

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie p.n. „**Budowa i przebudowa połączeń Rabka Zdrój - Raba Niżna - Olszówka - Poręba Wielka - Poręba Górna - droga wojewódzka nr 968 w miejscowościach: Rabka Zdrój, Olszówka, Poręba Górna, Poręba Wielka, Niedźwiedź, Konina, Mszana Górna**” realizowane w ramach projektu pn. „Przygotowanie projektu budowy infrastruktury obszaru aktywności turystycznej na bazie potencjału wód geotermalnych w Porębie Wielkiej”, współfinansowane ze środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007- 2013, Działanie 9.3, planuje się realizować na terenie trzech gmin: Mszana Dolna i Niedźwiedź w powiecie limanowskim i Miasto Rabka-Zdrój, w powiecie nowotarskim, w województwie małopolskim, na południu Polski.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się budowę i przebudowę dróg gminnych i powiatowych. Odcinki dróg objęte opracowaniem podzielone są na drogi gminne i powiatowe zgodnie z dostarczoną przez zamawiającego koncepcją. Całość przedsięwzięcia rozpoczyna się przebudową ulicy Poniatowskiego oraz równoległej al. 1000-lecia w miejscowości Rabka-Zdrój. Dalej droga skręca w kierunku północno-wschodnim na wysokości przysiółków Ogielówka i Plaskówka. Od tego miejsca droga biegnie śladem drogi gruntowo -zwirowej, drogą gminną Rabka Słone. Droga biegnie istniejącym śladem aż do ostrego zakrętu gdzie około 100m za nim rozpoczyna się odcinek drogi gminnej nazwany Rabka – Olszówka. Z tego punktu droga biegnie dalej na wschód aż do kościoła w Olszówce. Tutaj następuje krótka przerwa, na odcinku (około 250m) wzdłuż przykościelnego parkingu, aż do skrzyżowania z drogą powiatową o nr. 1627K – odcinek ten posiada już pozwolenie na budowę. Z tego miejsca przedsięwzięcie odchodzi zarówno w kierunku północnym gdzie przebudowywany będzie odcinek drogi powiatowej, aż do drogi krajowej, z wyłączeniem kilkunastometrowego fragmentu w rejonie torów kolejowych (działka 780) i z wyłączeniem budowanego już mostu (odrębne pozwolenie). Opisuując przebieg drogi wracamy z powrotem do skrzyżowania pod kościołem w Olszówce. Z tego punktu droga biegnie dalej w kierunku południowym. Po około 2 km kończy się droga powiatowa nr 1627K i zaczyna odcinek drogi gminnej Olszówka – Poręba Górna. W okolicach przysiółka Fudalówka droga skręca na wschód i biegnie dalej asfaltowym śladem do okolic przysiółka Chryca. W tym miejscu kończy się asfalt i droga biegnie częściowo istniejącym śladem drogi gruntowo-zwirowej, skręcając na północ do przysiółka Chlipały. Na tym ostatnim fragmencie droga na krótkim odcinku odbiega od śladu idąc przez pola. Spowodowane jest to koniecznością ominięcia terenu osuwiskowego. W przysiółku Chlipały na wysokości zatoki autobusowej droga przechodzi dalej w drogę powiatową nr 1628K. Stąd biegnie dalej na północ śladem drogi asfaltowej aż do Poręby Wielkiej gdzie rozpoczyna się odcinek drogi powiatowej nr 1629K biegnący w kierunku północno – wschodnim do miejscowości Niedźwiedź. Z centrum miejscowości Niedźwiedź planowana do przebudowy droga biegnie dalej w kierunku wschodnim aż do miejscowości Konina gdzie na wysokości przysiółków Frączki i Przybytki skręca na północny – wschód. Tutaj rozpoczyna się odcinek drogi gminnej Konina – Mszana Górna dochodzący aż do drogi wojewódzkiej na Mszanę Górna.

Długość planowanych do przebudowy odcinków dróg obecnie nie posiadających nawierzchni asfaltowej wynosi 2696 m. W tym około 600 m prowadzone jest po całkowicie nowym terenie (pola uprawne) gdzie nie ma śladu drogi. Odcinki te przebiegają przez obszary niezagospodarowane lub bardzo słabo zagospodarowane.

Długość dróg przebiegających przez tereny słabo zurbanizowane, posiadające już w chwili obecnej nawierzchnię asfaltową wynosi około 4880 m.

Długość dróg o nawierzchni asfaltowej przebiegających przez obszary zurbanizowane wynosi około 18060 m.

