

74
01051010



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.ASu.6665-1-21-08

Kraków, dnia 2010-04-29

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W KRAKOWIE
ZŁOŻONO OSOBISCIE
2010-05-05
= Dz
podpis 10859

2113
p-21p
Jg

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257 poz. 2573, ze zm.), w związku z art. 104, art. 107 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.),

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

wniosku z dnia 11.06.2008 r. Pani Joanny Dermę z Krakowskiego Biura Projektów Dróg i Mostów Transprojekt Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Mogilskiej w Krakowie, działającej z upoważnienia Inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie z siedzibą przy ul. Mogilskiej 25 w Krakowie, złożonego przy piśmie z dnia 16.06.2008 r. L. dz. PD/JD/06012/4211/08, przekazanego przez Burmistrza Dąbrowy Tarnowskiej postanowieniem z dnia 15.12.2008 r. znak: GKR.7624-11/2008 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (data wpływu 17.12.2008 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miasta Dąbrowa Tarnowska w ciągu drogi krajowej nr 73 Wiśniówka – Kielce – Szczucin – Tarnów – Jasło km 108+090 – 115+008 (113+770 kilometr istniejący)”, realizowanego w części na terenie kolejowym zamkniętym PKP,

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

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Tarnowskiej znak: NNZ-420-40/09 z dnia 28.10.2009 r.,

o r z e k a m

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa obwodnicy miasta Dąbrowa Tarnowska w ciągu drogi krajowej nr 73 Wiśniówka – Kielce – Szczucin – Tarnów – Jasło km 108+090 – 115+008 (113+770 kilometr istniejący)” wg wariantu III, realizowanego w części na terenie

kolejowym zamkniętym PKP, którego inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu drogi krajowej nr 73, która zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego, w powiecie dąbrowskim na terenie gminy Olesno i gminy Dąbrowa Tarnowska.

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

- a) Prace budowlane i ziemne należy prowadzić przy użyciu technologii wykluczających możliwość zanieczyszczenia gruntów i wód gruntowych oraz wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi.
- b) Prace w korytach cieków wodnych należy prowadzić w sposób nie powodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych. W trakcie prac budowlanych należy do minimum ograniczyć ingerencję w koryta rzeki Breń, potoku Gruszowianka oraz innych cieków. Przy przełożeniu rzeki Breń należy uwzględnić możliwość wykorzystania dawnego meandru rzeki.
- c) Należy wyposażyć zaplecza budowy w urządzenia sanitarne.
- d) W trakcie prac budowlanych należy maksymalnie chronić zieleń osłonową cieków wodnych oraz drożność korytarzy ekologicznych wyznaczonych przez cieki.
- e) Podczas prowadzenia prac budowlanych należy stosować wszystkie sposoby minimalizowania wpływu drogi na środowisko przyrodnicze, które zostały wymienione w części X pkt 4.0 raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
- f) Wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków.
- g) Napotkane podczas prac ziemnych płazy należy przenieść poza teren inwestycji.
- h) Napotkane podczas prac ziemnych gatunki roślin, będące pod ochroną ścisłą, należy przenieść w miejsce uzgodnione z RDOŚ.
- i) W czasie budowy przepustów oraz mostów powinny być stosowane osłony, które zapobiegą przedostawaniu się pyłów oraz odpadów budowlanych do cieków. Ponadto, podczas budowy mostu przez ciek wodny należy stosować grodze zabezpieczające wody przed zanieczyszczeniem.
- j) Wykorzystywany przy realizacji inwestycji sprzęt i środki transportowe winny charakteryzować się możliwie jak najmniejszym oddziaływaniem na jakość środowiska oraz znajdować się w dobrym stanie technicznym. Istotne są parametry dotyczące zużycia paliwa, jego rodzaj, jak również ilość i jakość wydzielanych spalin. Urządzenia i maszyny robocze oraz pojazdy wykorzystywane przy realizacji inwestycji winny posiadać właściwie uregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie

norm dotyczących emisji spalin. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja w/w sprzętu, który nie powinien być przeciążany i przeładowywany. Należy również stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia) na samochodach przewożących materiały pyłące i sypkie lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna).

- k) Miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych należy odpowiednio zabezpieczyć przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntów i wód. Powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapobiegą przedostawaniu się produktów ropopochodnych do gruntu i wód.
- l) Prace budowlane należy prowadzić tak, aby nie spowodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych oraz nie powodować zmiany kierunków lub prędkości przepływów. Ponadto w fazie robót budowlanych związanych z robotami ziemnymi, budową przepustów i obiektów mostowych oraz przełożeniem cieku i rowów należy zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zamulaniem (wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu budowy) i przedostaniem się do nich zanieczyszczeń wypływających z materiałów stosowanych do budowy, jak też zawiesin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu (również awaryjne wycieki paliwa).
- m) Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo-budowlanych powodujących wzmożone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, należy eliminować to zjawisko poprzez zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych. Aby zapobiec wtórnemu pyleniu, zanieczyszczeniu wód powierzchniowych gruntem wywiezionym pod kołami pojazdów obsługujących budowę, na wyjazdach z placu budowy należy usytuować stanowiska mycia kół i podwozi (z instalacją oczyszczającą ściek), a jezdnia winna zostać posprzątana z zalegającego błota.
- n) Materiały sypkie winny być magazynowane w sposób eliminujący pylenie.
- o) Powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach, w zabezpieczonych przyzmacach, w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza na wodę, glebę, powietrze, florę i faunę, a także należy zapewnić ich odbiór przez uprawnione podmioty.
- p) Materiały budowlane oraz powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady, winny być składowane w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza wodę, glebę, powietrze, roślinność. Zakazuje się składowania materiałów budowlanych, odpadów, w zasięgu systemów korzeniowych drzew.
- q) Wytworzone w fazie budowy jak i eksploatacji odpady, winny być przekazane do odzysku lub w przypadku braku możliwości ich odzysku, do unieszkodliwienia innym posiadaczom odpadów, posiadającym stosowne zezwolenia (pozwolenia) właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania tymi odpadami, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

