



EKO-CONSULT

33-300 Nowy Sącz ul. Nadbrzeżna 65/7 tel. 0 608 036 393 REGON 120216098 NIP 734-272-22-14

e-mail: biuro@eko-consult.pl www.eko-consult.pl

W związku z pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 20.12.2017r. znak: OP.II.43.101.2017.MSk.1 przedkładamy wymagane uzupełnienie informacji zamieszczonych w raporcie.

Autor:

EKO - CONSULT

Marcin Deker

33-300 Nowy Sącz, ul. Nadbrzeżna 65/7
tel. 0 608 036 393
REGON 120216098 NIP 734-272-22-14

Marcin Deker

Nowy Sącz 11.01.2018

Ad. 1. a.

Zakres inwestycji obejmuje:

- Remont nawierzchni drogi gminnej na długości 261.73 m. (od km 1+640.00 do km 1+901.73). Odcinek 2.1
- Remont nawierzchni drogi gminnej na długości 1348.27 m. (od km 1+901.73 do km 3+250.00). Odcinek 2.2
- Remont nawierzchni drogi gminnej na długości 574.60 m. (od km 3+250.00 do km 3+824.60). Odcinek 2.3
- Budowa łącznika ścieżki rowerowej od km 0+000,00 do km 0+099,84 i kładki na potoku Piekienik w km 8+327 wraz z umocnieniami skarp potoku Piekienik brzeg prawy od km 8+250 do km 8+385 brzeg lewy od km 8+250 do km 8+355. Odcinek 2.4
- Remontem brodo-przejazdu w/c drogi gminnej (od km 0+016.89 do km 0+072.37). Odcinek 2.4
- Montaż bariery drewnianej (urządzenie bezpieczeństwa ruchu) na długości 9.91 m. (od km 1+896.63 do km 1+906.54) oraz na długości 9.92 m. (od km 3+245.10 do km 3+255.02)
- Remont dwóch przepustów polegający na wymianie ścianek czołowych oraz części przelotowej – km 2+697.24 oraz km 3+003.00.

Początek trasy rowerowej rozpoczyna się na istniejącej drodze gruntowej znajdującej się w pobliżu ulicy Ojca Świętego Jana Pawła II w Czarnym Dunajcu - ten odcinek aż do rowów odwadniających jest już zrealizowany i jego realizacja była oceniana przez RDOŚ w ramach procedury inwestycyjnej. Trasa będąca przedmiotem postępowania stanowi przedłużenie już wykonanego odcinka i biegnie wzdłuż rowów odwadniających, następnie wchodzi w obszar torfowisk orawsko-nowotarskich. Koniec trasy znajduje się w miejscowości Odrowąż, gdzie projektowana ścieżka przebiega nieopodal potoku Piekienik. Całość trasy zaplanowana jest na istniejącej drodze gminnej.

Projektowane przedsięwzięcie oznaczone jako odcinek 2.4 usytuowane jest w obrębie istniejącego nieuregulowanego brodo-przejazdu. Odcinek łącznikowy ścieżki rowerowej wraz z kładką na pot. Piekienik planowany jest po stronie zachodniej drogi gminnej. Szczegółowa lokalizacja obiektów według rysunku – załącznik do uzupełnienia.

W stanie istniejącym tereny na trasie projektowanej ścieżki w rejonie koryta potoku to grunty wykorzystywane do celów rolniczych okresowo w czasie wezbrań powodziowych zalewane.

Na terenie inwestycji nie występują sieci uzbrojenia terenu.

Charakterystyczne parametry techniczne:

Odcinek 2.1 (od km 1+640.00 do km 1+901.73)

Droga/Ścieżka:	dwukierunkowa
Prędkość projektowa:	$V_p=10-30\text{km/h}$
Szerokość drogi/ścieżki:	typowa 3 m
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	jednostronne
Nawierzchnia ścieżki:	żwirowa
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	3%

Odcinek 2.2 (od km 1+901.73 do km 3+250.00)

Droga/Ścieżka:	dwukierunkowa
Prędkość projektowa:	$V_p=10-30\text{km/h}$
Szerokość drogi/ścieżki:	typowa 2 m
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	jednostronne
Nawierzchnia ścieżki:	żwirowa
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	3%