Łączna długość planowanych do budowy i przebudowy dróg wynosi 25640 m.

ODCINEK nr. 1 – ul. Poniatowskiego, al. 1000-lecia w Rabce -Zdrój:

Istniejąca jezdnia Rabka Zdrój, ul. Poniatowskiego jest bitumiczna o szerokości 6,0m. W km 0+735 – 0+900, po obu stronach jezdni zlokalizowany jest chodnik. Na dalszym odcinku chodnik zlokalizowany jest po stronie lewej. Po stronie prawej jest pobocze gruntowo -żwirowe.

Istniejąca jezdnia Al. 1000-lecia jest bitumiczna o szerokości 3,2-3,5m. Po obu stronach jezdni zlokalizowane jest pobocze gruntowo -żwirowe. Na system odwodnienia składa się istniejąca kanalizacja deszczowa oraz przepusty. Wody opadowe odprowadzane są do potoku Słonka.

Istnieją jedynie zieleń urządzona w przydomowych ogrodach i wąskie pasy trawnika przy jezdni.

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę ul. Poniatowskiego na odc. o długości ok. 1,083 km oraz przebudowę Al. 1000-lecia na odc. o długości 1,487 km.

Na ul. Poniatowskiego projektuje się budowę chodników oraz wykonanie korytka ściekowego o szer. 0,2m. Na zjazdach będą zastosowane korytka ściekowe z przykryciem. Po stronie lewej i w po stronie prawej projektuje się wykonanie zatok autobusowych oraz zatokę postojową.

Na Al. 1000-lecia w km 0+240 – 0+400 projektuje się wykonanie jezdni bitumicznej, chodników, korytek ściekowych oraz utwardzenia pobocza. Po stronie lewej planuje się wykonanie skarp 1:5.

W ramach inwestycji projektuje się przebudowę mostu zlokalizowanego na przedłużeniu ul. Rabskich. Zakres całości robót obejmuje:

1. wycinkę drzew i zakrzewień rosnących bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia,
2. budowę chodników,
3. budowę zatok autobusowych,
4. budowę miejsc postojowych,
5. budowę i przebudowę odwodnienia drogi – kanalizacji deszczowej,
6. przebudowę sieci wodociągowej,
7. przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej,
8. remont mostu.

ODCINEK nr.2 – Droga gminna Rabka Słone:

Odcinek w Rabce rozpoczynający się od skrzyżowania na północ z Al. 1000-lecia i ul. Poniatowskiego jest drogą gruntową o szerokości 2,0 – 3,0m. Początek tego odcinka przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, asfalt dochodzi do przedostatniego domu po prawej stronie, jest to odcinek około 200m. Początkowy odcinek nieczynny biologicznie, jedynie zieleń urządzona na odcinku około 200 - 250m. Na dalszym odcinku są użytki rolne: po obydwu stronach drogi łąki kośne i pastwiska. Teren ten jest czynny biologicznie - stanowiska chronionych storczyków. W przypadku realizacji drogi o szerokości 5 m mogłyby ulec zniszczeniu dlatego przyjęto wariant drogi o szerokości 3 m, w którym to wariantcie stanowiska storczyków zostaną zachowane. Przy wykonywaniu robót niezbędny jest nadzór przyrodniczy.

Projektuje się drogę klasy D, o prędkości projektowej $V_p=30\text{km/h}$ o szerokości 3,0m na całym odcinku wraz z odwodnieniem drogi. W ramach inwestycji planuje się wykonanie przebudowy sieci kanalizacji sanitarnej i wodociągowej.

ODCINEK nr. 3 – Droga gminna Rabka – Olszówka:

Odcinek z Rabki do Olszówki posiada obecnie nawierzchnię asfaltową (miejscami uszkodzoną i spękaną) o szerokości do 3,0 - 3,8m na całym zakresie opracowania. Początkowy obszar inwestycji znajduje się na terenie zabudowanym i charakteryzują się głównie luźną zabudową jednorodziną oraz zabudowaniami gospodarczymi. Po obydwu stronach drogi są użytki rolne: pastwiska, grunty rolne, łąki kośne. Pastwiska ogrodzone pastuchami elektrycznymi. Krótkie odcinki - około 200 m - drogi przebiegają przez las. Obecnie istniejąca droga nie posiada odwodnienia. W km 0+190,55 potoku „Bez nazwy” znajduje się istniejący most przewidziany do rozbiórki.