- r) Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zastosować środki techniczno-organizacyjne minimalizujące oddziaływanie akustyczne, między innymi poprzez:
- unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej,
 - prowadzenie prac w pobliżu siedzib ludzkich w godzinach dziennych tj. od godz. 6⁰⁰ do godz. 22⁰⁰,
 - ograniczanie (w miarę możliwości) stosowania kafarów w pobliżu zabudowy mieszkaniowej,
 - lokalizowanie zapleczy budowy na terenie położonym możliwie najdalej od zabudowy mieszkaniowej.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

W dokumentacji służącej do wydania ww. decyzji należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- a) Należy ująć ścieki i wody opadowe oraz roztopowe z powierzchni wszystkich skrzyżowań, wiaduktu oraz odcinków trasy od km 110+598 – 115+008 w system kanalizacji opadowej i skierować je odpowiednio do wód powierzchniowych, urządzeń wodnych (rowów) lub istniejącej już kanalizacji opadowej.
- b) Ścieki i wody opadowe oraz roztopowe z pozostałych odcinków trasy należy odprowadzić systemem rowów przydrożnych z wylotami odpowiednio do cieków powierzchniowych bądź urządzeń wodnych (rowów).
- c) Należy zrealizować urządzenia oczyszczające ścieki opadowe i roztopowe ujęte w szczelny system, pochodzące z V odcinka trasy (km 114+297 – 115+008), w zakresie usuwania zawieszin przed wprowadzeniem do odbiornika.
- d) Należy rozważyć potrzebę zastosowania rozwiązań techniczno – organizacyjnych zabezpieczających wody powierzchniowe i środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniami w wyniku awarii drogowych.
- e) Obiekty mostowe i przepusty należy zrealizować w sposób umożliwiający swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
- f) Przy umacnianiu brzegów koryt cieków należy zastosować materiały i technologie umożliwiające odtworzenie pokrywy roślinnej brzegów. Zabrania się umacniania dna cieków, za wyjątkiem przypadków uzasadnionych względami technicznymi bezpieczeństwa budowl.
- g) Urządzenia do oczyszczania ścieków z drogi należy zaprojektować w taki sposób, aby nie stanowiły pułapki dla zwierząt (np. należy przewidzieć odpowiednie nachylenie skarp, itp.).
- h) Zadrzewienia przydrożne powinny się składać z gatunków rodzimego pochodzenia. Skład gatunkowy zadrzewień winien być dostosowany do siedliska.
- i) Na dojsiach do przejść dla zwierząt należy zaprojektować zielen naprowadzającą (nie dotyczy przepustów dostosowanych do migracji drobnych zwierząt).

- j) Tereny pod mostami i przepustami wskazanymi jako przejścia dla zwierząt należy wyposażać, o ile jest to możliwe, w tzw. suche półki, umożliwiające migrację drobnej zwierzyny. Suche przejścia pod mostami i w przepustach powinny być wyścielone ziemią mineralną. Dopuszcza się stosowanie powierzchni betonowych na przejściach dla płazów, natomiast zakazuje się stosowania koszy siatkowo – kamiennych tzw. gabionów.
- k) Rozwiązania techniczne i organizacyjne winny w maksymalnie możliwy sposób gwarantować płynność ruchu pojazdów, minimalizować konieczność ich zatrzymania i ruszania, skutkującą zmniejszonym zużyciem paliwa, a tym samym zmniejszoną emisją gazów i pyłów.
- l) Parametry techniczne jezdni winny gwarantować możliwie niską emisję hałasu w rejonie istniejącej i ewentualnie projektowanej zabudowy mieszkaniowej. Konstrukcja drogi, wierzchnia, ścierna warstwa jezdni winna zostać dobrana pod kątem minimalizacji emisji hałasu powstającego w wyniku toczenia się po niej kół pojazdów.
- m) Należy zrealizować ekrany akustyczne pochłaniające i przezroczyste, w następujących lokalizacjach i o poniżej podanych parametrach:

| Nr ekranu | Strona | Km początkowy | Km końcowy | Wysokość [m] | Długość ekranu* [m] | Rodzaj |
|-----------|--------|---------------|------------|--------------|---------------------|---------------|
| 1 | lewa | 108+369 | 108+527 | 4,0 | 180 | odbijający |
| | lewa | 108+527 | 108+667 | 4 | 140 | pochłaniający |
| | lewa | 108+667 | 108+739 | 4 | 73 | pochłaniający |
| 2 | prawa | 108+549 | 108+789 | 4,5 | 240 | pochłaniający |
| 3 | prawa | 109+937 | 110+015 | 4 | 78 | pochłaniający |
| | prawa | 110+015 | 110+199 | 5,5 | 185 | pochłaniający |
| | prawa | 110+199 | 110+236 | 5,5 | 45 | pochłaniający |
| 4 | lewa | 110+016 | 110+074 | 4,5 | 58 | pochłaniający |
| | lewa | 110+074 | 110+202 | 5,5 | 125 | pochłaniający |
| | lewa | 110+202 | 110+230 | 5 | 40 | pochłaniający |
| 5 | prawa | 110+254 | 110+270 | 6,5 | 18 | pochłaniający |
| | prawa | 110+267 | 110+348 | 6,5 | 84 | pochłaniający |
| | prawa | 110+348 | 110+500 | 5 | 154 | odbijający |
| | prawa | 110+500 | 110+701 | 3,5 | 203 | odbijający |
| | prawa | 110+701 | 110+789 | 3,5 | 89 | pochłaniający |
| | prawa | 110+789 | 110+885 | 3,5 | 96 | odbijający |
| | prawa | 110+885 | 110+930 | 3,5 | 46 | pochłaniający |
| | prawa | 110+930 | 111+061 | 3,5 | 132 | pochłaniający |
| | prawa | 111+061 | 111+116 | 3,5 | 56 | pochłaniający |