Odcinek 2.3 (od km 3+250.00 do km 3+820.00)

Droga/Ścieżka:	dwukierunkowa
Prędkość projektowa:	$V_p=10-30\text{km/h}$
Szerokość drogi/ścieżki:	typowa 3 m
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	jednostronne
Nawierzchnia ścieżki:	bitumiczna
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	1%

Odcinek 2.4 ścieżka rowerowa: (od km 0+000.00 do km 0+099.84)

Droga/Ścieżka:	dwukierunkowa
----------------	---------------

Prędkość projektowa:	Vp=10-30km/h
Szerokość drogi/ścieżki:	typowa 2 m
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	jednostronne
Nawierzchnia ścieżki:	bitumiczna
Pochylenie poprzeczne ścieżki:	2%

Odcinek 2.4: Kładka (w km 8+327.00)

Długość całkowita:	15.00 m
Szerokość całkowita:	Bc=3.99 m
Kąt skrzyżowania osi projektowanego obiektu z osią przeszkody – potok Piekiełnik:	~ 90°
Element nośny:	dźwigary stalowe z drewnianą konstrukcją pomostu
Posadowienie:	bezpośrednie (na podporach w postaci przyczółków)
Szerokość jezdni na obiekcie:	2.00 m

Rodzaje nawierzchni ścieżki rowerowej:

Nawierzchnia ścieżki rowerowej została zaprojektowana z dwóch rodzajów materiałów. Pierwszy z nich, to kliniec frakcji 5/8 mm zaklinowany grysem 0/2 mm, natomiast drugi, to nawierzchnia bitumiczna. Skarpy i dno brodo przejazdu zostało umocnione narzutem kamiennym.

Brodo-przejazd:

Bród przejazdowy wykonany będzie w obrębie planowanych umocnień koryta potoku Piekiełnik w osi istniejącej drogi gminnej. Projektowane umocnienia skarp potoku nie spowodują zmiany spadku podłużnego ciek, natomiast poprzecznie bród wykonany będzie w poziomie. Kształt brodu po remoncie będzie odzwierciedlał stan istniejący, a przedmiotowe prace spowodują uregulowanie drogi gminnej w obrębie przejazdu przez koryto potoku. Koryto potoku w rejonie brodu przejazdowego jest nieuregulowane, posiada niskie skarpy i niejednorodne dno. Lokalny spadek dna potoku wynosi ok. 0,2%. Przepływ w stanie wody małej jest łagodny i spokojny. W przypadku wód wysokich ich przepływ odbywał się będzie po szerokich terenach zalewowych, obejmujących działki przyległe. Występujące wody wysokie przy górskim charakterze potoku powodują w stanie istniejącym nieciągłość drogi – ich

wysokość i prędkość przepływu nie pozwalają na przejazd; taki stan rzeczy tak, jak przed remontem będzie występował również i po jego przeprowadzeniu.

Kładka:

Konstrukcję nośną kładki zaprojektowano jako jednoprzęsłową w postaci dźwigarów IP 550. Dźwigary główne stężone są za pomocą poprzecznic C 240. Dźwigary główne i poprzecznice ze stali 18G2A lub równoważnej. Zabezpieczenie antykorozyjne dźwigarów i poprzecznic po wyczyszczeniu do II stopnia czystości przez piaskowanie w postaci jednokrotnie warstwa podkładu a następnie dwukrotnie warstwa nawierzchniowa. Śruby mocujące poprzecznice do kątowników na dźwigarach M20 klasy 8.8. Konstrukcję pomostu zaprojektowano w postaci drewnianego pomostu z bali drewnianych o gr. min 20 cm do którego zamontowana jest warstwa nawierzchni w postaci podwójnej dyliny drewnianej. Górna warstwa dyliny ryflowana poprzecznie w celu uszorstnienia nawierzchni. Bale drewniane zamontowane do konstrukcji stalowych dźwigarów głównych.

Kładkę zaprojektowano na obciążenia tłumem o wartości $q=4\text{kN/m}^2$, zgodnie w PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe – Obciążenia”.