Istniejący most jest obiektem jedoprzęsłowym ramowym betonowym, monolitycznym. Światło poziome mostu wynosi ok. 3,0m. Na moście brak chodników. Od strony wody górnej znajduje się napowietrzne przekroczenie potoku gazociągiem. Brzegi potoku w obrębie mostu umocnione są

opaskami z koszy siatkowo-kamiennych.

Projektuje się drogę klasy D, o prędkości projektowej $V_p=30\text{km/h}$. Projektowana droga będzie szerokości 5,0m o nawierzchni asfaltowej. Po obu stronach jezdni projektuje się pobocze. Wszystkie istniejące zjazdy zostaną przebudowane.

Wybudowany zostanie nowy most jednoprzęsłowy, o konstrukcji ramowej, żelbetowej w miejscu istniejącego mostu, przeznaczonego do rozbiórki. Projektowany most skrzyżowany jest z osią potoku pod kątem 35° . Na obiekcie mostowym zostaną wykonane obustronne chodniki żelbetowe dla pieszych. W celu zabezpieczenia ruchu pieszo-jezdnego na moście wykonane będą barieroporcze mostowe kotwione. Skarpy stożków zostaną umocnione obrukowaniem. Wody opadowe z obiektu mostowego zostaną odprowadzone powierzchniowo do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Zakres robót obejmuje:

1. wycinkę drzew rosnących bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia zgodnie z „inventaryzacją zieleni”,
2. rozbudowę i budowę drogi o długości 2,24 km,
3. budowę mostu w km 0+127,92 na potoku „*Bez nazwy*”,
4. budowę odwodnienia drogi,
5. przebudowę sieci energetycznej,
6. przebudowę sieci gazowej,
7. przebudowę sieci wodociągowej.

ODCINEK nr.4 – droga powiatowa nr 1627K:

Odcinek drogi powiatowej 1627K w km 0+020 – 3+000 jest szerokości 5,0 - 5,5m. W km 3+000 – 3+420 szerokości 4,6m. W km 3+420 – 3+670 szerokości 4,0m. W km 3+670 – 4+648 szerokości 4,5m. Po obu stronach jezdni zlokalizowane jest pobocze gruntowo -zwirowe o szerokości 0,5 – 1,2m. W km 2+462,40 – 2+838,00 po stronie lewej oraz w km 2+834,00 – 2+864,29 oraz 2+879,60 – 2+995,00 po stronie prawej znajduje się chodnik z kostki betonowej. Na system odwodnienia składają się rowy przydrożne oraz przepusty zlokalizowane pod zjazdami oraz pod drogą.

Przebudowywana droga jest klasy Z, o prędkości projektowej $V_p=50\text{km/h}$. Projektowana jest jezdnia o nawierzchni asfaltowej. W ramach przebudowy drogi wykonane zostaną nowe chodniki oraz wyremontowany zostanie istniejący chodnik. Planuje się wykonać zatokę autobusową oraz perony autobusowe. Wykonane zostanie odwodnienie drogi oraz zamontowane zostaną na odcinkach drogi bariery ochronne. W ramach inwestycji przewiduje się również uzupełnienie korpusu drogowego po stronie lewej kruszywem budowlanym oraz umocnienie skarpy korpusu drogowego koszami siatkowo – kamiennymi na dł. 20m..

ODCINEK nr 5 – droga gminna Olszówka – Poręba Górna:

Istniejąca droga w km 0+000 – 2+640 posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości ok. 3,0m. W km 2+640 – 2+740 istniejąca droga posiada nawierzchnię gruntową o szerokości 2,2m. W km 2+740 – 3+340 projektowanej drogi, droga nie istnieje i zostanie poprowadzona nowym śladem. Po stronie prawej na całym odcinku istniejącej drogi znajduje się rów przydrożny. Po stronie lewej rów przydrożny znajduje się w km 0+880 – 1+345. Wzdłuż drogi znajdują się liczne zjazdy do posesji w związku z tym wzdłuż rowu zlokalizowane są przepusty. W ciągu drogi zlokalizowanych jest 11 istniejących przepustów pod drogą. Początkowy odcinek drogi przebiega przez tereny rolne: pola uprawne, pastwiska i łąki kośne. Luźna zabudowa mieszkaniowa. W tym obiekty o charakterze letniskowym. Część budynków i ogrodów przydomowych ogrodzone. W najwyższym położeniu fosy przydrożne zarośnięte pałąką. Stagnująca woda może stanowić potencjalne miejsca lęgowe płazów. Na tym odcinku stwierdzono stanowiska chronionej goryczki trojeściowej. Przyjęty wariant rozbudowy istniejącej drogi i jej poszerzenie spowoduje zniszczeni maksymalnie do 20 okazów tego gatunku Ostatni odcinek drogi przebiega przez tereny rolne o różnym stopniu wykorzystania, w tym grunty odłogowane. W okresie realizacji inwestycji konieczne jest ustanowienie nadzoru przyrodniczego.

