



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4200.7.2016.ASu

Kraków, dnia 2018 -08- 2 g

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104, art. 107 § 1 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016 r. poz. 23, ze zm.) – dalej Kpa, w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r. poz. 935), a także na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b), art. 77 ust. 1 pkt 2, art. 79, art. 80, art. 82 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 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 (Dz. U. 2017 r. poz. 1405 tj. ze zm.) – dalej ustawa ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71, ze zm.),

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

wniosku z dnia 14.12.2016 r. Gminy Niepołomice, reprezentowanej przez Burmistrza Miasta i Gminy Niepołomice, uzupełnionego przez Pełnomocnika – Pana Konrada Pawła Turzańskiego (Małopolskie Biuro Konsultingowo – Marketingowe – ochrona środowiska s.c.) pismem z dnia 04.01.2017 r. oraz z dnia 16.02.2017 r., a następnie zmienionego pismem z dnia 03.04.2018 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 stanowiących połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych**”,

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

Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 05.02.2018 r. znak: NS.9022.10.461.2017 oraz z dnia 22.06.2018 r. znak: NS.9022.20.53.2018,

orzekam

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 stanowiących połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych”, którego Inwestorem jest Gmina Niepołomice, reprezentowana przez Burmistrza Miasta i Gminy Niepołomice i jednocześnie:**

- 1. Określam:**
- 1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Przedmiotem zadania inwestycyjnego jest budowa zachodniej obwodnicy Podłęża (odcinek drogi między węzłem autostrady A4, a Niepołomicką Strefą Inwestycyjną) oraz budowa obwodnicy Niepołomic (polega na zmianie przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 w miejscowości Niepołomice poprzez modernizację dróg gminnych: ul. Kwiatkowskiego, ul. Wimmera oraz fragment ul. Kolejowej pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Portową oraz ul. Brzeską, które stanowić będą nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 964).

Planowane przedsięwzięcie pod względem administracyjnym będzie położone w województwie małopolskim, w powiecie wielickim, gmina Niepołomice.

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:

1. W rejonie terenów z zabudową wymagającą ochrony akustycznej prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00.
2. Prace budowlane w obrębie cieków należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych.
3. Prace związane z odcinkowym przełożeniem potoku Zakrzówek (Bogusława) należy prowadzić etapowo – w pierwszej kolejności „na sucho” wykonać nowe koryto, z utrzymaniem przepływu w dotychczasowym korycie, następnie po skierowaniu wody do nowego koryta dotychczasowe koryto stopniowo zasypywać od strony wody górnej.
4. Teren położony w km 0+300-0+700 i w km 1+200-1+850 wygrodzić płotkami lub siatką o wysokości 50 cm, w celu uniemożliwienia płazom i innym drobnym zwierzętom wchodzenia na teren inwestycji. Należy systematycznie sprawdzać stan techniczny płotków; płotki uszkodzone należy niezwłocznie naprawiać.
5. Teren zajęty pod budowę należy systematycznie sprawdzać pod kątem obecności zwierząt. Płazy i gady znajdujące się na terenie inwestycji należy przenieść poza teren budowy na odległość nie mniejsza niż 100 m od jego granic.
6. Na placu budowy należy systematycznie eliminować zastoiska wody takie jak kałuże, tymczasowe wykopy i rowy; doły, otwarte studzienki należy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych zwierząt; te miejsca należy sprawdzać pod kątem obecności zwierząt, a uwięzione w nich zwierzęta wyjmować i natychmiast wypuszczać poza teren objęty zakresem prac budowlanych; urządzenia odwodnienia drogi powinny mieć zabezpieczenia uniemożliwiające wpadanie do nich płazów i innych drobnych zwierząt.
7. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace te należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.
8. Drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.

- a. poprzez wydzielenie drzewa/krzewu polegające na całkowitym ogrodzeniu zwartym płotem powierzchni, na których rosną drzewa wraz z powierzchniami zajmowanymi przez korzenie, a nawet rzuty koron,
 - b. poprzez zabezpieczenie pnia drzewa w celu ochrony kory przed otarciami czy ubytkami - oszalowanie pnia lub owinięcie go matami np. ze słomy; przy zastosowaniu oszalowania z desek, należy zwrócić uwagę aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia na wysokości około 2 m (jeśli jest to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem,
 - c. poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach. W obrębie korony drzewa wykop wykonywany będzie ręcznie,
 - d. poprzez zabezpieczenie konarów drzew przez np. podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi, konarów do nadległych lub podparcie podporą tak aby nie uszkodzić ich kory.
9. Po zakończeniu prac budowlanych teren nie zajęty pod inwestycje należy przywrócić do stanu pierwotnego.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do 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:

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

- 1. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z obwodnicy Podłęża przed odprowadzeniem do końcowych odbiorników należy oczyszczać w osadnikach zawieszin.
- 2. Projektowane wzdłuż obwodnicy Podłęża rowy drogowe winny posiadać pojemność umożliwiającą retencjonowanie nadmiaru wód opadowych i roztopowych do nich odprowadzanych.
- 3. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z projektowanej obwodnicy Niepołomic, ujęte w system kanalizacji deszczowej przed odprowadzeniem do odbiorników należy oczyścić w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych np. w separatorach substancji ropopochodnych z osadnikami.
- 4. Obiekty mostowe winny posiadać parametry umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
- 5. Nowe koryto potoku Zakrzówek (Bogusława) winno posiadać parametry maksymalnie zbliżone do koryta naturalnego na przekładanym odcinku.
- 10. Należy zaprojektować pochłaniające ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach:
 - a. zabudowa przy ul. Grabskiej, początek ok. km 5+030, długość 134,3 m, wys. 2,5 m;
 - b. zabudowa Płaszowska 41, początek ok. 50 m od skrzyżowania skanalizowanego w ciągu ul. Płaszowskiej, długość 62,0 m, wys. 3,5 m;
 - c. zabudowa Kolejowa 20, początek ok. km 6+850, długość 66,0 m, wys. 3,5 m;
 - b. zabudowa Kolejowa 21, 21A, 23, początek ok. km 0+170 w ciągu ul. Kolejowej-Portowej, długość 113,0 m, wys. 3,5 m
- 11. Przy ul. Kolejowej począwszy od skrzyżowania skanalizowanego na skrzyżowaniu z ul. Wimmera i Portową (km 6+974) do skrzyżowania z ul. Brzeską (km 7+422,5)

zaplanowano realizację tzw. „cichej nawierzchni”, dla której przyjęto skuteczność na poziomie -5 dB.

12. Rowy do odprowadzania wody opadowej z nasypów i wykopów korpusu drogi powinny mieć skarpy o możliwie małym spadku nie większym niż 1:1,5; zabrania się stosowania tzw. „korytek krakowskich”.
13. Zdjętą urodzajną warstwę gleby (tzw. humus) należy ułożyć w przyzmy, a później wykorzystać ją do rekultywacji terenu. Odhumusowanie powinno się wykonywać od środka ku brzegom zajmowanego terenu w terminie pomiędzy 15 sierpnia a końcem lutego.
14. Do zadarniania skarp i innych powierzchni biologicznie czynnych należy stosować mieszanek traw gatunków rodzimego pochodzenia.
15. W km 1+200-2+150 posadzić drzewa w formie jednorzędowych zadrzewień. Pod zadrzewienia i zakrzewienia należy wykorzystać także inne miejsca bw obrębie pasa drogowego, nadające się pod ten cel. Drzewa nie powinny rosnąć od siebie w odległości mniejszej niż 8 m. Do nasadzeń należy wykorzystać gatunki rodzime. Materiał sadzeniowy powinien być bardzo dobrej jakości. Obwód drzew nie może być mniejszy niż 12 cm. Drzewa należy sadzić w okresie wczesnej wiosny lub późnej jesieni. Posadzone drzewa powinny być zabezpieczone przynajmniej jednym palikiem (podwiązane). Drzewa należy sadzić w doły o wielkości równej lub większej podwójnej wielkości bryły korzeniowej. Korzenie należy obsypać ziemią urodzajną. Po posadzeniu drzew należy je podlewać w okresach niedoboru wilgotności w glebie przez okres 1 roku; należy zapewnić pielęgnację drzew przez okres 5 lat obejmującą kształtowanie pokroju drzew za pomocą cięć, pielęgnację gleby wokół drzewa, nawożenie, poprawianie zabezpieczeń (palików i wiązań, osłonek zabezpieczających przed obgryzaniem przez zwierzynę płową), podlewanie w okresach suszy, ewentualne dosadzenia w miejscach wypadu drzew (zastąpienie drzew martwych lub silnie uszkodzonych). Ilość posadzonych drzew nie może być mniejsza niż 181 szt.
16. Obiekty jednoprzęsłowe (mosty) zlokalizowane w km 0+382-0+426 i w km 1+695-1+748 powinny pełnić funkcję dolnego przejścia dla zwierząt średnich (sarna, dzik). Obiekty powinny mieć następujące parametry:

- światło pionowe mostu: >2,5 m
- światło poziome: >6 m
- współczynnik względnej ciasnoty: >0,7
- szerokość pasów gruntowych (półek ziemnych) przeznaczonych dla migracji zwierząt lądowych nie powinna być mniejsza niż podwójna szerokość koryta cieką,
- rzędna półek powinna znajdować się powyżej poziomu wody średniej cieką,
- koryto cieką powinno znajdować się w środkowej części przejścia,
- powierzchnia półek ziemnych może posiadać zmienną rzędną, pod warunkiem, że w każdym punkcie zostanie zachowana wymagana wysokość minimalna 2,5 m,
- nachylenie skarp koryta cieką w obrębie obiektu mostowego nie większe niż < 1 : 2,
- wszelkie naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejścia dolnego,

Sposób zagospodarowania przejścia:

- utworzenie na powierzchni suchego przejścia pod mostem warstwy gruntu o miąższości minimalnej $\geq 0,3$ m (zasypanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią i gruntem rodzimym),
- wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju na powierzchni przejścia w zasięgu strefy usłonecznionej,

- wprowadzenie nasadzeń krzewów i drzew w formie grupowej w obszarach najści na przejście, według zasad określonych przez GDDKiA w opracowaniu pn. „Wytoczne zakładania i utrzymania zieleni przydrożnej na potrzeby Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad”,
 - rozmieszczenia na powierzchni przejścia kilku większych głazów (kilka/kilkanaście sztuk), pojedynczo i w małych grupach,
 - ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przejścia; ogrodzenia powinny być wykonane z materiałów dostatecznie odpornych na działalność warunków atmosferycznych, nadziemna wysokość ogrodzeń nie powinna być mniejsza niż 50 cm; przy górnej krawędzi powinna znajdować się przewieszka wychylona na zewnątrz o szerokość 10 cm; ogrodzenie powinno być zakopane w grunt na głębokość minimum 10 cm; zewnętrzne zakończenia ogrodzenia powinny mieć kształt litery U; najlepszym rozwiązaniem są betonowe elementy naprowadzające wpasowane w nasyp drogowy.
 - do umocnienia stoków skarp oporowych i stromych nasypów (położonych w strefach dostępnych dla zwierząt) wykorzystać materiały, które umożliwią wprowadzenie pokrywy roślinnej np. ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach,
 - do umocnienia koryta cieków oraz korekty jego przebiegu pod mostem i w jego bezpośrednim sąsiedztwie wykorzystać luźny narzut kamienny i inne materiały naturalne.
 - zakończenia półek dla zwierząt muszą być w pełni połączone z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie wszystkich gatunków zwierząt; końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania (w pionie i poziomie); w przypadku gdy do cieków zlokalizowanego na przejściu uchodzą rowy odwodnieniowe, półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez koryta rowów i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków otwartych rowów lub zastosowanie szczelnych przekryć.
17. Do umocnienia brzegów koryta cieków Zakrzówek wykorzystać luźny narzut kamienny o średnicy 30-50 cm, na powierzchniach brzegów kamień powinien być zlicowany, a przestrzenie pomiędzy głazami powinny być uzupełnione kruszywem o mniejszej średnicy; brzegi powinny mieć spadek nie większy niż 1:1,5.
18. Ewentualne umocnienie dna cieków zaprojektować w taki sposób, aby w części środkowej zachować przegłębienie na niską wodę.

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. Nie nakładam obowiązku 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 ooś.**
- III. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.**
- IV. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy ooś, obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie**

ochrony przy obiektach wymagających ochrony przed hałasem, w szczególności dla obwodnicy Podłęża – posesje nr 591 i 18, dla obwodnicy Niepołomic – posesje Płaszowska 41, Grabska 1, Kolejowa 20, 21, 21A, 23 oraz przy Centrum Szkolenia Zawodowego, 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.

V. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:

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

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

Gmina Niepołomice wystąpiła z wnioskiem z dnia 14.12.2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod ówczesną nazwą: „Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 wraz z połączeniem Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych” do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, który na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) ustawy OOŚ był właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Wniosek ten został uzupełniony o braki formalne przez Pełnomocnika Inwestora (Pana Konrada Pawła Turzańskiego (Małopolskie Biuro Konsultingowo – Marketingowe – ochrona środowiska s.c.), przy piśmie z dnia 04.01.2017 r.

Do wniosku dołączono:

- 3 egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na elektronicznym nośniku danych,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- mapę w skali zapewniającą czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej,
- wpisy z wykazu działek ewidencyjnych wydane przez Starostę Wielickiego,
- pełnomocnictwo dla Pana Konrada Pawła Turzańskiego (Małopolskie Biuro Konsultingowo – Marketingowe – ochrona środowiska s.c.), reprezentującego Gminę Niepołomice, z dnia 02.01.2017r.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, kwalifikuje się do II grupy przedsięwzięć zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016, poz. 71).

W obrębie obszaru inwestycji zlokalizowana jest linia kolejowa, która przebiega przez działki stanowiące teren zamknięty PKP tj. działki nr 7/1, 7/2, 192/19, 192/26, 197/1, 240, 1433 obr. Podłęże. Ponadto, przedsięwzięcie dotyczyło pierwotnie m.in. rozbudowy węzła drogowego w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów na odcinku Węzeł Kraków Wieliczka – Węzeł Targowisko. Dla przedsięwzięć tych stosownie do zapisów art. 63 ust. 1, w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz p) ustawy OOŚ wymagane jest ustalenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przez właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Kompletna dokumentacja pozwoliła na wszczęcie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Krąg stron postępowania przyjęto zgodnie z granicami obszaru oddziaływania inwestycji, zaznaczonymi na załączonych do wniosku mapach. Na podstawie przedłożonych map ewidencyjnych oraz wypisów z rejestru gruntów (uproszczony wypis z rejestru gruntów wydany przez Starostę Wielickiego), ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Zatem, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy OOŚ, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Pismem z dnia 12.01.2017 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie powiadomił strony o wszczęciu postępowania. Zawiadomienie zostało wywieszone prawidłowo na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice oraz na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, a także w Biuletynie Informacji Publicznej tut. Dyrekcji. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

RDOŚ w Krakowie równocześnie wystąpił do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z dnia 16.02.2017 r. znak: NS.9022.10.27.2017 wydał opinię stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu w zakresie określonym w art. 66 ustawy OOŚ ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływań na zdrowie i życie ludzi.

W dniu 16.02.2017 r. Pełnomocnik Inwestora uzupełnił wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia o trzy działki o nr ewid.: 210/3, 210/7, 1227 obr. 0003 Podłęże. Pozostałe numery działek pozostają bez zmian. Biorąc pod uwagę opinię Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, tut. Organ uznał, że opisany powyżej zakres uzupełnienia wniosku nie wpłynie na treść ww. opinii i nie występował ponownie o opinię dla przedmiotowej inwestycji.