Nasypy stref przejściowych w granicach oddziaływania na konstrukcję i przestrzeń pomiędzy skrzydłami wykonany zostanie z pospółki zagęszczonej do $I_s=1.00$. Za konstrukcją ścianki zaplecze oraz ławą fundamentową wykonany zostanie drenaż wyprowadzony na skarpy umocnione kamieniem łamanym w rejonie przyczółków.

Nawierzchnię jezdni kładki zaprojektowano w postaci podwójnej dyliny drewnianej o grubości każdej z warstw po 5 cm. Górną warstwę dyliny ryflowaną poprzecznie w celu sprawnego odprowadzenia wody z konstrukcji kładki oraz poprawiającą przyczepność.

Wzdłuż obustronnej balustrady drewnianej projektuje się wykonanie odbojnicy z belek drewnianych.

Projekt przewiduje wykonanie na obiekcie balustrady drewnianej o wysokości min. $h=1.30$ m na krawędziach zewnętrznych pomostu. Odcinki przejściowe przed i za obiektem będą wykonane z barier segmentowych o wysokości min. 1.30 m wbijanych w korpusu drogi.

Woda z nawierzchni kładki sprowadzona jest za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych za obiekt mostowy

Dla prawidłowego połączenia konstrukcji nośnej ze strefą nasypu zaprojektowano na styku konstrukcji nośnej z korpusem drogowym szczelinę dylatacyjną w postaci przerwy.

Ustrój nośny:

Zaprojektowano jednoprzęsłową konstrukcję kładki w postaci 3 dźwigarów IP 550 w rozstawie osiowym $L = 1.06$ m z drewnianą płytą pomostu stężonych poprzecznkami C 240 rozmieszczonymi w przęśle i nad podporami skrajnymi. Rozpiętość podporowa dźwigarów głównych $L_t = 13.45$ m a rozstaw osiowy dźwigarów $L_o = 1.06$ m. Elementy walcowane ustroju nośnego (dwuteowniki i ceowniki) wykonane są ze stali konstrukcyjnej.

Przyczółki:

Projektuje się podpory skrajne kładki w postaci betonowych przyczółków posadowionych bezpośrednio na płasko, na podłożu gruntowym ze skrzydłami równoległymi, zawieszonymi, ścianką zapleczną i ławą podłożyskową, na której zostanie oparta konstrukcja przęsła kładki. Ławę podłożyskową ukształtowaną ze spadkiem 3% w kierunku koryta potoku. Posadowienie podpór – bezpośrednio na płasko. Na gzymsach skrzydeł podpór należy zabetonować marki do zamocowania balustrady.

Zbrojenie główne ław fundamentowych oraz korpusów przyczółków prętami o średnicy 16 mm i 12 mm. Zbrojenie rozdzielcze prętami o średnicy 12 mm. Przyczółki zaprojektowano z betonu B35 (C30/37) beton mostowy, zbrojonego stalą AIIIIN (BST500S).

Łożyska:

Ustrój nośny oparto na przyczółkach za pośrednictwem 6 łożysk usytuowanych pod każdą z belek.

Rozwiązania konstrukcyjno- materiałowe:

Konstrukcja ścieżki – odcinek 2.1

- | | |
|-------|---|
| 7 cm | nawierzchnia z kłінca 5-8 mm zaklinowana grysem 0-2 mm |
| 20 cm | górna w-wa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 4/31.5 mm |
| 15 cm | geokrata – zasypana materiałem określonym przez producenta
geotkanina separacyjno-wzmacniająca 20/20 kN/m
grunt rodzimy |

Konstrukcja ścieżki – odcinek 2.2

- | | |
|------|--|
| 7 cm | nawierzchnia z kłінca 5-8 mm zaklinowana grysem 0-2 mm |
|------|--|

- 15 cm górna w-wa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 4/31.5 mm
- 25 cm geokrata wys. 25 cm – zasypka materiałem określonym przez producenta geotkanina separacyjno-wzmacniająca 20/20 kN/m
grunt rodzimy

Konstrukcja ścieżki – odcinek 2.3

- 4 cm w-wa ścieralna AC 11 S
- 5 cm w-wa wiążąca AC 16 W
- 25 cm górna w-wa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 4/31.5 mm
- 25 cm dolna w-wa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 31.5/63 mm
- 10 cm w-wa ochronna z piasku