Projektuje się wykonać w ramach przebudowy i rozbudowy drogę publiczną o parametrach docelowo drogi powiatowej. Projektowane jest poszerzenie istniejącej drogi o nawierzchni asfaltowej, a w dalszej części wykonanie przebudowy i rozbudowy drogi gruntowej z uwzględnieniem konstrukcji drogi o nawierzchni bitumicznej. Po obu stronach jezdni projektuje się wykonanie poboczy. Na części odcinków drogi, projektuje się wykonanie barier ochronnych. W ramach rozbudowy drogi przewiduje się budowę skrzyżowania w km 3+284,68. Wszystkie projektowane rowy przydrożne zostaną umocnione korytkami. Skarpy i przeciw skarpy rowów będą umocnione płytami ażurowymi oraz matami przeciwoerozyjnymi. Skarpy nasypów i wykopów będą obsiane trawą i zahumusowane.

Zakres robót będzie również obejmował wycinkę drzew rosnących bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia zgodnie z „inwentaryzacją zieleni”, przebudowę sieci teletechnicznej, przebudowy sieci energetycznej, przebudowę sieci gazowej oraz przebudowę sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, rozbudowa sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w krótkich odcinkach.

ODCINEK nr. 6 - droga powiatowa nr 1628K:

Istniejąca jezdnia DP 1628K jest szerokości 4,8 – 5,0m. Po obu stronach jezdni zlokalizowane jest pobocze gruntowe o szerokości 0,5 – 1,2m. Na system odwodnienia składają się rowy przydrożne oraz przepusty zlokalizowane pod zjazdami oraz pod drogą. Do drogi przylega teren nieczynny biologicznie. Zabudowa mieszkaniowa, intensywna, ciągła. Ogrody przydomowe są z ogrodzeniami. Występuje zieleń urządzona, trawniki oraz drzewa i krzewy ozdobne, często obcego pochodzenia. Projektuje się drogę klasy Z, o prędkości projektowej $V_p=50\text{km/h}$. Projektowana jezdnia DP 1628K o nawierzchni asfaltowej będzie szerokość 4,8 m. W ramach inwestycji na odcinku drogi, projektowany jest do wykonania chodnik. Na pozostałym odcinku drogi projektowane są pobocza z kruszywa z powierzchniowym utrwaleniem. Wzdłuż drogi projektuje się bariery ochronne. W ramach robót planuje się wycinkę drzew i zakrzewień rosnących bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia, przebudowę drogi na długości 3,1 km oraz budowę odwodnienia drogi.

ODCINEK nr 7 – droga powiatowa nr 1629K:

Odcinek drogi powiatowej DP1629K, na którym planowany jest remont posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości od 5,00 m – 6,30 m. Wzdłuż całego odcinka po stronie lewej oraz miejscowo po stronie prawej występuje pobocze żwirowe o szerokości około 0,50 m – 1,2 m, oraz w pozostałej części chodnik dla pieszych. Na całym obszarze inwestycji występują zjazdy indywidualne do posesji budynków mieszkalnych, oraz zjazdy publiczne. Do drogi przylega teren nieczynny biologicznie. Zabudowa mieszkaniowa jest intensywna, ciągła. Ogrody przydomowe z ogrodzeniami, zieleń urządzona, trawniki. Drzewa i krzewy ozdobne, często obcego pochodzenia. Planowana do przebudowy droga jest klasy Z, o prędkości projektowej $V_p = 50 \text{ km/h}$. Przebudowa istniejącej drogi powiatowej polega na sfrezowaniu istniejącej nawierzchni oraz zaprojektowaniu nowej konstrukcji nawierzchni i chodników. Szerokość jezdni nie ulegnie zmianie. Pomiędzy skrzyżowaniami, po obu stronach na długości około 365 m zaprojektowano remont istniejącego chodnika z kostki betonowej, o zmiennej szerokości, dowiązując się sytuacyjnie do istniejących ogrodzeń, oraz przełożenie oświetlenia. Na całym odcinku projektuje się jezdnię o nawierzchni asfaltowej o szerokości zmiennej od 5,00 m do 6,50m. W km 5+801,00 projektuje się do wykonania rondo z trzema wlotami. Planuje się również wykonanie na dalszym odcinku chodnika prawostronny oraz zatoka autobusowa z nawierzchni z kostki betonowej. W ramach prac wykonana zostanie wycinka drzew i zakrzewień rosnących bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia, przebudowa zatok autobusowych, budowa peronów przystankowych, budowę ścieku typu mulda oraz budowa kanalizacji deszczowej.

