentuje inwestor, w myśl którego priorytetowy cel inwestycji obejmuje aspekt komunikacyjny dla mieszkańców okolicznych miejscowości i klientów centrum handlowego."*

Odpowiedź:

W przedłożonym raporcie ooś przedstawiono, szczegółowo opis wariantu preferowanego, racjonalnego wariantu alternatywnego i oceniono ich wpływ na wszystkie komponenty środowiska z analogiczną szczegółowością. Należy podkreślić, iż planowana inwestycja dotyczy przebudowy istniejącego skrzyżowania i układu drogowego,

zlokalizowanego w mieście - pośród terenów zabudowanych, zainwestowanych, co w znaczący sposób ogranicza i utrudnia możliwości wariantowania. Ponadto głównym celem zadania inwestycyjnego jest upłynnienie ruchu, zmniejszenie zakorkowania miasta w rejonie analizowanego skrzyżowania drogi wojewódzkiej z linią kolejową, a więc proponowanie wariantu wskazującego na inny przebieg drogi i pozostawienie tego skrzyżowania w takim stanie jak obecnie, nie wypełniałoby celowości inwestora.

W ocenie tut. organu, raport ośd dla przedmiotowej inwestycji został wykonany zgodnie z zapisami ustawy UUOŚ, w tym zgodnie z punktem 66.ust 1 punkt 5, co zostało już wspomniane w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

4. „*W ramach uwagi zgłaszamy również niedostateczne opracowanie kwestii wywożenia i usuwania śniegu z terenu proponowanego tunelu (...).*

Odpowiedź:

Kwestia usuwania śniegu z obszaru pod wiaduktem została omówiona przy odpowiedzi na uwagę nr 9.

Uwaga 13 z dnia 12.02.2024 r.

Pismo Pana B. G. zawierające wniosek o dołączenie do akt:

1. Apelu Rady Miasta podjętego na LXI Sesji Rady Miasta w sprawie rozważenie prawidłowości przyjętych założeń koncepcyjnych przebudowy skrzyżowania ul. Ludźmierskiej z linią kolejową Nr 99 w ujęciu przyszłych skutków społeczno – gospodarczych, jakie wywoła prowadzona inwestycja. Konieczności ponownej analizy rozkładu ruchu po zakończeniu inwestycji na drodze krajowej DK47 na odcinku od Rdzawki do Węzła Południe w Nowym Targu oraz rozważenie alternatywnych rozwiązań opartych na rozpraszaniu ruchu lokalnego na drogi miejskie poprzedzone ich budową i rozbudową.
2. Petycji przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na terenie obsługiwanym przez ul. Ludźmierską skierowaną do Marszałka Województwa Małopolskiego oraz Sejmiku Województwa Małopolskiego z roku 2022, w której wzywają oni inwestora do powrotu do fazy koncepcyjnej w celu wypracowania układu komunikacyjnego, który zapewni stabilność funkcjonowania zachodniej części miasta Nowego Targu z poszanowaniem funkcji społeczno - gospodarczej.
3. Uwag powstałych w wyniku analizy rozwiązań środowiskowych proponowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie (uwagi te były identyczne w treści jak omówione w niniejszej decyzji uwagi 1-8).

Odpowiedź:

Z powyższych dokumentów wynika brak zgody na przyjęty przez inwestora wariant inwestycji.

Uwaga/wniosek 14 z dnia 07.02.2024 r.

W trakcie udziału społecznego do tut. organu wpłynęło także **pismo (data wpływu: 13.02.2024 r.) firmy Marbet Will Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach**, która włącza się także w inne postępowania administracyjne, wyrażając troskę o środowisko wskazując na problem przekształcania elementów przyrodniczych, a w szczególności wody i kruszyw naturalnych, które są głównym składnikiem betonu wykorzystywanego podczas budowy. Wniosek dotyczył

zawarcia w treści decyzji warunku chroniącego wodę i promującego recykling na etapie procesu realizacji inwestycji. W warunkach niniejszej decyzji uwzględniono postulat ww. firmy.

Po zakończeniu udziału społecznego oraz zebraniu kompletnego materiału dowodowego, pismem z dnia 24 maja 2024 r. znak: OO.421.3.1.2022.ASu.23 poinformowano strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań zgodnie z art. 10 § 1 „k.p.a.”. Do organu nie wpłynęły jednak żadne uwagi, ani też zastrzeżenia stron.