Konstrukcja ścieżki – odcinek 2.4

- 4 cm w-wa ścieralna AC 11 S
- 5 cm w-wa wiążąca AC 16 W
- 15 cm górna w-wa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 4/31.5 mm
- geosiatka do zbrojenia podbudowy 20/20 kN/m
- 10 cm wyrównanie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie 4/31,5 mm
grunt rodzimy

Odwodnienie

W ramach inwestycji planuje się odtworzenie rowów drogowych zlokalizowanych wzdłuż istniejącej drogi gminnej oraz zmianę lokalizacji wylotu rowu drogowego do odbiornika - potok Piekielnik w km 8+331. Istniejące rowy odwadniające wzdłuż drogi gminnej będą tylko i wyłącznie czyszczone w celu zwiększenia ich drożności. Nie przewiduje się zmiany ich lokalizacji. Nie przewiduje się przeprowadzenia oczyszczania rowu ani żadnej podobnej ingerencji na terenach torfowisk wysokich, gdzie teren pozostanie w stanie nienaruszonym.

Zmiana lokalizacji wylotu rowu drogowego do odbiornika spowodowana jest koniecznością dostosowania rzędnych do sytuacji w terenie wynikających z projektowanego remontu brodo-przejazdu. Przebudowa wylotu polegać będzie na wykonaniu umocnienia na ujściu rowu do potoku Piekienik narzutem kamiennym. Przebudowa wylotu nie wpłynie negatywnie na stan środowiska gruntowo-wodnego, prace ograniczone będą do niezbędnego minimum.

Wykonanie umocnień skarp potoku Piekienik brzeg prawy od km 8+250 do km 8+385 brzeg lewy od km 8+250 do km 8+355 oraz wykonanie remontu dna od km 8+260 do km 8+340.

Sposób wykonania robót:

Projektuje się umocnienie koryta potoku Piekienik narzutem kamiennym $D > 60$ cm w sposób mechaniczny wraz z zaklinowaniem wolnych przestrzeni klincem

Umocnienia na potoku Piekienik:

Konieczność wykonania umocnienia jest wynikiem prowadzonych uzgodnień z Małopolskim Zarządem Melioracji i Urzędzeń wodnych. Skarpy koryta potoku w rejonie brodu przejazdowego są nieuregulowane, Posiadają niskie skarpy i dno umocnione głazami kamiennymi z licznymi wyrwami. Spadek dna potoku w obrębie planowanej inwestycji wynosi ok. 0,2%. Przepływ w stanie wody małej jest łagodny i spokojny. Obecnie w przypadku wód wysokich ich przepływ odbywa się po szerokich terenach zalewowych, obejmujących działki przyległe. Występujące wody wysokie przy górskim charakterze potoku powodują w stanie istniejącym nieciągłość drogi – ich wysokość i prędkość przepływu nie pozwalają na przejazd; taki stan rzeczy tak, jak przed remontem będzie występował również po jego przeprowadzeniu.

Umocnienia koryta potoku Piekienik wykonane będą na potoku Piekienik, po obu stronach istniejącej drogi gminnej. Projektowana jest konstrukcja umocnień skarp koryta potoku w postaci ciężkiego narzutu z głazów kamiennych. Dodatkowo w ramach robót remontowych zostanie przywrócony pierwotny kształt dna potoku, poprzez uzupełnienie narzutem kamiennym licznych uszkodzeń i wyrw w dnie potoku. Projektowane umocnienia nie spowodują zmiany spadku podłużnego ciek, nie stworzą żadnych barier fizycznych w nurcie potoku i nie naruszają naturalnych funkcji potoku.

Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedsięwzięcia:

1. Wszelkie prace w sąsiedztwie zidentyfikowanych siedlisk NATURA 2000 (młaki alkaliczne, torfowiska przejściowe) prowadzone będą bez jakiegokolwiek ingerencji w ich strukturę, w tym wyklucza się możliwość przejazdu przez ich teren. W tym celu wykonane zostanie odpowiednie oznakowanie w terenie.
2. W trakcie prowadzenia robót ziemnych i budowlanych ograniczona zostanie emisja nieorganizowana zanieczyszczeń pyłowych przez utrzymanie w czystości bezpośrednich dróg dojazdowych do placu budowy.
3. Zastosowane zostaną rozwiązania technologiczne i organizacyjne chroniące przed nadmierną emisją gazów i pyłów do powietrza oraz emisją hałasu:
 - stosowanie wyłącznie do prac budowlanych maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym,
 - ograniczanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym.
 - stacjonowanie maszyn budowlanych poza Obszarem Natura 2000.
4. Roboty budowlane prowadzone będą w okresie od 1 lipca do 31 grudnia. Ze względu na możliwość bytowania i migracji różnych gatunków zwierząt w sąsiedztwie planowanych prac planuje się ograniczyć czas trwania robót budowlanych do godzin od 8.00 do 17.00. Zapis taki uwzględniony będzie w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.
5. Roboty dotyczące umocnień koryta potoku prowadzone będą z brzegu bez konieczności wjazdu do koryta potoku.
6. Roboty przy wykonaniu brodo-przejazdu wykonywane będą w sposób niepowodujący nadmiernego zmętnienia wody. Zaleca się wykonywanie około 2 godzinnych przerw pomiędzy kolejnymi zmętnieniami. Przykładowy cykl pracy – 2 godziny pracy powodującej zmętnienie wody, następnie dwie godziny przerwy na oczyszczenie się wody.
7. W trakcie prowadzenia prac na potoku nie zaleca się stosowania w razie konieczności grodzi ziemnych, lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie grodzi np. drewnianych.
8. Czasowe składowanie materiałów budowlanych odbywać się musi w oddaleniu (co najmniej 50 m) od Potoku, a także poza terenami siedlisk chronionych oraz terenów torfowiskowych. Materiały winny być zabezpieczone przed wypłukiwaniem.
9. Należy zapewnić na placu budowy dla ekip budowlanych sanitariat bezodpływowy typu TOI-TOI.
10. Wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy przedmiotowego obiektu będzie podmiot świadczący tą usługę, chyba że umowa

- o świadczenie usługi stanowiła będzie inaczej.
11. Wytwórca odpadów powstających w czasie budowy przedsięwzięcia jest zobowiązany postępować z nimi w sposób zgodny z ustawą o odpadach.
 12. Gromadzenie tymczasowe odpadów odbywać się musi w oddaleniu (co najmniej 50 m) od Potoku, a także poza terenami siedlisk chronionych oraz terenów torfowiskowych oraz gromadzone odpady winny być zabezpieczone przed dostępem zwierząt.
 13. Należy stworzyć warunki do selektywnego składowania odpadów, umożliwiającego późniejsze ich wykorzystanie.
 14. Teren nie znajduje się w obszarze objętym nadzorem archeologicznym.
 15. Podczas realizacji inwestycji należy prowadzić prace zgodnie z przepisami BHP, prawa budowlanego i ochrony środowiska. W szczególności zabezpieczenia wymagają wykopy, pozostawiony sprzęt techniczny oraz miejsca składowania materiałów budowlanych.

Warunki wykorzystania terenu w fazie eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Od Strony miejscowości Odrowąż przed potokiem Piekiełnik (km 3+250) zamontowany zostanie znak zakazu ruchu dla pojazdów mechanicznych w tym motorowerów, motocykli i quadów, z wyłączeniem właścicieli i użytkowników działek. Zakaz ten został wprowadzony na już wykonanym szlaku od strony miejscowości Czarny Dunajec (Droga „Dyscycyna”).
2. Ze względu na możliwe występowanie cietrzewia w sąsiedztwie ścieżki, kierując się zasadą przezorności, planuje się wprowadzenie zakazu ruchu rowerowego na planowanej ścieżce w terminie od 1 stycznia do 30 czerwca przed godziną 10.00 oraz po godzinie 18.00. Zakaz ten został wprowadzony na już wykonanym szlaku od strony miejscowości Czarny Dunajec (Droga „Dyscycyna”), dodatkowy znak zostanie zamieszczony od Strony miejscowości Odrowąż, na granicy obszaru NATURA 2000.
3. Oprócz oznakowania zainstalowane zostaną stałe bariery będące fizycznym zabezpieczeniem przed wjazdem pojazdów mechanicznych w km 3+250 pomiędzy odcinkiem 2.3 a 2.2 oraz w km 1+901 pomiędzy odcinkiem 2.1 a 2.2. Trasa nie będzie więc miała charakteru przelotowego dla pojazdów mechanicznych. Obecnie w śladzie planowanej ścieżki możliwe są przejazdy motocykli lub quadów. Bariery będą umożliwiać przejście rowerzystów. Rysunek techniczny zabezpieczenia znajduje się w załączeniu do raportu, lokalizacja barier przedstawiono na załączniku graficznym do niniejszego uzupełnienia.