| Nr ekranu | Strona | Km początkowy | Km końcowy | Wysokość [m] | Długość ekranu* [m] | Rodzaj |
|-----------|--------|---------------|------------|--------------|---------------------|---------------|
| | prawa | 111+116 | 111+139 | 4 | 23 | odbijający |
| | prawa | 111+139 | 111+197 | 4 | 58 | pochłaniający |
| | prawa | 111+197 | 111+351 | 5 | 156 | pochłaniający |
| | prawa | 111+351 | 111+431 | 4 | 80 | pochłaniający |
| | prawa | 111+431 | 111+483 | 3,5 | 53 | pochłaniający |
| 6 | lewa | 110+254 | 110+407 | 4 | 165 | odbijający |
| 7 | lewa | 110+572 | 110+625 | 7 | 51 | pochłaniający |
| | lewa | 110+625 | 110+788 | 4,5 | 162 | pochłaniający |
| | lewa | 110+788 | 110+884 | 3,5 | 95 | odbijający |
| | lewa | 110+884 | 111+090 | 3,5 | 204 | pochłaniający |
| 8 | prawa | 111+714 | 111+816 | 4 | 101 | pochłaniający |
| | prawa | 111+816 | 111+958 | 6,5 | 140 | odbijający |
| | prawa | 111+958 | 112+124 | 5 | 165 | odbijający |
| | prawa | 112+124 | 112+149 | 3,5 | 26 | odbijający |
| | prawa | 112+149 | 112+263 | 3,5 | 115 | pochłaniający |
| 9 | lewa | 111+836 | 112+126 | 4,5 | 293 | odbijający |
| | lewa | 112+126 | 112+151 | 3,5 | 26 | odbijający |
| | lewa | 112+151 | 112+272 | 3,5 | 120 | pochłaniający |
| 10 | prawa | 112+466 | 112+602 | 4,5 | 138 | pochłaniający |
| | prawa | 112+602 | 112+629 | 3,5 | 27 | odbijający |
| | prawa | 112+629 | 112+757 | 3,5 | 124 | pochłaniający |
| | prawa | 112+757 | 112+826 | 3,5 | 72 | odbijający |
| | prawa | 112+826 | 113+040 | 5,5 | 214 | odbijający |
| | prawa | 113+040 | 113+281 | 4,5 | 258 | pochłaniający |
| | prawa | 113+285 | 113+277 | 3,5 | 49 | pochłaniający |
| 11 | prawa | 113+294 | 113+398 | 3,5 | 136 | pochłaniający |
| 12 | lewa | 112+465 | 112+606 | 4,5 | 139 | pochłaniający |
| | lewa | 112+606 | 112+633 | 4,5 | 28 | odbijający |
| | lewa | 112+633 | 112+750 | 4,5 | 116 | pochłaniający |
| | lewa | 112+750 | 112+825 | 3,5 | 74 | pochłaniający |
| 13 | lewa | 112+974 | 113+160 | 6,5 | 188 | odbijający |
| | lewa | 113+160 | 113+268 | 5,5 | 113 | pochłaniający |

| Nr ekranu | Strona | Km początkowy | Km końcowy | Wysokość [m] | Długość ekranu* [m] | Rodzaj |
|-----------|--------|---------------|------------|--------------|---------------------|---------------|
| | lewa | 113+264 | 113+307 | 5,5 | 74 | pochłaniający |
| 14 | lewa | 113+317 | 113+399 | 3,5 | 128 | pochłaniający |
| 15 | lewa | 113+999 | 114+377 | 4 | 413 | pochłaniający |
| 16 | prawa | 114+358 | 114+364 | 5 | 21 | pochłaniający |
| | prawa | 114+364 | 114+434 | 5,5 | 84 | pochłaniający |
| | prawa | 114+428 | 114+490 | 5,5 | 62 | pochłaniający |
| | prawa | 114+490 | 114+679 | 7 | 185 | odbijający |
| | prawa | 114+679 | 114+713 | 7,5 | 34 | odbijający |
| | prawa | 114+706 | 114+767 | 7,5 | 63 | odbijający |
| | prawa | 114+773 | 114+788 | 7,5 | 29 | mieszany |
| | prawa | 114+779 | 114+868 | 7,5 | 90 | odbijający |
| 17 | lewa | 114+472 | 114+550 | 6 | 79 | odbijający |
| | lewa | 114+550 | 114+644 | 6,5 | 96 | odbijający |
| | lewa | 114+644 | 114+690 | 6 | 47 | odbijający |

*długość mierzona po ekranie

- n) Ekrany akustyczne przeźroczyste należy zapewnić na obiektach mostowych; w miejscach, gdzie budynki mieszkalne znajdują się w bliskiej odległości od tych urządzeń (do 30 m) oraz w strefach ekspozycji krajobrazu kulturowego (na wzniesieniach). W pozostałych miejscach należy zrealizować ekrany pochłaniające, które proponuje się obsadzić roślinami pnącymi, co wpłynie pozytywnie na wytworzenie mikroklimatu oraz zmniejszenie efektu wielokrotnego odbicia fal hałasu od ścian.
- o) Z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru, klęski żywiołowej lub innego zagrożenia należy przewidzieć wyjścia awaryjne dla ekranów o długości większej niż 400 m. Wyjścia awaryjne, każde szerokości nie mniejszej niż 1,4 m, należy zapewnić w odstępach nie większych niż 200 m. Między wyjściami awaryjnymi należy umieścić, w odstępach nie rzadziej niż 100 m, informacje widoczne dla uczestników ruchu, wskazując kierunek do najbliższego wyjścia awaryjnego. Jako wyjście awaryjne można potraktować również przerwy w ekranie występujące, gdy zmienia się lokalizacja tego urządzenia w przekroju drogi. Przerwa pomiędzy odcinkami ekranu powinna być wykonana na tzw. zakładkę tj. minimum 4 m.
- p) Zgodnie z opracowanym raportem o oddziaływaniu na środowisko (zeszyt A) urządzenia zabezpieczające przed hałasem komunikacyjnym powinny spełniać wymagania ochrony środowiska w zakresie skutecznego zabezpieczenia zabudowy mieszkaniowej przed negatywnym oddziaływaniem przedmiotowej inwestycji. Zastosowane panele dźwiękochłonne powinny spełniać wymagania, zgodne z normami PN-EN 1793-1, PN-EN 1793-2. Na ekranach zaprojektowanych jako przeźroczyste należy umieścić czarne pasy lub

zastosować inne materiały (np. zawierające wbudowane już w przeźroczystą płytę kolorowe pasemka), umożliwiające widzenie takiej przeszkody przez ptaki.

- q) Z uwagi na przekroczenie w pasie drogowym na rozpatrywanych odcinkach dopuszczalnych stężeń związków azotu NO₂ należy przeanalizować możliwość zastosowania pasów zieleni.
- r) W dokumentacji projektowej należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.