ODCINEK nr 8 – droga powiatowa nr 1630K:

Odcinek drogi powiatowej DP1630K, na którym planowana jest przebudowa drogi o długości 3,67 km posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości od 5,50 m – 6,50 m. Wzdłuż drogi odcinkowo, zarówno po stronie lewej jak i prawej znajdują się chodniki, a w pozostałej części pobocza gruntowo-żwirowe o szerokości zmiennej od 0,5 m do 1,20 m. Na całym obszarze występują zjazdy indywidualne do posesji budynków mieszkalnych, oraz zjazdy publiczne. Do drogi przylega teren nieczynny biologicznie. Zabudowa mieszkaniowa, intensywna, ciągła. Ogrody przydomowe z ogrodzeniami, zieleń urządzona, trawniki. Drzewa i krzewy zdobne, często obcego pochodzenia.

Planowana do przebudowy droga jest klasy Z, o prędkości projektowej $V_p = 50$ km/h. Przebudowa istniejącej drogi powiatowej polegać będzie na sfrezowaniu istniejącej nawierzchni oraz zaprojektowaniu nowej konstrukcji nawierzchni i miejscowo chodnika oraz przebudowa istniejącego obiektu mostowego. Szerokość jezdni w granicach pasa drogowego nie ulegnie zmianie. W km 0+000,00, gdzie występuje skrzyżowanie z DP 1629K remontowana jezdnia będzie dowiązana do stanu istniejącego. W rejonie skrzyżowania, po stronie prawej, projektuje się chodnik z kostki betonowej. Na całym odcinku zaprojektowano jezdnię o nawierzchni asfaltowej o szerokości od 5,0 m do 5,50m. Wzdłuż drogi projektuje się bariery ochronne.

Zakres planowanych do wykonania robót będzie również obejmował :

1. wycinkę drzew i zakrzewień rosnących bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia,
2. przebudowę zatok autobusowych,
3. budowę peronów autobusowych,
4. budowę barier ochronnych i poręczy,
5. budowy ścieku typu mulda oraz korytka kolejowego.

ODCINEK nr 9 – droga gminna Konina – Mszana Górna:

Obszar inwestycji w km 0+000 – 0+500 oraz 2+350 – 2+445 znajduje się w terenie zabudowanym zabudową niską. Na pozostałym odcinku projektowana droga przebiega na terenie łąk i pastwisk. Istniejąca droga w km 0+000 – 0+774 posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości ok. 2,5 – 3,7m. W km 0+774 – 1+350 istniejąca droga posiada nawierzchnię gruntowo-żwirową o szerokości 2,2 – 3,5m. W km 1+350 – 2+445,68 droga biegnie wzdłuż istniejącego „wyjeżdżonego” przez maszyny rolnicze i ciągniki śladu. W km 0+168 projektowanej drogi (3+571,40 potoku Konina) zlokalizowany jest istniejący most przewidziany do rozbiórki. W km 2+328,66 drogę przecina potok „Mątny”. Na większej części odcinka otoczenie drogi stanowi teren nieczynny biologicznie. Zabudowa mieszkaniowa, intensywna, ciągła. Ogrody przydomowe z ogrodzeniami, zieleń urządzona, trawniki. Drzewa i krzewy zdobne, często obcego pochodzenia. Końcowy odcinek o długości około 1000 m przebiega przez tereny rolnicze: użytki zielone, pola rolne o różnym stopniu użytkowania, częściowo odłogowane. Projektuje się drogę klasy D, o prędkości projektowej $V_p=30$ km/h. Planowana do wykonania jest droga o nawierzchni asfaltowej. Po obu stronach jezdni wykonane zostaną pobocze. W miejscach gdzie istnieje taka konieczność, wykonane zostaną bariery ochronne.