4. Po realizacji planowanego przedsięwzięcia planuje się wprowadzić monitoring wykorzystania ścieżki rowerowej dotyczący głównie stosowania się rowerzystów do obowiązujących zakazów. Wyniki monitoringu mogą pozwolić na wprowadzenie korekty ograniczenia czasu korzystania ze ścieżki rowerowej lub poprawę czytelności i ilości wprowadzonego oznakowania. Prowadzenie monitoringu planowane jest na okres 3 lat w terminie luty-czerwiec. Kontrole prowadzone będą w około 2 do 3 tygodniowych odstępach czasu.

Mając na uwadze zastosowane rozwiązania i warunki przedsięwzięcia trasa nie wpłynie na warunki przyrodnicze w sąsiedztwie drogi, kładki i brodu. Ruch pojazdów rolniczych ulegnie pewnemu usprawnieniu, pojawi się ruch rowerowy o niewielkim natężeniu, nieco wzmożony w okresach świątecznych, weekendowych, w czasie dobrej pogody.

Trasa rowerowa będzie spełniać funkcję ścieżki edukacyjnej, stąd przewiduje się tablice edukacyjne na jej przebiegu. Będą pełnić rolę informacyjną o siedliskach związanych z torfowiskami, które w dotychczasowych projektach Gminy, na dotychczas wykonanych tablicach przy ścieżkach nie były eksponowane (górskie łąki alkaliczne, torfowiska przejściowe).

Ad. 1. b.

Inwestor nie jest zainteresowany realizacją wariantu polegającego na rezygnacji z nawierzchni asfaltowej w obszarach Natura 2000. Nawierzchnia asfaltowa planowana jest na następujących odcinkach:

- Odcinek 2.3 od km 3+250.00 do km 3+820.00
- Odcinek 2.4 od km 0+000.00 do km 0+099.84

Decyzja o wykonaniu tych odcinków z nawierzchnią bitumiczną podyktowana jest potrzebą dostosowania drogi dla poruszania się sprzętu rolniczego. Obciążenie ruchem tych odcinków jest obecnie znaczne, ponieważ działki w sąsiedztwie tego odcinka drogi są w zdecydowanej większości w dalszym ciągu użytkowane, dlatego nawierzchnia utwardzona kruszywem nie byłaby wystarczająco trwała i wymagała by częstych napraw. Dodatkowym zagrożeniem jest rozjeżdżanie terenu przez maszyny, które będą próbowały ominąć fragmenty o uszkodzonej nawierzchni. Wykonanie nawierzchni asfaltowej zostanie ograniczone jedynie

do niewielkiego odcinka biegnącego od miejscowości Odrowąż. Odcinek ten zakończony zostanie barierą umożliwiającą przejazd jedynie rowerzystom. Zastosowanie bariery wyeliminuje możliwość wjazdu sprzętem mechanicznym na dalszy odcinek ścieżki rowerowej co wyeliminuje możliwość wystąpienia negatywnego wpływu na cenne siedliska i gatunki, dla ochrony których wyznaczono obszar Natura 2000. Wykonanie nawierzchni bitumicznej na tym odcinku zamiast nawierzchni nie zmieni warunków środowiskowych w terenie, w szczególności jak wskazano wyżej brak jest zagrożenia polegającego na wzmożeniu ruchu pojazdów.

Ad. 1. c.