1.4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

1.5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

II. Obowiązki dotyczące zapobiegania, minimalizacji skutków przyrodniczych oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- a) Przez okres 2 lat od momentu rozpoczęcia użytkowania drogi należy prowadzić monitoring śmiertelności zwierząt na drodze, a także monitoring drożności ekologicznej przepustów oraz wiaduktów nad linią kolejową, przystosowanych do funkcji przejść dla drobnych zwierząt.
- b) Należy zastosować się do propozycji działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na środowisko, określonych we wnioskach z monitoringu.

III. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

IV. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Do takich terenów kwalifikuje się wstępnie rejon budynku nr 106 usytuowanego na działce nr 795 w km 114+585 po prawej stronie drogi (zbyt mała odległość tego obiektu od krawędzi drogi).

V. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w pozwoleniu na budowę obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkalnej przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

VI. Niniejsza decyzja obejmuje również realizację przebudowy kolidującej infrastruktury technicznej w postaci linii energetycznych, gazociągów, kanalizacji,

magistrali wodociągowych, linii teletechnicznych itp. poza liniami rozgraniczającymi obwodnicy miasta Dąbrowa Tarnowska w ciągu drogi krajowej nr 73 Wiśniówka – Kielce – Szczucin – Tarnów – Jasło km 108+090 – 115+008 (113+770 kilometr istniejący).

VII. Niniejszej decyzji, na wniosek z dnia 2 marca 2010 r. Pełnomocnika Inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie z siedzibą przy ul. Mogilskiej 25 w Krakowie, nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.

VIII. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:

Charakterystykę przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.

U Z A S A D N I E N I E

Pani Joanna Derma z Krakowskiego Biura Projektów Dróg i Mostów Transprojekt Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Mogilskiej w Krakowie, działająca z upoważnienia Inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie z siedzibą przy ul. Mogilskiej 25, wystąpiła przy piśmie z dnia 16.06.2008 r. L. dz. PD/JD/06012/4211/08 z wnioskiem z dnia 11.06.2008 r. do Burmistrza Dąbrowy Tarnowskiej, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy miasta Dąbrowa Tarnowska w ciągu drogi krajowej nr 73 Wiśniówka – Kielce – Szczucin – Tarnów – Jasło km 108+090 – 115+008 (113+770 kilometr istniejący)**”, realizowanego w części na terenie kolejowym zamkniętym PKP. Burmistrz Dąbrowy Tarnowskiej stwierdził swoją niewłaściwość rzeczową w sprawie wydania powyższej decyzji i przekazał ww. wniosek postanowieniem z dnia 15.12.2008 r. znak: GKR.7624-11/2008 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (data wpływu 17.12.2008 r.). Decyzją z dnia 13.02.2009 r. znak: GKR.7624-11/2008/2009 Burmistrz Dąbrowy Tarnowskiej umorzył postępowanie w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Do wniosku dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do II grupy przedsięwzięć zgodnie z art. 173 ww. ustawy oraz § 3 ust. 1 pkt 56 („drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, nie wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg”) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco

oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym, stąd zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz ust. 6 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 organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 03.03.2009 r. zawiadomił wszystkie strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zastosowano, zgodnie z delegacją art. z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Przedmiotowe zawiadomienie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Dąbrowa Tarnowska w terminie od 09.03.2009 r. do 23.03.2009 r. oraz w Urzędzie Gminy Olesno w terminie od 06.03.2009 r. do 16.04.2009 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 03.03.2009 r. do 18.03.2009 r. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 03.03.2009 r. znak: OO.AK.6665-1-21-08 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Tarnowskiej o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko i ustalenia jego zakresu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Tarnowskiej (pismo z dnia 16.03.2009 r. znak: NNZ-420-9/09) wydał opinię stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie z dnia 07.04.2009 r. znak: OO.AK.6665-1-21-08 o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa obwodnicy miasta Dąbrowa Tarnowska w ciągu drogi krajowej nr 73 Wiśniówka – Kielce – Szczucin – Tarnów – Jasło km 108+090 – 115+008 (113+770 kilometr istniejący)”, określając zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko. Przedmiotowe postanowienie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Dąbrowa Tarnowska w terminie od 15.04.2009 r. do 28.04.2009 r. oraz w Urzędzie Gminy Olesno w terminie od 14.04.2009 r. do 30.04.2009 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 08.04.2009 r. do 22.04.2009 r. Informacja o postanowieniu zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Pełnomocnik Inwestora przy piśmie z dnia 08.06.2009 r. przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, do którego składał uzupełnienie przy piśmie z dnia 06.10.2009 r. L. dz. PD/JD/06012/5651/09, a także

wyjaśnienia przy pismach z dnia 19.10.2009 r. L. dz. PD/JD/06012/5903/09 oraz z dnia 10.02.2010 r. L. dz. PD/JD/06013/913/10

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 09.10.2009 r. znak: OO.AK.6665-1-21-08 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Tarnowskiej o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Tarnowskiej wydał opinię znak: NNZ-420-40/09 z dnia 28.10.2009 r., uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, na stronach Centrum Informacji o Środowisku, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Dąbrowa Tarnowska oraz w Urzędzie Gminy Olesno wywieszono obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. znak: OO.AK.6665-1-21-08 z dnia 09.10.2009 r., informujące o wpłynięciu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni. Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie miało miejsce w dniach od 12.10.2009 r. do 03.11.2009 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Dąbrowa Tarnowska w dniach od 21.10.2009 r. do 10.11.2009 r. oraz Urzędu Gminy Olesno w dniach od 19.10.2009 r. do 12.11.2009 r. Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w ustawowym terminie 21 dni, nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie, zarówno od społeczeństwa jak i od organizacji społecznych i ekologicznych.