Planowany zakres robót obejmuje:

1. wycinkę drzew rosnących bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją projektowanego przedsięwzięcia zgodnie z „inwentaryzacją zieleni”,
2. rozbudowę i budowę drogi o długości 2,45 km,
3. rozbiórkę istniejącego mostu w km 3+571,40 potoku Konina,
4. budowę nowego mostu na potoku Konina w ciągu drogi Konina – Mszana Górna,
5. budowę mostu na potoku „Mątny”, w ciągu drogi Konina – Mszana Górna,
6. budowę umocnień brzegów potoku „Mątny” w postaci obustronnych opasek wykonanych z narzutu kamiennego,
7. budowę odwodnienia drogi,
8. przebudowę sieci teletechnicznej,

9. przebudowę sieci energetycznej,
10. przebudowę sieci gazowej,
11. przebudowę sieci wodociągowej.

Długość planowanych do przebudowy w ramach przedsięwzięcia, odcinków dróg obecnie nie posiadających nawierzchni asfaltowej, wynosi 2696 m. W tym około 600 m prowadzone jest po całkowicie po nowym terenie (poła uprawne) gdzie nie ma żadnego śladu drogi. Odcinki te przebiegają przez obszary niezagospodarowane lub bardzo słabo zagospodarowane.

Długość dróg przebiegających przez tereny słabo zurbanizowane o rozproszonej, luźnej zabudowie, posiadające już w chwili obecnej nawierzchnię asfaltową wynosi 4880 m.

Długość dróg o nawierzchni asfaltowej przebiegających przez obszary zurbanizowane o gęstej zabudowie wynosi 18 060 m.

Łączna długość planowanych do budowy i przebudowy dróg wynosi **25636 m.**

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się budowę i przebudowę dróg gminnych i powiatowych. Opis istniejącego zagospodarowania podzielono zgodnie z koncepcją z podziałem na drogi gminne i powiatowe.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w odległości:

- 0,2 km od granicy Gorczańskiego Parku Narodowego i jest częściowo w jego otulinie,

od rezerwatów przyrody

- 2,2 km od rezerwatu Luboń Wielki,
- 9,14 km od rezerwatu Mogielica – otulina,
- 9,53 km Mogielica,

- przedsięwzięcie częściowo przebiega przez Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu,

od obszarów ochrony NATURA 2000 (w zasięgu 10 km):

- 0,20 km Ostoja Gorczańska PLH120018
- 1,00 km Gorce PLB 120001
- 2,20 km Luboń Wielki PLH120043
- 5,60 km Raba z Mszanką PLH120093
- 7,50 km Łąki koło Kasiny Wielkiej PLH120082
- 9,30 km Środkowy Dunajec z Dopływami PLH120088

Część inwestycji zlokalizowana jest na terenie otuliny Gorczańskiego Parku Narodowego, w odległości około 0,2 km od granicy Parku. Odc. I Rabka Zdrój – Olszówka nie znajduje się w powyższym obszarze, natomiast cały odc. Olszówka – Poręba Górna oraz część odcinka drogi Konina-Mszana Górna znajdują się na terenie otuliny Gorczańskiego Parku Narodowego. Jak wynika z zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Niedźwiedź (uchwała Rady Gminy Niedźwiedź Nr XVIII/142/2004 z 30 czerwca 2004r.) otulina Gorczańskiego Parku Narodowego nie jest formą ochrony, lecz stanowi strefę, w której nie mogą być realizowane przedsięwzięcia mogące ujemnie wpływać na przyrodę parku.

Rezerваты przyrody zlokalizowane są poza zasięgiem możliwych do wystąpienia oddziaływań związanych z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja częściowo znajduje się w obszarze Chronionego Krajobrazu. Odcinek Rabka Zdrój – Olszówka nie znajduje się w powyższym obszarze, natomiast cały odc. drogi Olszówka – Poręba Górna oraz część odcinka Konina-Mszana Górna znajdują się na Obszarze Chronionego Krajobrazu. Z punktu widzenia planowanej inwestycji istotne są zapisy §3 ust. 1 pkt. 2 Uchwały Nr XVIII/299/12 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 lutego 2012r. w sprawie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, zakazujący realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu 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, w powiązaniu z §3 ust. 2. Planowane przedsięwzięcie będzie stanowił nowy element w krajobrazie, jednak docelowo nie wpłynie ono niekorzystnie na środowisko. Negatywne oddziaływanie na krajobraz może wystąpić jedynie na etapie realizacji. Na etapie eksploatacji po przeprowadzeniu prawidłowej rekultywacji terenu robót nie przewiduje się wystąpienia negatywnego wpływu na krajobraz.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami objętymi formą ochrony Natura 2000. Najbliższym obszarem „Natura 2000”, 0,2 km od planowanej inwestycji są obszary siedliskowe Ostoi Gorczańskiej PHL120018. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na ten obszar oraz nie koliduje z wytycznymi ochrony tego obszaru.