Pozostałe inwestycje polegające na budowie ścieżek rowerowych, remontach i budowie dróg gminnych realizowane lub zrealizowane w obrębie obszaru Natura 2000 PLH120016 oraz PLB120007 lub w ich sąsiedztwie na terenie gminy Czarny Dunajec to:

- Budowa ścieżki rowerowej na terenie Gminy Czarny Dunajec, odc. Stare Bystre – Chochołów (Sucha Hora) po istniejącym nasypie kolejowym w granicach działki kolejowej wraz z trasami łączącymi ścieżkę z miejscowościami Chochołów i Koniówka.
- Remont drogi gminnej „DW958 – Dysycyno” w km 0+000 dp 1+640 o długości 1,64 km, szer. 3,5 m bez podwyższania klasy drogi w granicach istniejącej drogi bez wkraczania poza jej pas drogowy w miejscowości Czarny Dunajec z przeznaczeniem na ścieżkę rowerową.
- Remont drogi gminnej „DW957 – Droga Cmentarz” w km 0+270 do 1+090 o długości 0,82 km, szer. 3,5 m bez podwyższania klasy drogi w granicach istniejącej drogi bez wkraczania poza jej pas drogowy w miejscowości Czarny Dunajec z przeznaczeniem na ścieżkę rowerową.
- Remont dróg gminnych z przeznaczeniem na szlak „Pętla Puścizn Czarnodunajeckich”

Urząd Gminy Czarny Dunajec prowadzi zadanie pn. „Monitoring ruchu turystycznego na terenie Gminy Czarny Dunajec” oraz „Monitoring stanu populacji cietrzewia na terenie Gminy Czarny Dunajec”. Przeprowadzeniem monitoringów zajmuje się Pan Włodzimierz Cichocki, doświadczony ornitolog. Monitoringiem objęte są ścieżki rowerowe znajdujące się na obszarze Natura 2000 Torfowiska Orawsko – Nowotarskie. Corocznie do Urzędu Gminy wpływają sprawozdania z wymienionych monitoringów. Urząd przesyła te sprawozdania do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Dotychczasowe obserwacje terenu wskazują na kumulację ruchu rowerowego w miesiącach czerwiec, lipiec oraz sierpień. Znaczny ruch odnotowany jest także w maju oraz wrześniu, ale na jego skalę mają duży wpływ warunki pogodowe – ograniczona ilość dni słonecznych i ciepłych determinuje skalę ruchu turystycznego.

Do tej pory nie zaobserwowano negatywnych skutków spowodowanych ruchem rowerowym na terenach sąsiadujących ze ścieżką rowerową. Ruch rowerzystów w rejonie tokowisk rozpoczyna się dopiero znacznie po godzinie 9.00 rano, kiedy to kończyło się granie na tokowiskach cietrzewi.

Obserwacje w terenie oraz wyniki z prowadzonych monitoringów wskazują na wnioski, że rowerzyści są zdyscyplinowaną i kulturalną grupą turystów, zachowują porządek i przestrzegają zaleconych zasad korzystania ze ścieżki.

Należy zakładać, że na ścieżce objętej niniejszym Raportem ruch rowerowy nie osiągnie intensywności zbliżonej chociażby do tej jaka występuje na Szlaku wokół Tatr. Trasa jest mniej atrakcyjna widokowo, większa część nawierzchni wykonana zostanie z kruszywa co również zmniejszy jej atrakcyjność, natomiast odcinek asfaltowy ma charakter „ślepej trasy”.

Ponadto w sąsiedztwie planowanej do wykonania trasy (rejon Puścizny Rękowiańskiej) brak jest innych ścieżek o podobnym charakterze (również brak jest projektów w tym zakresie), a zatem wykluczyć należy jakąkolwiek kumulację oddziaływania związanego z ruchem rowerowym. Istniejąca trasa Pętli Puścizn Czarnodunajeckich przebiega w znacznym oddaleniu, równolegle do drogi wojewódzkiej 957, nie zbliża się do siedlisk i miejsc występowania gatunków chronionych w obszarze Natura 2000. Również na tej trasie obowiązuje zakaz ruchu, o którym mowa powyżej.

Ad. 2.

Mapy załączone do niniejszego uzupełnienia.