Na wniosek Inwestora z dnia 14.02.2024 r. (data wpływu 15.02.2024 r.) L.dz. 76/2024, w trybie art. 108 § 1 k.p.a., niniejszej decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 108 § k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Wnioskodawca uargumentował swój wniosek ważnym interesem gospodarczym i społecznym, wynikającym z potrzeby budowy przedmiotowego odcinka drogi. Planowana inwestycja realizowana jest w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenia przepustowości na drodze, a także zwiększenia płynności ruchu, a co za tym idzie zmniejszenia emisji toksycznych składników spalin, zmniejszenia hałasu docierającego do terenów przyległych. Realizacja wszystkich powyższych elementów przekłada się bezpośrednio i znacząco na zwiększenie ochrony zdrowia i życia ludzkiego. Ponadto, należy uznać, że w interesie społecznym leży realizacja inwestycji drogowych, które powodują poprawę bezpieczeństwa ruchu na danym odcinku dróg oraz usprawniają układ komunikacyjny.

Mając na względzie przytoczoną powyżej argumentację przychylnono się do wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, gdyż przytoczone argumenty odpowiadają przesłankom wskazanym w art. 108 § k.p.a.

Nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności w ramach postępowania w zakresie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przyspieszy proces przygotowania jak i realizacji inwestycji. Pozwoli również Inwestorowi na niezwłoczne podjęcie kolejnych działań zmierzających do dalszego przygotowania przedsięwzięcia celem jego realizacji, a tym samym na możliwość skorzystania z zewnętrznych środków finansowych. Dodać ponadto należy, że wedle poglądu prawnego zawartego w wyroku NSA z dnia 21 czerwca 1999 r. (IV SA 1425/97), nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, która ma m.in. na celu usunięcie przeszkody w realizacji planowych zamierzeń inwestycyjnych, nie może być oceniane jako naruszające prawo.

W decyzji określono warunki w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania) przedsięwzięcia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 UUOŚ, w szczególności w zakresie: zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem, zabezpieczenia środowiska gruntowo, ochrony przed odpadami, czy ochrony środowiska przyrodniczego.

Warunki/wymagania/działania zawarte w niniejszej decyzji są sformułowane na podstawie danych zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego uzupełnieniach, który został w toku postępowania wnikliwie zweryfikowany. Treść decyzji uwzględnia stanowisko Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego

w Nowym Targu oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie .

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

Zgodnie z art. 82 ust. 3 UUOŚ charakterystyka przedsięwzięcia została zawarta w załączniku do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 136), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a.).

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 k.p.a.).

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej na mocy art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.).

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie**
NACZELNIK WYDZIAŁU OCEN ODDZIAŁYWANIA NA
ŚRODOWISKO
mgr Ada Słodkowska-Łabuzek
/podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Pełnomocnik,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 k.p.a.,
3. OO.ASu. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Targu,
2. Dyrektor Zarząd Zlewni w Nowym Sączu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

INFORMACJA W ZAKRESIE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Uprzejmie informujemy, że:

1. administratorem danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z siedzibą w Krakowie ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków tel: 12 61 98 120
2. dane kontaktowe inspektora ochrony danych osobowych: iod.krakow@rdos.gov.pl
3. Pani/ Pana dane osobowe będą przetwarzane w związku z działaniami podejmowanymi w sprawach dotyczących środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, na podstawie art. 6 ust.1 lit. c), e) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (w ogólne rozporządzenie o ochronie danych), 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
4. dane osobowe są udostępniane następującym kategoriom odbiorców:
 - podmiotom upoważnionym do ich otrzymania na mocy przepisów prawa,
 - podmiotom serwisującym i obsługującym nasze systemy informatyczne
5. dane osobowe będą przechowywane przez okres wynikający z przepisów prawa tj. Jednolitego Rzeczonego Wykazu Akt Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska tj. - w przypadku:
 - dokumentacji dotyczącej: decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia – wieczyście;
 - opinii, weryfikacja postępowań, aktualność warunków – po 10 latach ekspertyza przez okres 10 lat przy czym po upływie tego okresu dokumentacja zostanie poddana ekspertyzie co do dalszego okresu jej przechowywania,
6. osobie, której dane dotyczą przysługuje prawo do żądania od administratora dostępu do danych osobowych, ich sprostowania, ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego, tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa,
7. obowiązek podania danych wynika z Ustawy z dnia z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Nie podanie danych osobowych uniemożliwi realizację działań wskazanych w pkt 3.
8. administrator nie przetwarza danych osobowych w sposób zautomatyzowany, w tym dane osobowe nie podlegają profilowaniu.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie polega na budowie bezkolizyjnego skrzyżowania wielopoziomowego DW957 (ul. Ludźmierska, ul. Kolejowa) z linią kolejową nr 99 relacji Chabówka – Zakopane w miejscowości Nowy Targ.