Należy stwierdzić, że opisany w raporcie rodzaj i zakres oddziaływania omawianej inwestycji w żadnym aspekcie nie wpłynie znacząco na w/w obszary. Zasięg oddziaływania inwestycji będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia i nie będzie wykraczał poza jego granice.

Analizowane warianty

Wariant proponowany przez wnioskodawcę został szczegółowo opisany w pkt 1.3 raportu.

Wariant alternatywny przedsięwzięcia dotyczy:

- 1) realizacji drogi na odcinku nr 2 Rabka Słone o szerokości jezdni 5 m. Sytuacja terenowa w przypadku realizacji drogi o tej szerokości wymusza budowę muru oporowego bądź wykonanie nasypu w km od 3+100 do 3+200 po północno-zachodniej stronie drogi. W sąsiedztwie drogi na tym odcinku znajduje się parów znacznie zaniżony w stosunku do rzędnej jezdni – około 4 m. Wykonanie jezdni o szerokości 5 m wymaga z pewnością dużo większych nakładów związanych z realizacją samej konstrukcji drogi jak też z wykupem gruntów pod realizację.
- 2) realizacji drogi na odcinku nr 5 Olszówka – Poręba Górna, na końcowym fragmencie w śladzie istniejącej drogi gruntowo-zwirowej. W trakcie prac przygotowawczych do projektu stwierdzono że droga na wyżej wskazanym odcinku prowadzona jest po terenie osuwiskowym. Realizacja przedsięwzięcia w istniejącym śladzie drogi jest możliwa z punktu widzenia technicznego lecz wiąże się z większymi nakładami finansowymi oraz obciążona jest pomimo możliwej stabilizacji obszarów osuwiskowych ryzykiem ruchów masowych.

Z punktu widzenia ochrony środowiska wybór wariantu wnioskodawcy jest nieznacznie korzystniejszy dla środowiska, gdyż powoduje mniejszą ingerencję w terenie na odcinku Rabka - Słone. Obniżona do 3 m szerokość drogi w wariantcie wnioskodawcy skutecznie będzie ograniczała skalę ruchu komunikacyjnego w kierunku Olszówki. Na tym odcinku ograniczenie zajęcia terenu wpłynie pozytywnie na stan zachowania stanowisk storczyków na pobliskich łąkach oraz wyeliminuje konflikty społeczne dotyczące tego odcinka. Z punktu widzenia użytkowników dróg wariant alternatywny z pewnością jest dogodniejszy na odcinku Rabka-Słone, gdyż będzie umożliwiał swobodne poruszanie się pojazdów w obu kierunkach. Pomimo wyboru nowego śladu drogi na części odcinka nr 5 Olszówka – Poręba Górna wariant ten nie będzie powodował większego oddziaływania na środowisko. Należy mieć tutaj na uwadze, iż poprowadzenie drogi przez teren osuwiskowy wymaga dużych nakładów na stabilizację obszaru osuwiskowego co też powoduje ingerencję w powierzchnię terenu.

Ruch komunikacyjny odbywający się po odcinkach dróg objętych analizowanym przedsięwzięciem będzie liniowym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie wpływać na wielkość emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych w omawianym rejonie powiatu limanowskiego i nowotarskiego.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało przekroczeń ustalonych standardów środowiskowych dla ochrony powietrza atmosferycznego.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodować zagrożenia środowiska poprzez emisję odpadów w fazie realizacji przedsięwzięcia, gdyż rodzaje i ilości powstałych odpadów nie

spowodują większych problemów z ich unieszkodliwieniem bądź wykorzystaniem. Właściwy sposób postępowania z nimi, zależny od rodzaju i ilości oraz miejsca powstania odpadu, a przede wszystkim staranna zbiórka odpadów w miejscu ich powstawania będzie warunkiem braku oddziaływania powstających odpadów na środowisko.

Przedsięwzięcie obejmuje swym zakresem wiele odcinków dróg powiatowych i gminnych o różnym natężeniu ruchu oraz strukturze ruchu. Według pomiarów i prognozy największe natężenie ruchu, spośród analizowanych odcinków, występuje na drodze powiatowej DP 1629.