W toku postępowania do tut. Dyrekcji wpłynęły pisma z dnia 27.04.2009 r. oraz z dnia 23.11.2009 r. Państwa Krystyny i Józefa Mielniczuk, będących stronami niniejszego postępowania. W pismach tych strony wносиły o ponowne przeanalizowanie przebiegu obwodnicy na nasypie z wiaduktem nad ulicą Oleśnicką w Dąbrowie Tarnowskiej i torami kolejowymi informując, że budynek mieszkalny usytuowany na działce, będącej ich własnością, pozostanie w nizinie, a od strony południowo – zachodniej pozbawiony zostanie dostępu do słońca (pozostanie w zacieleniu). Wyrazili również obawę, iż brak wietrzenia oraz ciągu kominowego, spowodowany położeniem nasypu w stosunku do ich działki, może zagrozić ich życiu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przy piśmie z dnia 08.12.2009 r. znak: OO.AK.6665-1-21-08 zwrócił się do Pełnomocnika oraz Inwestora o ustosunkowanie się do spraw i zagadnień podnoszonych przez Państwa Krystynę i Józefa Mielniczuk. Pełnomocnik, przy piśmie z dnia 17.12.2009 r. L. dz. PD/JD/06012/7052/09, wyjaśnił, iż „budynek wnioskującej strony znajduje się w odległości ok. 30 m od podstawy nasypu o wysokości ok. 8 m oraz w odległości ok. 45 m od krawędzi wiaduktu, na którym przewidziano ekran akustyczny”, co powoduje, iż nie może być mowy o braku ciągu kominowego oraz przewietrzania. Ponadto dodał, że droga w swoim planowanym przebiegu nie będzie utrudniała dostępu światła dziennego do budynku Państwa Mielniczuk oraz poinformował, że działka oraz zlokalizowany na niej budynek mieszkalny znajdują się poza zasięgiem ponadnormatywnego oddziaływania prognozowanego hałasu komunikacyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, zgodnie z art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego zawiadomił strony o zakończeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Zawiadomienie z dnia 12.03.2010 r. znak: OO.ASu.6665-1-21-08 było zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Dąbrowa Tarnowska w terminie od 19.03.2010 r. do 02.04.2010 r., w Urzędzie Gminy Olesno w terminie od 17.03.2010 r. do 02.04.2010 r., oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 15.03.2010 r. do 31.03.2010 r. Ponadto, ww. zawiadomienie było umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. W wyznaczonym 7 – dniowym terminie żadna ze stron nie wypowiedziała się co do zebranych dowodów i materiałów, ani nie złożyła żadnych żądań w sprawie.

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu drogi krajowej nr 73. Na etapie studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowego rozpatrywane były trzy warianty trasy, oraz wariant zerowy. W wyniku tej analizy został odrzucony wariant I inwestycji przebiegający w znacznej części przez gminę Olesno, przede wszystkim z uwagi na liczne sprzeciwy zarówno mieszkańców jak i władz tej gminy. Do dalszej analizy przyjęto dwa warianty tj. wariant II przechodzący wyłącznie przez teren gminy Dąbrowa Tarnowska i wariant III rozpoczynający się na terenie gminy Olesno (wyłączenie się z istniejącej drogi krajowej nr 73), a następnie przebiegający przez obszary administracyjne należące do gminy Dąbrowa Tarnowska. Rozpatrywano również wariant zerowy (niepodejmowanie przedsięwzięcia).

Wariant 0 – niepodejmowanie przedsięwzięcia czyli ruch drogowy w obrębie Dąbrowy Tarnowskiej odbywałby się po dotychczasowej drodze krajowej nr 73 prowadzącej przez centrum miasta. Natężenie ruchu na odcinku drogi, która przebiega przez centrum Dąbrowy Tarnowskiej jest znaczne. Obecny stan drogi, jej charakter i struktura ruchu stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa zarówno kierowców jak i pieszych. Analizowany odcinek drogi krajowej nr 73 jest wąski i w większości skoleinowany. Istniejąca nawierzchnia drogi jak i jej parametry nie są przystosowane do przenoszenia ruchu ciężkiego. Ruch miejski w znacznym stopniu utrudnia ruch tranzytowy na tej trasie. Wydłuża się czas podróży, zaburzona jest płynność jazdy. Znaczne zagęszczenie budynków mieszkalnych oraz obiektów użyteczności publicznej przy trasie drogi w obrębie centrum miasta powodują zwiększone natężenie ruchu pieszych, co wiąże się ze zwiększonym ryzykiem wypadków z udziałem ludzi. Ponadto istniejąca droga nie jest wyposażona w urządzenia ochrony środowiska, a brak miejsca uniemożliwia wybudowanie tych urządzeń. Stan środowiska w otoczeniu istniejącej drogi jest bardzo niekorzystny z uwagi na zwiększoną emisję spalin, ponadnormatywny poziom hałasu komunikacyjnego i drgania podłoża. Jest to szczególnie niekorzystne dla występującej wzdłuż drogi zwartej zabudowy mieszkaniowej. W perspektywie czasowej przewiduje się dalszy wzrost natężenia ruchu komunikacyjnego i narastanie negatywnych oddziaływań drogi, z możliwością całkowitego paraliżu komunikacyjnego w tej części miasta.

Wariant II – trasa drogi została zaproponowana z uwagi na protest gminy Olesno wobec pierwotnego projektu obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej prowadzącej częściowo poprzez tereny gminy Olesno. Wariant II w całości położony jest w gminie Dąbrowa Tarnowska na odcinku od km 108+300 (istniejący km drogi 108+300) do km 115+267,43 (istniejący km drogi 113+770,00). Biegnie w większości przez, tereny pozbawione zabudowy. Zabudowa mieszkaniowa, zagrodowa występuje w rejonach skrzyżowań z ulicami Grunwaldzka, Nowa, Oleśnicka oraz na odcinkach włączeń do istniejącej drogi krajowej

nr 73 na początku i na końcu odcinka. Teren pod planowaną obwodnicę stanowią w większości grunty rolne (pola, łąki) i nieużytki. Trasa poprowadzona według tego wariantu na odcinku około 1 km biegnie w bliskim sąsiedztwie rzeki Breń. Planowane przedsięwzięcie przebiegałoby w większości w nasypach, przez obszary o stosunkowo mało urozmaiconej rzeźbie terenu.

Wariant III – rozpoczyna się w miejscowości Gruszów Mały na terenie gminy Dąbrowa Tarnowska w km 108+090 na istniejącej drodze nr 73 (istniejący km drogi 108+090), następnie skręca w prawo biegnąc po łąkach i polach w pobliżu niewielkiego skupiska zabudowy mieszkaniowej zagrodowej tej miejscowości. Na odcinku ok. 100 m trasa wkracza na teren gruntów rolnych należących do gminy Olesno, po czym ponownie wraca na tereny gminy Dąbrowa Tarnowska, po których biegnie aż do końca odcinka 115+008,00 (istniejący km drogi 113+770,00). Od km ok. 112+600 do końca odcinka trasa wariantu III pokrywa się z trasą wariantu II. W większości trasa tego wariantu przechodzi po gruntach zagospodarowanych rolniczo, zabudowa mieszkaniowa skupia się głównie w rejonie skrzyżowań. Trasę poprowadzono z zastosowaniem łuków poziomych $R = 500$ m dla przyjętej prędkości projektowej $V_p = 80$ km/h.