Po wnikliwej analizie Karty informacyjnej przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę ww. opinię sanitarną, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie znak: OO.4200.7.2016.ASu z dnia 06.03.2017 r. o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając zakres raportu oddziaływania na środowisko, a także zawiadomił wszystkie strony postępowania o jego wydaniu. Zawiadomienie o przedmiotowym postanowieniu zamieszczone było prawidłowo na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice. Ponadto, informacja o wydaniu powyższego postanowienia została zamieszczona 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 20.03.2017 r. przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko (dalej raport ooś), sporządzony przez zespół autorski: dr Konrad Paweł Turzański – koordynator projektu, dr inż. Katarzyna Kromka, mgr inż. Mariusz Krawczyk, mgr Jerzy Osiejko. Ponadto, przy piśmie z dnia 20.07.2017 r. Pełnomocnik po zweryfikowaniu numerów działek ewidencyjnych z zakresem wniosku, zaktualizował listę działek objętych planowaną inwestycją. Raport ooś został uzupełniony merytorycznie przy pismach z dnia 24.08.2017 r. oraz 19.10.2017 r.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ww. ustawy, drogi publiczne zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W ramach planowanego przedsięwzięcia Inwestor pierwotnie wnioskował o wydanie decyzji środowiskowej dla:

1. Podzadanie I - Budowa dodatkowego węzła drogowego w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów na odcinku Węzeł Kraków Wieliczka – Węzeł Targowisko,
2. Podzadanie II - Budowa zachodniej obwodnicy Podłęża,
3. Podzadanie III – Budowa obwodnicy Niepołomic poprzez zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 w miejscowości Niepołomice obejmująca modernizację dróg gminnych ul. Kwiatkowskiego, ul. Wimmera oraz fragment ul. Kolejowej pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Portową oraz ul. Brzeską (droga krajowa – DK 75).

Niemniej jednak, w toku postępowania Pełnomocnik Inwestora zmienił zakres inwestycji, wyłączając z niej Podzadanie I oraz zmieniając nazwę inwestycji z dotychczasowej: „Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 wraz z połączeniem Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych” na nową: „Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 stanowiących połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych”.

Podzadanie II - Budowa obwodnicy Podłęża:

Jest to budowa odcinka drogi jednopasowej klasy G o szerokości 2 x 3,5 m plus obustronne pobocze gruntowe 1,25 m, między węzłem autostrady A4 a Niepołomicką Strefą Inwestycyjną. Obwodnica będzie biegła w nasypie z obustronnymi rowami. Początek obwodnicy przyjęto w km 0+042,61 – skrzyżowanie skanalizowane przy nowobudowanym węźle na autostradzie A4. Obwodnica początkowo będzie łukiem w celu odbicia od autostrady, a następnie w kierunku północnym. Następnie droga przekracza potok Zakrzówek (Bogusława) w km 0+382 – 0+426 i dalej będzie wzdłuż jego brzegów do miejscowości Rudzice, gdzie w km 0+697,44 zostało zaprojektowane skrzyżowanie skanalizowane. Dalej droga będzie wzdłuż terenów PKP, a następnie wznosi się w celu przejścia nad magistralą kolejową w km ok. 1+049,05 – 1+194,75 oraz odbija równolegle do istniejącej łącznicy kolejowej w kierunku wschodnim. Następnie planowana droga będzie równolegle do rzeki Podłężanka oraz przekracza rzekę w km ok. 1+726,75. Projektowana obwodnica włącza się w łuku w istniejącą Południową Obwodnicę Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej – ul. Kwiatkowskiego (przechodząc w Podzadanie nr III) w km 2+145.55. Całkowita długość obwodnicy wyniesie 2+102,94 km.

W ramach obwodnicy Podłęża przewidziano budowę dwóch obiektów mostowych: nad potokiem Zakrzówek (Bogusława) o długości ok. 44 m oraz nad potokiem Podłężanka o długości ok. 53 m. Obiekty wykonane zostaną w jednym etapie. W związku z budową mostów konieczne będzie umocnienie skarp potoków w rejonie projektowanych obiektów.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z koniecznością odcinkowego przełożenia i wyregulowania trasy potoku Zakrzówek (Bogusława). Prace prowadzone będą na dwóch odcinkach: w rejonie projektowanego obiektu mostowego na długości ok. 75 m (wyprostowanie koryta rzeki) oraz w rejonie skanalizowanego skrzyżowania we wsi Rudzice na długości ok. 95 m (przełożenie koryta rzeki). Wlot i wylot z projektowanych odcinków regulacji i przełożenia koryta potoku zostanie dostosowany do parametrów przekroju poprzecznego istniejącego koryta. Prace związane z przełożeniem potoku Zakrzówek (Bogusława) prowadzone będą etapowo – w pierwszej kolejności „na sucho” wykonane zostanie nowe koryto, z utrzymaniem przepływu w dotychczasowym korycie, następnie po skierowaniu wody do nowego koryta dotychczasowe koryto będzie stopniowo zasypywane od strony wody górnej.

Prace umocnieniowe w obrębie potoku Podłężanka (obiekt mostowy) prowadzone będą w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami ewentualnych wezbrań. Nie przewiduje się przekładania bądź regulowania koryta potoku Podłężanka. Długość umacnianego odcinka potoku wyniesie ok. 50 m.

Prace związane z umacnianiem skarp cieków oraz nasypów dróg w obrębie cieków będą prowadzone tak, aby nie ingerować w koryto cieków. Koryta cieków zostaną zabezpieczone od dolnej krawędzi brzegu np. poprzez zastosowanie tymczasowych grodzi na czas robót budowlanych.

Przejście nad terenami kolejowymi PKP realizowane będzie za pomocą obiektu o schemacie statycznym belki ciągłej podpartej przegubowo. Zagospodarowanie pomostu jest dostosowane do przekroju drogowego planowanej obwodnicy.

W ramach projektowanej koncepcji obwodnicy Podłęża zaprojektowano przebudowę sieci elektroenergetycznej, teletechnicznej, gazowej i wodociągowej. Ponadto zostanie wybudowane oświetlenie oraz kanalizacja deszczowa w rejonie skrzyżowania w miejscowości Rudzice.

Budowa obwodnicy Niepołomic:

Projektowana obwodnica Niepołomic realizowana będzie w śladzie istniejących dróg gminnych: ul. Kwiatkowskiego, ul. Wimmera, fragmentu ul. Kolejowej pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Portową oraz ul. Brzeską. W ramach przedmiotowego zadania przewidziano:

- zmianę charakterystyki i parametrów technicznych drogi ul. Kwiatkowskiego, ul. Wimmera oraz fragmentu ul. Kolejowej odpowiadającą wymaganiom drogi wojewódzkiej;
- obustronne odtworzenie rowów na odcinku ul. Kwiatkowskiego i ul. Wimmera;
- remont nawierzchni wraz z ewentualną wymianą warstw konstrukcji nawierzchni na całym odcinku.
- zapewnienie odwodnienia drogi ul. Kolejowej na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Portową oraz ul. Brzeską;
- budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Kwiatkowskiego na odcinku ul. Trawniki do ul. Diesla stronie północnej;
- budowę chodnika wzdłuż ul. Kolejowej od ul. Portowej do ul. Brzeskiej (DK75) po stronie zachodniej oraz na części ul. Wimmera przed skrzyżowaniem z ul. Kolejową;
- przebudowę oraz budowę zatok autobusowych;
- remont wraz z regulacją wysokościową zjazdów publicznych oraz indywidualnych;
- budowę kanalizacji deszczowej w obrębie skrzyżowań oraz na odcinku projektowanych chodników i ciągów pieszo-rowerowych;
- remont i przebudowę istniejących elementów odwodnienia (przepusty, ścieki betonowe);
- budowę oraz przebudowę istniejących obiektów inżynierskich (przepusty pod jezdnią, ściany oporowe, ścianki czołowe);
- budowę systemu oświetlenia skrzyżowań, przejść dla pieszych oraz odcinków przejściowych przed przejściami dla pieszych;
- budowę ekranów akustycznych
- budowę oraz przebudowę istniejących elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery, balustrady)
- przebudowę skrzyżowań: ul. Kwiatkowskiego z ulicą Grabską, skrzyżowania ul. Kwiatkowskiego z ul. Półłanki, ul. Kwiatkowskiego z ul. Diesla oraz ul. Trawniki, ul. Kwiatkowskiego z ul. Wimmera, ul. Wimmera z ul. Wodną oraz ul. Fabryczną, ul. Wimmera z ul. Portową oraz ul. Kolejową, ul. Kolejowej z ul. Brzeską (DK75) – jako skrzyżowania skanalizowane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie koliduje z żadnymi obiektami budowlanymi, nie przewiduje się zatem żadnych prac rozbiórkowych w zakresie budynków i budowli, zarówno na odcinku planowanej obwodnicy Podłęża jak i obwodnicy Niepołomic.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia z uwagi na konieczność zachowania powiązań z istniejącą siecią drogową, autorzy dokumentacji odstąpili od proponowania innych wariantów lokalizacyjnych. Planowana inwestycja rozpatrywana była natomiast w dwóch wariantach technicznych tj. opisanym powyżej wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę oraz w wariantcie

alternatywnym. Dla obwodnicy Podłęża przedstawiony w raporcie oś wariant alternatywny różni się od wariantu proponowanego przez wnioskodawcę przede wszystkim zastosowaniem innej infrastruktury drogowej, przełożeniem potoku Zakrzówek (Bogusława) na długości większej – 250 metrów oraz budową innego obiektu na rzece Podłężance w postaci tubosider-a (przepustu). Finalnie do realizacji wybrano rozwiązanie proponowane przez wnioskodawcę, które zapewnia optymalne warunki projektowe trasy obwodnicy (w tym brak znaczącego oddziaływania na środowisko, jak najmniejsza ilość miejsc kolizyjnych z obecną infrastrukturą, optymalne umiejscowienie infrastruktury względem zabudowy mieszkalnej) oraz z uwzględnieniem uwarunkowań techniczno – ekonomicznych.