Jak stwierdzono w wyniku obliczeń, funkcjonujące przedsięwzięcie dla prognozowanego natężenia ruchu w 2027 roku nie będzie powodowało przekroczeń ustalonych w środowisku dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

W czasie eksploatacji dróg istnieje potencjalna możliwość wystąpienia poważnej awarii w wyniku kolizji drogowej. Najgorszym scenariuszem wystąpienia poważnej awarii mogła by być kolizja drogowa z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne. Omawiane odcinki dróg nie powinny służyć jednak do przewozu paliw cysternami, gdyż w ich sąsiedztwie nie ma stacji paliw ani też nie stanowią dogodnych dróg tranzytowych w sieci regionalnego układu komunikacyjnego.

W przypadku zaistnienia poważnej awarii o dużych rozmiarach (wyciek substancji niebezpiecznej), o skutkach środowiskowych decyduje szybkość podjęcia działań zapobiegawczych podejmowanych przez służby ratownicze – Państwową Straż Pożarną lub Ratownictwo Chemiczne.

W przypadku kolizji z udziałem pojazdów osobowych, czy nawet ciężarowych może dojść do niewielkich wycieków paliwa, oleju czy innych płynów znajdujących się w pojeździe. Te zdarzenia nie zagrażają w istotny sposób wodom powierzchniowym, ponieważ rozmiary wycieków płynów są niewielkie.

Poważne awarie spowodowane kolizją drogową nie są do przewidzenia czy też do wyeliminowania. Można jedynie zastosować środki minimalizujące. Z przeprowadzonej analizy w rozdziale dotyczącym oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w fazie budowy wynika, że na tym etapie przedsięwzięcie może powodować wystąpienie poważnej awarii podczas wykonywania prac budowlanych na skutek awarii sprzętu budowlanego, bądź niedbałości obsługi sprzętu może nastąpić uwolnienie substancji ropopochodnych do gleby lub wprost do wód powierzchniowych.

Z uwagi na ilości substancji ropopochodnych, które zawierają maszyny budowlane można stwierdzić, że skutki awarii nie miałyby dużego natężenia, zasięgu i nie mogłyby w sposób istotny zagrozić ekosystemowi wód powierzchniowych. Celem zminimalizowania prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii mogącej nieść skażenie komponentów środowiska należy nie stosować sprzętu budowlanego w złym stanie technicznym, z którego następują ubytki płynów.

Prace budowlane należy wykonać zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami oraz warunkami technicznymi wykonywania i odbioru robót budowlano-montażowych. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia sformułowano szereg warunków dotyczących sposobu prowadzenia prac budowlanych zmierzających do ograniczenia wpływu przedsięwzięcia na środowisko w fazie jego budowy.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. 2011 nr 140 poz. 824) określa wymagania w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą.

Zgodnie ze sporządzoną analizą ruchu dla projektowanych odcinków dróg nie jest konieczne prowadzenie okresowych pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku.

Szczegóły monitoringu jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z dróg do wód powierzchniowych zostaną określone w decyzji pozwolenie wodnoprawne.

W fazie budowy przedsięwzięcia występowały będą lokalne uciążliwości związane z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Będą to jednakże oddziaływania krótkotrwałe (od kilkunastu do kilkudziesięciu dni w danym punkcie na terenie zabudowy), nieciągłe (praca przerywana urzędzeń), rozproszone wzdłuż trasy przedsięwzięcia i w czasie. Z uwagi na skalę oddziaływania oraz czas i miejsce jej występowania nie ma uzasadnienia, prowadzenie monitoringu w fazie

budowy przedsięwzięcia.

W związku ze stwierdzeniem występowania gatunków objętych ochroną prawną w rejonie planowanej inwestycji oraz w związku z faktem, że część dróg przebiega jedynie po śladzie drogi gruntowo-żwirowej (odcinek około 600m nowym śladem) i że na części odcinków dróg, prowadzona będzie wycinka drzew, podczas realizacji przedsięwzięcia prowadzony będzie nadzór przyrodniczy. Nadzór powinien być ukierunkowany na właściwe wybranie i zorganizowanie placów budowy i zaplecza budowy, zaproponowanie i nadzór nad realizacją odpowiednich zabezpieczeń drzew i obiektów kulturowych (kapliczek) jak i również monitorowaniu terenu pod kątem bytowania zwierząt i ich ochrony.

**Wójt Gminy
Mszana Dolna**

/-/ Bolesław Zaba