Porównując wszystkie warianty planowanego przedsięwzięcia, należy stwierdzić, iż lepszym rozwiązaniem będzie przyjęcie wariantu III, preferowanego przez Inwestora, którego parametry techniczne zapewnią bardziej płynny i bezpieczny ruch pojazdów niż w wariantcie II. Wariant II będzie mniej korzystnym rozwiązaniem również ze względów przyrodniczych – przede wszystkim z uwagi na większe oddziaływanie na rzekę Breń, stanowiącą istotny element systemu ekologicznego okolic miasta Dąbrowa Tarnowska, gdyż trasa drogi biegnie w sąsiedztwie rzeki na znaczenie dłuższym odcinku (o ok. 600 m) niż w przypadku wariantu III. W porównaniu z wariantem II, wariant III będzie wymagał budowy mniejszej ilości ekranów (7156 m w stosunku do 7695 m dla wariantu II). Ponadto ilość budynków, których nie będzie można zabezpieczyć przed ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym przemawiać będzie na korzyść trasy wg wariantu III. W wariantcie III przewiduje się wyburzenie większej liczby budynków mieszkalnych (o około 5 budynków). Budowa wariantu II obwodnicy wiązałaby się z koniecznością utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania na odcinku od km 110+705-111+358 oraz w km 112+870 (strona lewa) na działce nr 30. Natomiast w wariantcie III nie będzie możliwe zabezpieczenie przed hałasem tylko jednego budynku nr 106, w km 114+585 po prawej stronie drogi na działce nr 796, dla której należy wprowadzić obszar ograniczonego użytkowania.

Inwestycja, wg wybranego wariantu III, obejmuje budowę pełnego zakresu jednojezdniowej drogi klasy GP wraz ze skrzyżowaniami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg. W ramach realizacji przedsięwzięcia przebudowy będą wymagały: odcinki cieków wodnych, odcinki sieci drenarskiej, sieć wodociągowa, sieć gazowa, kable teletechniczne, linie napowietrzne teletechniczne, linie napowietrzne energetyczne niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetlenie uliczne, natomiast zaprojektowania wymagają: oświetlenie uliczne, kanalizacja deszczowa i urządzenia oczyszczające wody opadowe.

Przewidywane obiekty inżynierskie wymagające budowy w ramach inwestycji to: wiadukt drogowy nad ulicą Nową i mostem nad rzeką Breń (w III wariantcie rzeka Breń i ul. Nowa przekroczone będą jednym wiaduktem), wiadukt nad ulicą Nadbrzeżną, wiadukt nad linią kolejową Tarnów – Szczucin, wiadukt nad ulicą Oleśnicką, wiadukt nad linią kolejową Tarnów – Szczucin oraz dwoma drogami dojazdowymi (ok. km 113+922), most nad potokiem Bagienica, przepusty pod obwodnicą, drogami poprzecznymi i dojazdowymi,

w tym przepusty dostosowane do potrzeb migracji zwierząt pod obwodnicą oraz ściany oporowe (według potrzeb).

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko określono oddziaływania i zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

Prace budowlane powinny być wykonywane z należytą starannością w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód gruntowych substancjami ropopochodnymi.

Wykorzystywany przy realizacji inwestycji sprzęt i środki transportowe winny charakteryzować się możliwie jak najmniejszym oddziaływaniem na jakość środowiska oraz znajdować się w dobrym stanie technicznym, z właściwie uregulowanymi silnikami spalinowymi, spełniającymi wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja w/w sprzętu, który nie powinien być przeciążany i przeładowywany. Należy również stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna). Użytkowany sprzęt budowlany winien spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263 poz. 2202).

Zastosowane wyroby budowlane powinny posiadać aprobatę techniczną właściwej jednostki aprobowanej stwierdzającej o dopuszczeniu ich do obrotu i stosowania.

Postępowanie z odpadami niebezpiecznymi i innymi niż niebezpieczne należy uzgodnić z właściwymi służbami ds. ochrony środowiska.

Materiały budowlane oraz powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady, winny być składowane w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza wodę, glebę, powietrze, roślinność.

Wytworzone w fazie budowy odpady, winny być przekazane w pierwszej kolejności do odzysku lub w przypadku braku możliwości ich odzysku, do unieszkodliwienia podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie odzysku, zbierania lub unieszkodliwiania odpadów (zgodnie z art. 25 ust. 2 ustawy o odpadach).

Podmioty prowadzące działalność, w wyniku której powstają odpady winny posiadać stosowne pozwolenie/zezwolenie na ich wytwarzanie (zgodnie z art. 17 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach – tekst jedn. Dz. U. Nr 39 z 2007 r. poz. 251 z późn. zm.).

Transport odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania, winien być realizowany przez wytwórców odpadów lub przez podmioty odbierające poszczególne rodzaje odpadów, w sposób nie powodujący zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów. Odpady będą przekazywane podmiotom posiadającym stosowne, wymagane uprawnienia w zakresie transportu, zbierania, odzysku lub unieszkodliwiania danego rodzaju odpadu. Zlecający usługę transportu odpadów jest obowiązany wskazać prowadzącemu działalność w zakresie transportu odpadów miejsce odbioru odpadów oraz posiadacza odpadów, do którego należy dostarczyć te odpady.

Celem ochrony akustycznej istniejącej zabudowy mieszkalnej usytuowanej w rejonie przedsięwzięcia na etapie realizacji należy przedsięwziąć środki organizacyjne minimalizujące oddziaływanie akustyczne, takie jak np. prowadzenie uciążliwych akustycznie prac budowlanych w rejonie terenów chronionych wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6⁰⁰ - 22⁰⁰, unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej, ograniczanie (w miarę możliwości) stosowania kafarów w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, lokalizowanie zapleczy budowy na terenie położonym możliwie najdalej od zabudowy mieszkaniowej.