W ramach wariantu preferowanego W1 łączna długość budowanych i przebudowanych dróg wyniesie około 2 km, a powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie około 6 ha.

W ramach inwestycji przewiduje się wykorzystanie istniejącego śladu drogi DW957 i poprowadzenie drogi wojewódzkiej DW957 pod linią kolejową LK99 poprzez wykonanie obiektu inżynierskiego w ciągu linii kolejowej o długości około 20 m. Przekroczenie drogi linią kolejową zakłada się jednym przęsłem projektowanego wiaduktu kolejowego.

Na przebudowanym odcinku drogi DW957 przewiduje się realizację jezdni o szerokości 2 x minimum 3,5 m, obustronnej opaski wraz z elementami odwodnienia o szerokości około 0,3 m oraz obustronnego chodnika technologicznego. Ze względu na bardzo blisko zlokalizowaną zabudowę i konieczność ograniczenia zajęcia dodatkowych terenów do minimum przewiduje się wykonanie konstrukcji oporowej po obu stronach drogi na dojazdach do obiektu mostowego w ciągu LK99. Sumaryczna długość konstrukcji oporowej wynosić będzie około 1 km.

Układ wysokościowy przebudowanej drogi pozwala na pozostawienie połączenia drogowego DW957 z ul. Składową oraz DW957 z ul. Marii Pajerskiej - istniejące skrzyżowania zostaną rozbudowane. Skrzyżowania DW957 z ul. Ceramiczną i ul. Kolejową zostaną zamknięte, gdyż niweleta DW957 w ich miejscu zostanie obniżona o około 5,5 m. Zamknięte ulice zostaną zakończone placami do zawracania i dostosowane do zawracania dla samochodów ciężarowych. Na istniejącej sieci dróg zostanie wykonane stosowne oznakowanie pionowe informujące o braku możliwości przejazdu zamkniętymi odcinkami ulic.

Powiązanie ul. Kolejowej z DW957 będzie odbywać się istniejącym układem drogowym - łącznikiem ul. Kolejowej z ul. Marii Pajerskiej za Stadionem, a następnie poprzez rozbudowane skrzyżowanie DW957 z ul. Marii Pajerskiej. Planuje się rozbudowę tego fragmentu ulicy dostosowując ją do przejazdu autobusów. Na istniejącym połączeniu dróg DW957 z ul. Marii Pajerskiej planuje się wykonać skrzyżowanie skanalizowane, gdzie na wlocie podporządkowanym zostanie wyodrębniona wyspa typu „mała kropla”, stanowiąca również miejsce azylu w ciągu wyznaczonego tu przejścia dla pieszych.

Po północnej stronie, tereny częściowo skomunikowane będą bez zmian w stosunku do stanu istniejącego poprzez odtworzone zjazdy wykonane bezpośrednio z DW957. Dodatkowo przewiduje się tu wykonanie dodatkowej drogi gminnej powiązanej z ul. Kasprowicza, której przebieg omija istniejącą zabudowę i pozwala na skomunikowanie istniejącej drogi wewnętrznej wzdłuż linii kolejowej LK99 z drogą publiczną.

Przewiduje się realizację nowego połączenia ul. Ceramicznej z ul. Składową poprzez wykonanie nowego odcinka drogi gminnej długości około 110 m, biegnącego równoległe do

drogi wojewódzkiej DW957 w odległości około 210 m, przebiegającego przez teren usługowo-handlowy o małym stopniu zagospodarowania, pomiędzy istniejącymi obiektami budowlanymi.