Ponadto, na etapie opracowywania koncepcji przedsięwzięcia analizowano wariant związany z korektą przebiegu drogi wykluczającą przełożenie rzeki (potoku) Zakrzówek (Bogusława), wariant ograniczający przełożenie rzeki potoku Zakrzówek (Bogusława) lub innych prac w cieku do odcinków bezpośrednio kolidujących z przebiegiem drogi. Jednak ze względu na zwiększenie krętości drogi oraz pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, na sąsiednim skrzyżowaniu wynikające ze względu na zwiększenie kąta skrzyżowania odstąpiono od tego przebiegu trasy drogi. Takie rozwiązanie nie jest możliwe ze względu na warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Docelowa przedmiotowa droga będzie drogą wojewódzką, dla której muszą być spełnione odpowiednie uwarunkowania techniczne, w tym wyprofilowanie pod odpowiednim kątem, uwzględniające wymagania stawiane drogom wojewódzkim.

W przypadku modernizowanej części istniejących lokalnych dróg (rejon ul. Kwiatkowskiego i Wimmera, Kolejowa) - obwodnica Niepołomic - nie przewidziano innych wariantów przedsięwzięcia, gdyż usytuowanie przebudowywanej drogi ściśle związane jest z jej aktualną lokalizacją.

Autorzy raportu przeprowadzili analizę wariantów, która uwzględniała nie tylko względy przyrodnicze (efekt bariery i wpływ na przyrodę ożywioną), ale również pozostałe aspekty środowiskowe takie jak wpływ zarówno infrastruktury drogowej jak i ruchu drogowego na powietrze i klimat, powierzchnię ziemi, wody powierzchniowe i podziemne, populację ludzką, dobra materialne, krajobraz, a także analizę efektywności ekonomicznej. Dla wszystkich analizowanych wariantów, biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia oraz rozpatrując wszystkie rodzaje związanych z jego realizacją potencjalnych zagrożeń dla środowiska, nie stwierdzono możliwości występowania pomiędzy w/w elementami wzajemnych oddziaływań, które mogłyby wpłynąć na wzmożone i wspólne negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Z punktu widzenia ochrony przyrody i środowiska rozpatrywane jako realistyczne warianty przedsięwzięcia były równorzędne. Dotyczy to w szczególności potencjalnego oddziaływania na systemy przyrodnicze. W żadnym z wariantów nie zachodzi potrzeba rozbiórek zabudowy. Również istniejący wiadukt w ciągu autostrady pozostaje niezmieniony. Biorąc powyższe pod uwagę do realizacji wybrano wariant proponowany przez wnioskodawcę, jako najkorzystniejszy dla środowiska.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę zapewni optymalne skomunikowanie okolicznych terenów, Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej, z istniejącą już w tym rejonie siecią dróg, w tym z autostradą A4 oraz nowobudowanym węzłem autostradowym w Podłężu. Konieczność realizacji przedsięwzięcia wynika z dynamicznie rozwijającej się strefy inwestycyjnej w Niepołomicach oraz bardzo dużego obciążenia ruchem ciężarowym (intensywna eksploatacja dróg lokalnych, drogi wojewódzkiej 964 i drogi krajowej 75), co powoduje degradację nawierzchni dróg, pękanie ścian budynków położonych w sąsiedztwie dróg, zagrożenie dla ruchu pieszego i rowerowego oraz utrudnia płynność ruchu.

Planowana obwodnica Podłęża zlokalizowana będzie w dużej części na terenach już przekształconych lub nieużytkach, które nie stanowią znaczącej wartości przyrodniczej. Część trasy będzie ulokowana na terenach zielonych – około 40 % terenu przeznaczanego pod inwestycję (zieleń niska, krzewy, pojedyncze drzewa, nieużytki).

W najbliższej okolicy terenu realizacji planowanej obwodnicy Podłęża znajdują się: autostrada A4 wraz z nowobudowanym węzłem autostradowym w Podłężu, tereny zieleni niskiej, pola uprawne, potok Zakrzówek (Bogusława), budynki mieszkalne (najbliżej położone to około 50 metrów na wschód od trasy obwodnicy – adres: Podłęże 591 oraz około 70 na zachód, adres: Podłęże 18), droga gminna, PT Podłęże wraz z linią wysokiego napięcia, linia kolejowa nr 091 Kraków – Medyka, rzeka Podłężanka, tereny rolnicze oraz zielone.

Planowana obwodnica Niepołomic przebiega śladem istniejących dróg m. in. przechodząc obok istniejących zakładów MAN Trucks Poland (ul. Kwiatkowskiego) oraz zabudowy magazynowo – produkcyjnej. W obrębie ciągu drogi występuje zieleni urządzona niska (trawy). W obrębie ul. Wimmera i ul. Kolejowej występuje zabudowa produkcyjna – usługowa, mieszkaniowa, oraz tereny zieleni niskiej urządzonej (trawy). Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się przy skrzyżowaniu skanalizowanym ul. Wimmera z ul. Grabską i ul. Grunwaldzką. W/w tereny są silnie przekształcone i nie posiadają znaczących walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

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 na etapie realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej inwestycji.

Odwodnienie obwodnicy Podłęża zostało zaprojektowane jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych z odprowadzeniem wody do projektowanych rowów po obydwu stronach drogi. Projektowane rowy odprowadzające wody opadowe, ze względu na konieczność ograniczenia ilości wód odprowadzanych do odbiorników do ilości jak z terenów zielonych (współczynnik spływu 0,1), będą pełnić również funkcję zbiorników retencyjnych. Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do końcowych odbiorników będą oczyszczane w osadnikach. Docelowym odbiornikiem wód opadowych będą rzeka Podłężanka i potok Zakrzówek (Bogusława). Wody opadowe i roztopowe z obiektów mostowych nad potokami Zakrzówek (Bogusława) i Podłężanka będą odprowadzane powierzchniowo do ścieków przykrawężnikowych i dalej poprzez ściek stokowy do rowu przydrożnego. Wody opadowe i roztopowe z estakady nad torami kolejowymi poprzez wpusty mostowe odprowadzane będą do kolektora deszczowego, następnie poprzez studzienkę zlokalizowaną poza obrysem obiektu odprowadzane będą do rowu przydrożnego. Dla zapewnienia prawidłowego odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej obwodnicy w rejonie skrzyżowania w km 0+700 wybudowana zostanie kanalizacja deszczowa. Kanalizacją tą odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe pochodzące z tarczy skrzyżowania, jak również z przydrożnych rowów obwodnicy. Kanalizacja będzie miała wylot bezpośrednio do potoku Zakrzówek (Bogusława). Krótkie odcinki kanalizacji deszczowej wykonane zostaną również w miejscach przekroczenia rowów przez wały przeciwpowodziowe (ujście do potoku Podłężanka).

Budowa obwodnicy w znacznej części w nasypach nie wpłynie negatywnie na możliwość odprowadzenia wód opadowych z terenów przyległych położonych po przeciwnej jej stronie w stosunku do cieków wodnych. Woda z terenów przyległych do nasypów będzie odprowadzana rowami przydrożnymi do planowanych odbiorników na wody opadowe z odwodnienia dróg.