Ponadto, w celu zminimalizowania ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego projektowanej drogi na środowisko, zwłaszcza na obszary zabudowy mieszkaniowej, należy zrealizować pochłaniające ekrany akustyczne o parametrach określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji. Proponuje się obsadzić je roślinami pnącymi, co wpłynie pozytywnie na wytworzenie mikroklimatu oraz zmniejszenie efektu wielokrotnego odbicia fal hałasu od ścian. Przeźroczyste ekrany należy zapewnić na obiektach mostowych, w miejscach, gdzie budynki mieszkalne znajdują się w bliskiej odległości od tych urządzeń (do 30 m) oraz w strefach ekspozycji krajobrazu kulturowego (na wzniesieniach). Dla ochrony ptaków, na ekranach przeźroczystych należy umieścić czarne pasy lub zastosować inne materiały (np. zawierające wbudowane już w przeźroczystą płytę kolorowe pasemka) umożliwiające widzenie takiej przeszkody przez ptaki.

Warunki techniczne oraz przebieg drogi pod liniami elektroenergetycznymi należy uzgodnić z zarządzającym linią. Oddziaływanie pola elektromagnetycznego nie może przekraczać dopuszczalnych poziomów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobu sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. Nr 192 poz. 1883).

Z uwagi na przekroczenie w pasie drogowym na rozpatrywanych odcinkach dopuszczalnych stężeń związków azotu NO₂ należy przeanalizować możliwość zastosowania środków ochrony powietrza np. pasów zieleni, ograniczających skutki ich działania, zgodnie z § 182 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

Wycinką należy objąć jedynie drzewa i krzewy kolidujące z budową. Ze względu na ochronę lęgów ptaków usuwanie drzew i krzewów należy przeprowadzić w terminie: październik – luty, tj. poza okresem gniazdowania ptaków. W trakcie prac budowlanych należy zabezpieczyć drzewa i krzewy pozostające w granicach inwestycji przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi. Z uwagi na ochronę fauny zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym, prace w korycie rzeki Breń i innych cieków powinny odbywać się poza okresem ich rozrodu (tj. poza okresem kwiecień – lipiec). Wybrane przepusty i mosty powinny być dostosowane jako przejścia dla drobnych bądź średnich zwierząt. W wariancie III są to:

- km ok. 108+960 – dla małych zwierząt – przepust na cieku Gruszowianka, dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 109+270 – dla małych i średnich zwierząt – poszerzony przepust dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 109+875 – dla małych zwierząt – przepust dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 110+600 – dla małych zwierząt – przepust dostosowany do migracji zwierząt,

- km ok. 110+840 – dla małych i średnich zwierząt – obiekt nad rzeką Breń i ul. Nowa,
- km ok. 111+130 – dla małych i średnich zwierząt – poszerzony przepust dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 111+525 – dla małych zwierząt – przepust dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 113+685 – dla małych zwierząt – przepust dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 114+080 – dla małych zwierząt – przepust dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 114+530 – dla małych zwierząt – przepust dostosowany do migracji zwierząt,
- km ok. 114+975 – dla małych zwierząt – most na potoku Bagienica dostosowany do migracji zwierząt.

Ponadto małe zwierzęta będą mogły wykorzystywać do przekraczania obwodnicy dwa wiadukty nad liniami kolejowymi (w km ok. 112+350 i w km ok. 113+780). Należy wprowadzić ciągi i grupy zieleni „naprowadzającej i osłonowej” w rejonach przejść dla zwierząt (nie dotyczy przepustów dostosowanych do migracji).

Zaplanowana droga nie przebiega przez obszary NATURA 2000, ani też nie znajduje się w bezpośrednim ich sąsiedztwie i nie będzie oddziaływać na te obszary. Znajdujące się w okolicy zaplanowanej obwodnicy pojedyncze drzewa lub ich zespoły chronione jako pomniki przyrody (m.in. drzewostan przy zabytkowym kościele w Dąbrowie Tarnowskiej i aleja w Ulinowie, w odległości ponad 1 km od drogi) nie znajdują się pod wpływem planowanej drogi.

Przez obszar, na którym zlokalizowana jest planowana droga nie przebiega żaden główny korytarz ekologiczny, ważny dla szerzej pojętej struktury przestrzennej, zapewniający łączność ekologiczną w skali krajowej czy nawet regionalnej. W skali lokalnej, istotną rolę korytarzy ekologicznych spełniają przede wszystkim ciągi zadrzewień wzdłuż rzeki Breń oraz cieków Gruszwianka i Bagienica. Ułatwiają one przemieszczanie się drobnych zwierząt w obrębie miejscowych areałów bytowania, stanowią również ciągi umożliwiające łączność biologiczną pomiędzy kompleksami leśnymi położonymi na północ i południe od Dąbrowy Tarnowskiej, z których ewentualnie mogą korzystać większe wędrujące ssaki. Na trasie obwodnicy, ani też w jej sąsiedztwie nie ma zewidencjonowanych stanowisk roślin i zwierząt chronionych. W rejonach planowanego przebiegu drogi bytują jednakże objęte ochroną zwierzęta. Stwierdzono tam obecność chronionych ssaków (łasicy, kreta i jeża), płazów (żaby trawne) oraz ptaków (skowronek, szpak, pliszka, sikory), które mogą gniazdować w zadrzewieniach i na łąkach w okolicy trasy drogowej.

Z uwagi na rodzaj oraz charakter przedsięwzięcia, zastosowane rozwiązania techniczne służące ochronie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych ocenić na etapie ponownej oceny oddziaływania przedmiotowej drogi na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wykazało, że przy zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych tj. ekrany akustyczne pochłaniające oraz ekrany odbijające (przezroczyste), standardy oddziaływania hałasu na obszarach chronionych pod względem oddziaływania akustycznego powinny zostać dotrzymane. Jednakże, w niniejszej decyzji narzucono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia, a także oceni czy w raporcie przyjęto słuszne założenia oraz czy w związku z tym zaproponowano wystarczające zabezpieczenia.