Na skrzyżowaniu DW957 z ul. Składową, na którym w stanie istniejącym znajduje się sygnalizacja świetlna, przewidziano wykonanie ronda turbinowego o 5 wlotach i średnicy zewnętrznej około $D_z = 43 \div 53$ m. Jako czwarty wlot skrzyżowania zaprojektowano nową drogę gminną obsługującą tereny po stronie północno-zachodniej, a które utraciły dostęp do DW957 w wyniku budowy bezkolizyjnego przejazdu pod linią kolejową. Natomiast piąty wlot stanowi zjazd publiczny do Centrum Handlowego. Dodatkowa droga pobiegnie w kierunku linii kolejowej, równolegle do drogi wojewódzkiej DW957 i zakończona będzie placem do zawracania oraz zjazdem na istniejącą drogę wewnętrzną. Wykonanie zjazdu z ronda do Centrum Handlowego Stopiak pozwoli na zamknięcie bezpośredniego, uciążliwego zjazdu z drogi wojewódzkiej DW957 na ten teren.

W ciągu drogi wojewódzkiej DW957 zatoki autobusowe w stanie istniejącym zlokalizowane są przy Stadionie. W związku z budową przejścia drogą wojewódzką DW957 pod linią kolejową, konieczne jest przełożenie tych istniejących zatok autobusowych zlokalizowanych na wysokości Stadionu. W związku z tym, pomiędzy DW957 a Stadionem zaprojektowano jezdnię jednokierunkową dla obsługi komunikacji zbiorowej spełniającą parametry pętli autobusowej. Wjazd z ul. Marii Pajerskiej będzie tylko dla komunikacji zbiorowej w relacji na prawoskręt od wjazdu z drogi wojewódzkiej DW957. W miejscu tym przewidziano 2 miejsca postojowe dla autobusów. Całkowita szerokość jezdni wynosić będzie około 6,0 m, w tym szerokość pasa ruchu około 3,0 m. Na łukach wykonane będą stosowne poszerzenia.

W związku z kolizją projektowanej geometrii skrzyżowania DW957 z ul. Składową z budynkiem przy ul. Ludźmierskiej 14 oraz budynkiem sprzedaży biletów i obsługi Stadionu przy ul. Kolejowej zachodzi konieczność ich wyburzenia.

Komunikacja pieszych i rowerzystów w zakresie przylegających do inwestycji obiektów odbywać się będzie w poziomie terenu, natomiast w rejonie linii kolejowej LK99 ruch pieszo-rowerowy zostanie bezkolizyjnie przeprowadzony pod torowiskiem. Od strony południowo-wschodniej planuje się wykonać zejście pieszo-rowerowe pod obiekt mostowy o pochyleniu podłużnym maksymalnie 6%, natomiast od strony północno-zachodniej ze względu na bliską zabudowę przewidziano wykonanie zadaszanej pochylni dla pieszych o spadku nie większym niż 10%. Piesi i rowerzyści pod obiektem mostowym nie będą prowadzeni w poziomie jezdni tylko na wysokości około 2,15 m nad jezdnią, z minimalnym zachowaniem skrajni pod obiektem. Ze względu na ograniczenia terenowe układ rowerowy po stronie prawej posiadać będzie powiązanie jedynie od ul. Marii Pajerskiej do ul. Ceramicznej.

Projektowane parametry techniczne drogi wojewódzkiej DW957 (ul. Ludźmierska, ul. Kolejowa):

- | | | |
|---|---------------------------------------|---------------------------------|
| - | klasa techniczna drogi: | G 1x2 |
| - | prędkość projektowa na całym odcinku: | $V_p = 50$ km/h |
| - | kategoria ruchu: | KR4 |
| - | dopuszczalny nacisk pojedynczej osi: | |
| - | na nawierzchnię jezdni: | 115 kN/oś |
| - | szerokość całkowita jezdni: | 2 x minimum 3,5 m = około 7,0 m |
| - | wysokość skrajni: | około 4,6 m |

Odwodnienie projektowanego układu drogowego wraz z obiektem inżynierskim realizowane będzie poprzez zamknięty system kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz system rowów otwartych, odprowadzających wody do projektowanej kanalizacji deszczowej. Kanalizacja deszczowa została przewidziana na odcinkach, gdzie jezdnia zostanie ograniczona krawężnikiem bądź w miejscach, gdzie przewidziano zastosowanie ścieków drogowych. Na fragmentach nowych odcinków dróg gminnych, wzdłuż których nie będzie potrzeby wykonania chodników bądź ograniczenia jezdni wyniesionymi krawężnikami, przewiduje się system rowów drogowych otwartych, odprowadzających wody do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zgodnie z poniższymi założeniami:

- wody opadowe i roztopowe pochodzące z DW957, objętej zakresem przedsięwzięcia będą kierowane do rozbudowanego systemu kanalizacji deszczowej powiązanego z istniejącym odwodnieniem dróg (zarówno fragmentów kanalizacji deszczowej jak i otwartych rowów drogowych), który dalej (poza przedsięwzięciem) kierowany jest do odbiornika jakim jest rzeka Czarny Dunajec;
- wody opadowe i roztopowe pochodzące z projektowanej sieci dróg po południowej stronie terenu inwestycji, ze względu na intensywne zagospodarowanie tych terenów oraz istniejącą zabudowę, kierowane będą do projektowanej kanalizacji deszczowej powiązanej z istniejącymi odcinkami kanalizacji deszczowej (istniejąca kanalizacja będąca we władaniu zarówno Miasta jak i ZDW z ostatecznym odbiornikiem: rzeka Czarny Dunajec);
- droga gminna obsługująca tereny od strony północnej DW957, pomiędzy Centrum Handlowym Stopiak a linią kolejową LK99, będzie posiadała odwodnienie zarówno w formie otwartych rowów drogowych jak i w formie kanalizacji deszczowej. System odwodnienia tej drogi będzie musiał zostać włączony do systemu odwodnienia drogi wojewódzkiej DW957 ze względu na ograniczenia terenowe jak i brak innego odbiornika wód w tym rejonie;
- planowana do realizacji droga gminna po stronie północno-wschodniej DW957 (łącznik z ul. Kasprowicza) również będzie posiadała odwodnienie zarówno w formie otwartych rowów drogowych jak i w formie kanalizacji deszczowej. Ukształtowanie terenu w osi drogi posiada spadek w kierunku ul. Kasprowicza do której się włącza, zatem system odwodnienia nowego odcinka drogi zostanie włączony do istniejącej kanalizacji deszczowej w ciągu ul. Kasprowicza.

Elementy odwodnienia drogowego (korytkowe lub trójkątne) realizowane będą lokalnie w zależności od ukształtowania terenu wzdłuż ciągów pieszych i rowerowych, wzdłuż zjazdów oraz wzdłuż konstrukcji oporowych. Ponadto, przewiduje się realizację wzdłuż krawężników „ścieku ulicznego”, którym odprowadzane wody deszczowe będą kierowane do studzienek ściekowych połączonych z systemem kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe z wiaduktu odprowadzane będą powierzchniowo z wykorzystaniem spadków poprzecznych i podłużnych ze skierowaniem do systemu odwodnienia drogi. Zaplanowano budowę przepompowni wraz z zasilaniem w celu odwadniania układu drogowego przeprowadzonego pod linią kolejową LK99.

Wszystkie wpusty deszczowe wyposażone będą w wyjmowane kosze na zanieczyszczenia. Dodatkowo wszystkie projektowane studnie na kanalizacji deszczowej wykonane będą z przegłębieniem (osadnikiem o minimalnej wysokości 0,8 m), mającym za zadanie osadzanie zawiesiny na ich dnie.

Maksymalna ilość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do istniejącej kanalizacji deszczowej wzrośnie o ok. 98 l/s w stosunku do stanu aktualnego (z ok. 131 l/s do

ok. 229 l/s). Dlatego też w celu spowolnienia odpływu wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiornika końcowego zastosowane zostaną urządzenia retencyjne tj.:

- podziemny zbiornik retencyjny o pojemności nie mniejszej niż 63 m³, zlokalizowany przy przepompowni ścieków,
- kanał o średnicy DN600 mm i objętości retencyjnej na poziomie ok. 26 m³,
- kanał o średnicy DN900 mm i objętości retencyjnej na poziomie ok. 26 m³.

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie**

NACZELNIK WYDZIAŁU OCEN ODDZIAŁYWANIA NA

ŚRODOWISKO

mgr Ada Słodkowska-Łabuzek

/podpis elektroniczny/