Odwodnienie obwodnicy Niepołomic zaprojektowane zostało jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych z odprowadzeniem wody do istniejących i projektowanych rowów/kanalizacji po obydwu stronach drogi. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do: istniejących rowów drogowych (rowy przeznaczone do odmulenia/regulacji wysokościowej), projektowanych rowów drogowych, istniejących rowów melioracyjnych, istniejącej kanalizacji deszczowej, projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe przed odprowadzeniem do docelowego odbiornika, jakim jest i nadal będzie rzeka

Drwinka, będą podczyszczane w separatorach ropopochodnych z osadnikiem (urządzenia oczyszczające zamontowane zostaną na wylotach planowanej kanalizacji, natomiast nie przewiduje się zastosowania urządzeń oczyszczających na wylotach z istniejących i projektowanych rowów). Nie przewiduje się konieczności retencjonowania wód opadowych.

Budowa obwodnicy Niepołomic nie będzie wiązać się z jakąkolwiek ingerencją w koryta cieków.

Całość przedsięwzięcia realizowana będzie w zlewni 3 jednolitych części wód powierzchniowych – JCWP Podłęzanka, (PLRW2000162137769), JCWP Drwinka z dopływami (PLRW20002621379899), JCWP Wisła od Podłęzanki do Raby (PLRW200019213799). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2016 poz. 1911) JCWP Wisła od Podłęzanki do Raby posiada status silnie zmienionej części wód, pozostałe ww. JCWP posiadają status naturalnych części wód. Stan JCWP Drwinka z dopływami oceniany jest jako dobry i nie jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego tj. dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ekologicznego. Natomiast stan pozostałych dwóch JCWP oceniany jest jako zły i są one zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych tj. dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ekologicznego (JCWP Podłęzanka) lub dobrego potencjału ekologicznego, a także zapewnienie możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego – Wisła od Raby do Podłęzanki (JCWP Wisła od Podłęzanki do Raby). Dla JCWP Podłęzanka zastosowano derogację 4(4)-1, a termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto na rok 2021. Dla JCWP Wisła od Podłęzanki do Raby zastosowano derogacje 4(5)-1 i 4(5)-2, termin osiągnięcia celu środowiskowego również przesunięto na 2021r.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie jednolitej części wód podziemnych – JCWPd nr 148 (PLGW2000148). Stan JCWPd nr 148 oceniany jest jako dobry. JCWPd nr 148 nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia wyznaczonego celu środowiskowego tj. dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego.

Planowany zakres prac nie będzie powodował ingerencji w środowisko gruntowe w sposób mogący wpływać na poziom oraz stan chemiczny wód podziemnych. Etap funkcjonowania projektu nie będzie związany z poborem wód podziemnych. Odcinkowe umocnienie potoku Podłęzanka, a także umocnienie oraz przełożenie potoku Zakrzówek (Bogusława) nie spowoduje utraty ich funkcji ekologicznych. Oddziaływanie, które wystąpi na etapie prowadzenia prac będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny, niemający wpływu na ocenę stanu JCWP. Jakość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiorników będzie spełniała obowiązujące normy. Dlatego też stwierdza się, że realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP i JCWPd, w obrębie których będzie realizowane jak również nie pogorszy ich aktualnego stanu.

Faza realizacji inwestycji polegać będzie na budowie dróg stanowiących obwodnicę Podłęża i Niepołomic wraz z pełną infrastrukturą towarzyszącą oraz modernizacją istniejących dróg lokalnych. Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będą z pracami budowlanymi, z zastosowaniem maszyn i urządzeń budowlanych oraz środków transportowych. Prace budowlane będą miały charakter specjalistycznych robót budowlano-konstrukcyjno-montażowych. Realizacja obiektu wymagać będzie prowadzenia niwelacji terenu, robót ziemnych dla fundamentów oraz transportu materiałów i elementów budowlanych. Spowoduje to okresowe zwiększenie ruchu pojazdów na drodze dojazdowej na teren realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie budowy występować będzie emisja hałasu, związana z pracą ciężkiego sprzętu podczas wykonywania prac budowlanych przez maszyny drogowe oraz podczas transportu ładunków przez pojazdy ciężarowe. Rozwiązaniem zmniejszającym oddziaływanie akustyczne na etapie budowy jest ograniczanie u źródła poprzez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska, a także wykonywanie prac budowlanych w

możliwie jak najkrótszym czasie, jedynie w porze dnia, tj. w godz. 6 – 22. Oddziaływanie akustyczne na etapie realizacji będzie krótkotrwałe (front robót będzie prowadzony odcinkami) i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Na potrzeby opracowania raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono obliczenia, mające na celu wyznaczenie ekwiwalentnego poziomu emisji hałasu za okres 16 godzin w dzień oraz 8 godzin w nocy, w oparciu o program komputerowy SON2 zgodny z normą XPS 31-133, uwzględniając prognozowane natężenie ruchu w porze dziennej i nocnej. Zasięg oddziaływania akustycznego przedstawiono w dwóch okresach czasowych, dla roku 2018 oraz 2030. Przyjęto, że natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach drogowych kształtować się będzie następująco:

- obwodnica Podłęża do ul. Kwiatkowskiego: ok. 275 poj./h w porze dnia oraz ok. 48 poj./h w porze nocy dla roku 2018, ok. 373 poj./h w porze dnia oraz ok. 65 poj./h w porze nocy dla roku 2030,
- obwodnica Niepołomic w zależności od odcinka: od ok. 192 do ok. 622 poj./h w porze dnia oraz od ok. 34 do ok. 108 poj./h w porze nocy dla roku 2018 oraz od ok. 276 do ok. 662 poj./h w porze dnia oraz od ok. 48 do ok. 116 poj./h w porze nocy dla roku 2030.

W wyniku obliczeń określone zostały poziomy dźwięku w pasie wokół drogi, którego szerokość wynosiła 500 m po obu stronach drogi, założono krok obliczeniowy równy 10 m, a poziom obliczeń wynosił 4 m w stosunku do okolicznego terenu. Uzyskane dla punktów węzłowych siatki wartości posłużyły do wykreślenia map akustycznych. W związku z wystąpieniem zabudowy mieszkaniowej oraz szkoły wykonano również obliczenia w punktach na elewacjach wybranych budynków znajdujących się w danym rejonie (dla obwodnicy Podłęża – posesje nr 591 i 18, dla obwodnicy Niepołomic – posesje Płaszowska 41, Grabska 1, Kolejowa 20, 21, 21A, 23 oraz przy Centrum Szkolenia Zawodowego).

Analizując przebieg izofon równoważnego poziomu hałasu dla założonych okresów obliczeniowych jak również obliczenia w punktach na elewacjach budynków, można stwierdzić, że realizacja zachodniej obwodnicy Podłęża, wprowadzając nowe źródła akustyczne w otaczającym terenie nie zmieni w znaczącym stopniu istniejącego obecnie klimatu akustycznego i nie dojdzie do przekroczeń standardów akustycznych na budynkach wymagających ochrony akustycznej.

W przypadku obwodnicy Niepołomic przeprowadzone obliczenia wykazały, iż na elewacjach kilku budynków dochodzi do przekroczeń standardów akustycznych, w związku z czym w celu dochowania standardów zastosowano pochłaniające ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach:

- zabudowa przy ul. Grabskiej, początek ok. km 5+030, długość 134,3 m, wys. 2,5 m;
- zabudowa Płaszowska 41, początek ok. 50 m od skrzyżowania skanalizowanego w ciągu ul. Płaszowskiej, długość 62,0 m, wys. 3,5 m;
- zabudowa Kolejowa 20, początek ok. km 6+850, długość 66,0 m, wys. 3,5 m;
- zabudowa Kolejowa 21, 21A, 23, początek ok. km 0+170 w ciągu ul. Kolejowej-Portowej, długość 113,0 m, wys. 3,5 m

Ponadto, przy ul. Kolejowej począwszy od skrzyżowania skanalizowanego na skrzyżowaniu z ul. Wimmera i Portową (km 6+974) do skrzyżowania z ul. Brzeską (km 7+422,5) zaplanowano realizację tzw. „cichej nawierzchni”, dla której przyjęto skuteczność na poziomie -5 dB.