Na podstawie analizy porealizacyjnej, w sytuacji w której pomimo wprowadzenia środków ochrony przed hałasem nie będzie możliwości dotrzymania standardów w środowisku, opracowana zostanie dokumentacja do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Do takich terenów kwalifikuje się wstępnie rejon budynku nr 106 usytuowanego na działce nr 795 w km 114+585 po prawej stronie drogi (zbyt mała odległość tego obiektu od krawędzi drogi).

Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 10.03.2010 r., wystąpił z wnioskiem o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając go faktem, iż szybka realizacja inwestycji wpłynie na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na istniejącym przebiegu drogi krajowej nr 73 przez miasto Dąbrowa Tarnowska poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta. W związku z powyższym w niniejszej decyzji przychyłono się do wniosku Pełnomocnika Inwestora.

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

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji

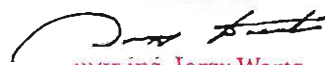
P o u c z e n i e

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

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 r. nr 225, poz. 1635 ze zm.).



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie


mgr inż. Jerzy Wertz

Otrzymują:

1. Pełnomocnik – P. Joanna Derma, Krakowskie Biuro Projektów Dróg i Mostów Transprojekt Sp. z o.o., ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków,
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków,
3. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
4. OO.ASu. a/a.

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.ASu.6665-1-21-08
z dnia 2010 -04- 29

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu drogi krajowej nr 73 Wiśniówka – Kielce – Szczucin – Tarnów – Jasło km 108+090-115+008 (113+770 kilometr istniejący), jest zlokalizowane na terenie województwa Małopolskiego, w powiecie Dąbrowskim.

Zakres inwestycji obejmuje budowę jednojezdniowej drogi klasy GP wraz ze skrzyżowaniami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi, umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg.

Celem inwestycji jest poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku Kielce – Tarnów, poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi krajowej nr 73, a także poprawa warunków życia mieszkańców Dąbrowy Tarnowskiej mieszkających w sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej nr 73.

Parametry projektowanej inwestycji:

- klasa techniczna drogi – GP,
- prędkość projektowa – 80 km/h,
- liczba jezdni – 1,
- liczba pasów ruchu – 2,
- szerokość pasa ruchu – 3.5 m,
- pobocza gruntowe umocnione kruszywem,
- skrajnia pionowa – co najmniej 4.7 m,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/os,
- kategoria ruchu – KR 5.

Proponowana konstrukcja jezdni:

- 3 cm: warstwa ścieralna z mieszanki SMA 0/12,8,
- 8 cm: warstwa wiążąca z betonu asfaltowego BA WMS 0/20,
- 17 (8+9) cm: podbudowa z betonu asfaltowego BA WMS 0/25,
- 20 cm: podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- 10 cm: warstwa dodatkowa (technologiczna) z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie ($\text{CBR} \geq 40\%$),
- 50 cm: warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego ($\text{CBR} \geq 20\%$).

W ramach realizowanego przedsięwzięcia będą przebudowywane: odcinki cieków wodnych, odcinki sieci drenarskiej, sieć wodociągowa, sieć gazowa, kable teletechniczne, linie napowietrzne teletechniczne, linie napowietrzne energetyczne niskiego, średniego i wysokiego napięcia oraz zaprojektowane zostanie oświetlenie uliczne i ewentualna kanalizacja deszczowa wraz z urządzeniami oczyszczającymi wody opadowe. Powyższe uzbrojenie terenu zlokalizowane w liniach rozgraniczających drogi oraz poza nimi, będzie przebudowane w celu dowiązania do istniejącego uzbrojenia.

Przewiduję się budowę obiektów inżynierskich:

- przejść dla zwierząt średnich i przepustów na rowach melioracyjnych,
- wiaduktu drogowego nad ulicą Nową i mostem nad rzeką Breń,
- wiaduktu drogowego nad ulicą Nadbrzeżną,
- wiaduktu drogowego nad linią PKP Tarnów – Szczucin,
- wiaduktu drogowego nad ulicą Oleśnicką,
- wiaduktu drogowego nad linią PKP Tarnów – Szczucin oraz dwiema drogami dojazdowymi,
- mostu drogowego nad potokiem Bagienica z jednoczesną rozbiórką istniejącego mostu w tym rejonie,
- przepustów pod obwodnicą, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi, w tym przepusty dostosowane do potrzeb migracji zwierząt pod obwodnicą,
- ścian oporowych (wg potrzeb).

Ww. obiekty inżynierskie należy zaprojektować na obciążenie klasy obciążeń A wg normy PN-85/S-10030 oraz dodatkowo na obciążenie pojazdem specjalnym klasy 150 wg STANAG 2021 ze współczynnikiem obciążenia $\gamma = 1.35$.

Odwodnienie powierzchniowe projektowanego odcinka drogi będą zapewniać pochylenia podłużne i poprzeczne jezdni oraz poboczy. Przejęcie spływów deszczowych zaprojektowano poprzez obustronne rowy drogowe oraz kanalizacje deszczowa. Na odcinku V tj. od włączenia do istniejącej drogi DK Nr 73 – ul. Piłsudskiego do końca projektowanego odcinka obwodnicy, wody opadowe z kanalizacji deszczowej przed wprowadzeniem do odbiorników zostaną podczyszczone w urządzeniach podczyszczających. Natomiast na pozostałych odcinkach nie będzie to wymagane.

W ramach projektowanej inwestycji planuje się również :

- budowę ekranów akustycznych dla ochrony siedzib ludzkich przed ponadnormatywnym hałasem,
- budowę stalowych barier ochronnych SP-09 na skarpach nasypów o wysokościach powyżej 3,0 m, w wykopach o wysokościach skarp poniżej 3,0 m oraz na obiektach mostowych, wiaduktach oraz przepustach,
- budowę wyjść awaryjnych w ekranach akustycznych,
- budowę odcinka chodnika od km około 114+360 do km około 115+008 (wg kilometrażu wariantu III),
- nasadzenie zieleni przydrożnej o funkcjach ochronnych, krajobrazowych oraz biocenotycznych, w formie pasmowych, rzędowych i grupowych skupień drzew i krzewów, złożonych głównie z gatunków rodzimych, dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych,
- dostosowanie przepustów pod obwodnicą do pełnienia funkcji przejść dla dzikiej zwierzyny (umożliwiają bezpieczną migrację i zapewniają łączność ekologiczną terenów przeciętych drogą).



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie

mgr inż. Jerzy Wertz