Jak wykazały analizy przeprowadzone przez autorów raportu o oś, po zastosowaniu ww. działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne przedmiotowej drogi, wartości dopuszczalne w zakresie emisji hałasu zostaną dotrzymane dla wszystkich budynków, poza Centrum Szkolenia Zawodowego, gdzie istnieje możliwość występowania niewielkich przekroczeń. Centrum Szkolenia Zawodowego jest budynkiem nowym, w którym zastosowano stolarkę okienną o współczynniku izolacji akustycznej nie mniejszym niż 26 dB(A). Ponadto, zgodnie z deklaracją Burmistrza Miasta i Gminy Niepołomice (pismo z dnia 22.05.2017 r. znak: DIN 7013.9.2017) w ww. budynku zostanie zamontowana klimatyzacja, co zminimalizuje konieczność otwierania okien podczas trwania zajęć.

Biorąc pod uwagę fakt, iż przekroczenia są stosunkowo nieznaczne i zawierają się w granicach dokładności prognozy, można przypuszczać, iż standardy mogą być już dochowane przy planowanych zabezpieczeniach (cicha nawierzchnia, ograniczenie prędkości), stąd zgodnie z propozycją autorów raportu odstąpiono od zabezpieczenia tego terenu i budynku ekranem akustycznym.

Niemniej jednak, w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko. Analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji, z uwzględnieniem budynków wymagających ochrony akustycznej, dla których na etapie sporządzania raportu oś wykonywano obliczenia, w tym szczególnie dla Centrum Szkolenia Zawodowego. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Biorąc pod uwagę zapisy art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, na podstawie analizy porealizacyjnej, w sytuacji w której pomimo wprowadzenia środków ochrony przed hałasem nie będzie możliwości dotrzymania standardów w środowisku w wyniku eksploatacji przedmiotowej inwestycji, opracowana zostanie dokumentacja do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Realizacja przedsięwzięcia zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji będzie wprowadzała zanieczyszczenia pyłowo – gazowe do środowiska.

Na etapie budowy podstawowym źródłem emisji substancji zanieczyszczających powietrze będzie praca urządzeń i maszyn takich jak np.: koparki, ładowarki, samochody ciężarowe, równiarki, walce drogowe, urządzenia do rozścielania asfaltu itp., w których pracują silniki napędzane olejem napędowym (lub rzadziej benzyną). Powietrze zanieczyszczają mogą pyły unoszące się z podłoża w trakcie pracy urządzeń budowlanych i ruchu pojazdów na budowie. Emisja substancji do powietrza występująca w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie wprowadzana do środowiska w sposób niezorganizowany, a czas jej wprowadzania będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych (zanika wraz z zakończeniem budowy).

W fazie eksploatacji, przedsięwzięcie będzie źródłem niezorganizowanej emisji substancji do powietrza, powstającej głównie w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po projektowanej obwodnicy Podłęża oraz Niepołomic, a także między innymi w wyniku ścierania się opon i unoszenia się zanieczyszczeń z powierzchni jezdni.

W obliczeniach wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan zanieczyszczenia powietrza uwzględniono następujące zanieczyszczenia emitowane przez samochody: dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył zawieszony PM₁₀, pył zawieszony PM_{2,5}, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, benzen, ołów. Obliczenia wielkości emisji oraz symulację rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykonano przy pomocy programu OpaCal3m autorstwa Z.U.O. „EKO-SOFT”. Program ten bazuje na modelu CALINE3 oraz na Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87). W obliczeniach uwzględniono prognozy ruchu sporządzone w dwóch horyzontach czasowych: krótkoterminową – 2018 r. i długoterminową – 2030 r. W obliczeniach wielkości emisji zanieczyszczeń uwzględnione zostało m.in. obecne tło zanieczyszczeń (pismo znak: WM.7016.13.2017 z dnia 23.01.2017 r. Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie).

W wyniku obliczeń nie stwierdzono możliwości występowania przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń dla żadnej substancji, za wyjątkiem pyłu PM_{2,5}. Dla tej substancji dopuszczalna wartość stężenia średniorocznego jest już w chwili obecnej przekraczana.

Dla obwodnicy Podłęża zliczona wartość maksymalna stężenia średniorocznego pyłu PM_{2,5} dla 2018 r. wynosi 0,288 µg/m³, a dla 2030 r. – 0,390 µg/m³, co stanowi odpowiednio 1,44% i 1,95% dopuszczalnej wartości stężenia tej substancji dla roku kalendarzowego. W przypadku obwodnicy Niepołomic zliczona wartość maksymalna stężenia średniorocznego pyłu PM_{2,5} dla 2018 r. wynosi

0,805 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a dla 2030 r. – 0,846 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowi odpowiednio 4,0% i 4,2% dopuszczalnej wartości stężenia tej substancji dla roku kalendarzowego. Z kolei w przypadku pyłu PM10 zliczone maksymalne wartości dla roku wynoszą: w 2018 r. 0,996 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a dla 2030 r. – 1,046 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowi odpowiednio 2,5% i 2,6% dopuszczalnej wartości stężenia tej substancji dla roku kalendarzowego. Równocześnie zaznaczyć należy, że dla pyłu PM10 nie występują przekroczenia wartości dopuszczalnej uśrednionej dla 1 godziny.

Z powyższego wynika, że udział emisji z obwodnicy w całkowity poziomie zanieczyszczenia powietrza pyłem PM10 i PM2,5 na przedmiotowym obszarze nie jest znaczący.

W związku z powyższym, biorąc również pod uwagę, że w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy na przeważającym obszarze nie występuje zabudowa mieszkalna i przeznaczona na stały pobyt ludzi, można stwierdzić że emisja zanieczyszczeń motoryzacyjnych z tej trasy nie będzie źródłem ponadnormatywnych i uciążliwych dla ludzi poziomów stężeń zanieczyszczeń w powietrzu ani w bliskim, ani w dalszym horyzoncie czasowym.

Na podstawie analizy wyników obliczeń można uznać, że realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu czystości powietrza w perspektywie do 2030 r. W skali województwa małopolskiego wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na jakość powietrza należy ocenić jako pozytywny, z uwagi na upłynnienie ruchu i odciążenie istniejących dróg lokalnych.

Charakter oraz skala przedmiotowego przedsięwzięcia, nie spowoduje zmian warunków klimatycznych na obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem. Nie będzie ono także powodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń mogących mieć wpływ na zmiany klimatu. W związku z realizacją przedsięwzięcia może nastąpić zmiana warunków termicznych – szczególnie na obszarach płaskich i otwartych, ale powinna się ona ograniczyć wyłącznie do obrębu pasa drogowego. Ponadto, w ramach przedsięwzięcia przewidziano nasadzenia zieleni wysokiej, w związku z tym nie powinny pojawić się odczuwalne zmiany odnoszące się do klimatu.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Następujące w ostatnich latach zmiany klimatyczne w naszym kraju tj. głównie wzrost średniej temperatury dobowej, wzrost maksymalnego opadu dobowego oraz liczby dni z opadami ekstremalnymi, prędkości wiatrów i skrócenie okresu zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie, winny mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury drogowej. Wzrost temperatur oraz coraz częściej występujące susze mogą stać się przyczyną problemów z utrzymaniem właściwego stanu nawierzchni. Wysokie temperatury mogą doprowadzić do powstawania uszkodzeń powierzchni asfaltowej. Powstające w ten sposób koleiny mogą rzutować na procesy odprowadzania wód z powierzchni jezdni. Na problemy w utrzymaniu drogi wpływać mogą dodatkowo intensywne opady śniegu w okresie zimowym. Inwestor winien zatem odpowiednio dobrać materiały do budowy dróg i infrastruktury technicznej zarówno na etapie projektowania jak i realizacji tak, aby na etapie utrzymywania i eksploatacji zwiększona była odporność inwestycji na prognozowane zmiany klimatu. O ile oddziaływanie zmian klimatu będzie wpływać na całe przedsięwzięcie, to oddziaływanie realizowanej inwestycji na klimat lokalny będzie znikome.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady z następujących prac: robót ziemnych, ułożenia nawierzchni drogi, usuwania nawierzchni z istniejących jezdni, które będą wymagały przebudowy, układaniem nowej nawierzchni, wycinki drzew i krzewów, funkcjonowania zaplecza budowy. Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

Faza eksploatacji nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Będą to głównie odpady związane z ruchem pojazdów i ruchem pieszych. Służby eksploatacyjne podmiotu

odpowiedzialnego za zarządzanie drogą powinny zapewnić możliwość odbioru wszystkich powstających odpadów, w tym również odpadów wytworzonych na skutek zdarzeń losowych. Wytworzone odpady powinny być usuwane i unieszkodliwiane wyłącznie przez odbiorców posiadających stosowne zezwolenia na prowadzenie tego typu działalności. Sposób postępowania ze wszystkimi odpadami powinien być zgodny z przepisami prawa w tym zakresie, w tym ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U.2016.1987 t.j.).

Oddziaływania skumulowane są wynikiem oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w połączeniu z istniejącymi już uwarunkowaniami i z oddziaływaniami innych planowanych inwestycji, które pojawią się w przyszłości. Początek inwestycji zostanie dowiązany do nowobudowanego węzła autostrady A4 w Podłężu, natomiast koniec stanowi skrzyżowanie ul. Kolejowej z ul. Brzeską (DK75). Przeprowadzone w raporcie analizy w zakresie oddziaływania na środowisko obwodnicy Podłęża i Niepołomic, w tym analizy akustyczne i rozkładu zanieczyszczeń powietrza, uwzględniają dane ruchowe i oddziaływanie ww. dróg. W przypadku omawianego przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczących zjawisk kumulacji z innymi planowanymi i obecnymi drogami w rejonie terenu przedsięwzięcia. W związku z eksploatacją planowanej inwestycji na omawianym terenie zwiększy się hałas oraz zanieczyszczenie powietrza, jednak, jak wykazały przeprowadzone obliczenia przy uwzględnieniu zaplanowanych działań minimalizujących, nie będą one przekraczały dopuszczalnych prawem standardów. Należy podkreślić, iż dzięki realizacji przedsięwzięcia ograniczy się ruch na innych drogach w regionie (na terenach silnie zamieszkanym – ograniczenie hałasu, ograniczenie zanieczyszczeń do powietrza). Realizacja planowanego przedsięwzięcia jest w tym aspekcie działaniem zmniejszającym oddziaływanie związane z ruchem pojazdów na innych drogach zlokalizowanych w Gminie Niepołomice.

Na terenie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, jak również w jego sąsiedztwie i najbliższej okolicy nie ma żadnych zabytków wpisanych do rejestru zabytków oraz pozostających pod indywidualną opieką konserwatorską Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na zabytki oraz dobra kultury wynikającego z budowy i funkcjonowania przedsięwzięcia. Teren również nie jest objęty strefą nadzoru archeologicznego. Inwestycja nie będzie powodować negatywnego oddziaływania na wyżej wymienione komponenty środowiska.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Teren planowanego przedsięwzięcia nie leży w granicach żadnego obszaru Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000, zlokalizowanym w odległości ok. 3 km od terenu, objętego wnioskiem o wydanie niniejszej decyzji jest Puszcza Niepołomska PLB120002. Z uwagi na rodzaj i niewielki zakres przedsięwzięcia, jego lokalizację względem ww. obszaru, wielkość emisji substancji i energii do środowiska, nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego wpływu na gatunki, dla których ochrony wyznaczony został ww. obszar.

Rozpoznanie terenu przedsięwzięcia pod względem przyrodniczym dokonano na podstawie opracowania *„INWENTARYZACJA PRZYRODNICZA dla zadania pn. „Budowa zachodniej obwodnicy Podłęża – połączenie Niepołomickiej Strefy””* – opracowana przez: Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych” wykonana przez SYMBIOT Dominik Gołdyn ul. Powstańców 50, 31-422 Kraków – luty 2017 r.

Rozpatrywany teren przewidziany do realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie stanowi terenów cennych przyrodniczo. Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia na terenach w głównej mierze już przekształconych przez człowieka nie będzie miała znaczącego wpływu na faunę i florę. Teren inwestycji leży na terenach wykorzystywanych do komunikacji (sieć dróg krajowych i lokalnych), od dawna zainwestowanych i zurbanizowanych. Nie występują tu okazy rzadkich gatunków flory i fauny.

W przypadku obwodnicy Podłęża (podzadanie nr II), teren na którym będzie usytuowana obwodnica, to w dużej części teren już przekształcony lub nieużytki, które nie stanowią znaczącej wartości przyrodniczej. Część trasy będzie ulokowana na terenach zielonych – około 40 % terenu pod inwestycję (zieleń niska, krzewy, pojedyncze drzewa, nieużytki). Projektowana obwodnica Podłęża przebiega głównie po gruntach rolnych (pola, łąki, sady), nieużytkach oraz gruntach zadrzewionych. Dwukrotnie przecina cieki wodne – Podłężankę oraz jej dopływ potok Zakrzówek (Bogusława).

Cieki te charakteryzują się znacznym przekształceniem oraz złym stanem wód, stąd nie można spodziewać się aby stanowiły dogodne siedliska dla ichtiofauny. Z uwagi na konieczność wykonania prac związanych z likwidacją i przełożeniem odcinka p. Zakrzówek (Bogusława) tutaj. Organ określił warunki niezbędne do spełnienia celem utrzymania drożności korytarza migracyjnego i obudowy biologicznej cieków. Prace winny być realizowane etapowo:

- etap pierwszy to wykonanie nowego projektowanego koryta „na sucho”, z utrzymaniem przepływu w starym korycie,
- etap drugi to zamknięcie od przekroju górnego „starego” koryta, ze skierowaniem przepływu wód do nowego, po czym stopniowe zasypywanie „starego” koryta od górnego przekroju starego koryta, ze stopniowym jego odwadnianiem, w celu umożliwienia organizmom żywym spłynięcia wraz z ustępującą wodą w dół rzeki.

Do umocnienia brzegów koryta cieków wykorzystany będzie luźny narzut kamienny o średnicy 30-50 cm, na powierzchniach brzegów kamień powinien być zlicowany, a przestrzenie pomiędzy głazami powinny być uzupełnione kruszywem o mniejszej średnicy; brzegi powinny mieć spadek nie większy niż 1:1,5.

W rejonie inwestycji stwierdzono występowanie 61 gatunków ptaków. Głównie zasiedlających siedliska otwartych terenów rolniczych oraz siedlisk związanych z ciekami wodnymi. 50 zinwentaryzowanych gatunków podlega ochronie ścisłej, z czego 5 gatunków wymaga ochrony czynnej. Ponadto zinwentaryzowano 3 gatunki podlegające ochronie częściowej oraz 3 gatunki uznawane za gatunki łowne. Planowana droga koliduje z siedliskami trzech gatunków wymienionych w I załączniku dyrektywy UE nr 2009/147/WE z 30 listopada 2009, tzw. „dyrektywy ptasiej”. Są to: gąsior, zimorodek oraz bocian biały. W związku z powyższym, wycinka drzew i krzewów powinna być prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, tj. w czasie od początku września do końca lutego. W sezonie lęgowym sporadyczne prace wycinkowe można wykonywać wyłącznie po potwierdzeniu przez ornitologa, że ptaki nie gniazdują. Drzewa i krzewy pozostawione należy właściwie zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami wynikającymi z prowadzenia prac budowlanych. Usunięta zieleń (krzewy i drzewa) na terenie pod inwestycję będzie odtworzona poprzez wprowadzenie nowej zieleni rodzimej. Usunięcie kolidujących drzew i krzewów będzie realizowane na podstawie decyzji ZRID (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej). Wycinka drzew i krzewów będzie zrównoważona ich nasadzeniami. W km 1+200-2+150 posadzone zostaną drzewa w formie jednorzędowych zadrzewień. Ilość posadzonych drzew nie może być mniejsza niż 180 szt.

Nie stwierdzono w trakcie prac terenowych miejsc rozrodu płazów. Bazując na danych literaturowych należy spodziewać się występowania dwóch pospolitych gatunków płazów: żaby trawnej i ropuchy szarej. Kierując się zasadą przezorności na etapie budowy drogi należy zabezpieczyć plac budowy przed płazami, szczególnie w pobliżu cieków. Teren położony w km 0+300-0+700 i w km 1+200-1+850 wygrodzić płótkami lub siatką w celu uniemożliwienia płazom i innym drobnym zwierzętom wchodzenia na teren inwestycji. Ogródnienia powinny mieć wysokość części nadziemnej 50 cm.

W rejonie inwestycji zanotowano występowanie 15 gatunków ssaków, z czego 5 podlega ochronie. Są to: jeż zachodni, borowiec wielki, bóbr europejski, ryjówka aksamitna oraz kret europejski.

Analizowana inwestycja nie przecina krajowych korytarzy ekologicznych, szlaków migracyjnych i ostoi dużych ssaków. Inwestycja przecina lokalne szlaki migracyjne małych i średnich zwierząt. Są to głównie szlaki związane z ciekami wodnymi, pasowe elementy struktury krajobrazu, ciągi zadrzewień śródpolnych lub zadrzewień rosnących wzdłuż cieków oraz rowów. Nowo projektowane obiekty mostowe na potoku Zakrzówek (Bogusława) na potoku Podłęzanka (dla obwodnicy Podłęża) powinny gwarantować drożność przejścia dla zwierząt średnich (sarna, dzik). Obiekty powinny mieć odpowiednie parametry, które zagwarantują drożność przejść.

Podczas prowadzenia prac budowlanych, należy systematycznie sprawdzać teren zajęty pod budowę pod kątem obecności zwierząt. Płazy i gady znajdujące się na terenie inwestycji należy przenieść poza teren budowy na odległość nie mniejsza niż 100 m od jego granic. Na placu budowy należy systematycznie eliminować potencjalne pułapki, zagrażające bezpieczeństwu płazów i innych drobnych zwierząt.

Natomiast, teren modernizowanych dróg – obwodnica Niepołomic (ul. Kolejowa, Wimmera, Kwiatkowskiego) nie stanowi znaczącej wartości przyrodniczej. W przypadku tego podzadania zieleń ogranicza się do pasów poboczy dróg (zieleń niska urządzona – trawy). Analizowana inwestycja będzie realizowana w ciągu istniejących dróg, które już przekształciły środowisko przyrodnicze. Drogi przebiegają głównie przez tereny zurbanizowane (ul. Wimmera) oraz grunty rolne i odłogi (ul. Kwiatkowskiego). Podczas inwentaryzacji w rejonie przebiegu planowanej obwodnicy Niepołomic stwierdzono występowanie jedynie gatunków pospolitych, o szerokim spektrum przystosowawczym. Większość występujących zbiorowisk roślinnych jest silnie przekształcona lub antropogeniczna.

Na styku podzadania II i III układ drogowy przecina siedliska trzech gatunków wymienionych w I załączniku dyrektywy UE nr 2009/147/WE z 30 listopada 2009, tzw. „dyrektywy ptasiej”. Są to: gąsiorek, zimorodek oraz bocian biały. Prowadzenie prac związanych z wycinką drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków zminimalizuje możliwość negatywnego oddziaływania prac budowlanych na ww. gatunki i ich siedliska.

W rejonie inwestycji zanotowano występowanie 11 gatunków ssaków, z czego 4 gatunki podlegają ochronie. Są to: jeż zachodni, borowiec wielki, ryjówka aksamitna oraz kret europejski. Stwierdzono występowanie tylko jednego gatunku nietoperza – borowca wielkiego. Według opracowanej koncepcji korytarzy migracyjnych zwierząt, południowa część ul. Wimmera przecina szlak migracyjny dużych i średnich ssaków pomiędzy Puszczą Niepołomicką, a terenami rolniczymi w dolinie Wisły. Ponadto w północnej części, od skrzyżowania ul. Wimmera z ul. Portową do skrzyżowania ul. Kolejowej z ul. Brzeską, analizowana trasa sąsiaduje z Doliną Górnej Wisły (KPd-10) - częścią Korytarza Południowego. W rejonie inwestycji występują również lokalne korytarze ekologiczne związane z Podłęzanką i Drwinką. Z uwagi na liczne przeszkody oraz znaczny stopień przekształcenia, mają one niski potencjał i mogą być wykorzystywane jedynie przez płazy oraz drobne ssaki.

Przy spełnieniu powyższych założeń, a także warunków wymienionych w niniejszej decyzji, należy uznać, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie wpływało na środowisko przyrodnicze w rejonie lokalizacji inwestycji.

Biorąc powyższe pod uwagę, a także uwzględniając fakt, iż na obecnym etapie możliwe było przeprowadzenie kompleksowej oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko w każdym jego aspekcie, w niniejszej decyzji nie nałożono również na Inwestora obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia oraz prognozowany zasięg poszczególnych uciążliwości, transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 14.11.2017 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny postanowieniem z dnia 17.01.2018 r. znak: NS.9022.10.461.2017 zawiadomił, że sprawa nie może zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 31.01.2018 r., a następnie postanowieniem z dnia 31.01.2018 r. znak: NS.9022.10.461.2017 wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 06.02.2018 r. Następnie, pismem znak: NS.9022.10.461.2017 z dnia 05.02.2018 r. wydał opinię, uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję w zakresie sanitarno – higienicznym.

Ponadto, zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy ooś, 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 i Gminy Niepołomice, wywieszono Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 14.11.2017 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu, informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie od 22.11.2017 r. do 21.12.2017 r. (tj. 30 dni). Zamieszczenie Obwieszczenia odbyło się prawidłowo na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W ustawowym terminie 30 dni, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 01.01.2018 r. weszła w życie ustawa z dn. 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566 z późn. zm.) nowelizująca również ustawę UUOŚ. Zgodnie z art. 545 ust. 1 Prawo wodne do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. ustawy, stosuje się jej przepisy oraz przepisy ustawy UUOŚ w brzmieniu ustawy Prawo wodne. W związku z tym, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy OOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 18.01.2018 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu, wystąpił także do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji dla przedsięwzięcia. O powyższym poinformowano strony prawidłowo poprzez Zawiadomienie z dnia 18.01.2018 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu. Postanowieniem znak: KR.ZZO.2.435.61.2018.AS z dnia 26.03.2018 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Krakowie uzgodnił realizację inwestycji, wskazując warunki jej realizacji. W dniu 26.04.2018 r. weszła w życie nowelizacja ustawy z dn. 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566 z późn. zm.). Zgodnie z art. 545 ust. 1 tej ustawy do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. ustawy stosuje się przepisy obowiązujące przed dniem 1 stycznia 2018 r. W związku z tym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie jest organem kompetentnym do oceny wpływu inwestycji na jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych.

Następnie, przy piśmie z dnia 03.04.2018 r. Pełnomocnik zmienił zakres inwestycji, wyłączając z niej Podzadanie I „Budowa dodatkowego węzła drogowego w ciągu autostrady A4”. Wynikało to z faktu, iż nie ma możliwości finansowania całości inwestycji w sposób, w jaki Inwestor pierwotnie zakładał, tj. jako całości. Zgodnie z Umową Partnerstwa pomiędzy Rządem Polskim a Komisją Europejską, zadania musiały zostać podzielone. Należy przy tym zaznaczyć, iż na zakres Podzadania I wydana została odrębna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30.12.2015 r. znak: OO.4200.1.2015.ASu, a następnie Inwestor uzyskał decyzję Wojewody

Małopolskiego z dnia 06.12.2017 r. znak: WI-IX.7820.1.30.2015 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Ponadto Pełnomocnik zawnioskował o zmianę nazwy przedsięwzięcia dla którego ma być wydana niniejsza decyzja.

Biorąc pod uwagę charakter powyższej zmiany zakresu wniosku, w szczególności zaś fakt, iż nowy zakres przedsięwzięcia będzie miał mniejszy obszar realizacji oraz oddziaływania niż pierwotny, tut. Organ uznał, iż nie ma konieczności powtarzania procedury udziału społecznego, która została prawidłowo przeprowadzona w ramach niniejszego postępowania dla rozszerzonego wniosku. Co więcej, w ramach udziału społecznego, ani w toku całości postępowania nie wpłynęły do tut. Organu żadne uwagi czy wnioski stron postępowania ani od społeczeństwa. Ponadto, z uwagi na formę przedłożonego w sierpniu 2017 r. raportu oos, sporządzonego jako dokument, w którym w każdym z rozdziałów, a także w załącznikach, widocznie rozdzielono poszczególne podzadania, nie uznano za konieczne wzywanie Pełnomocnika do jego uzupełnienia i poprawienia w związku z wyłączeniem jednego z podzadań z zakresu inwestycji.

Niemniej jednak, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie z uwagi na powyższą zmianę wystąpił pismem z dnia 14.11.2017 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o ponowne wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, w związku ze zmianą zakresu wniosku. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny postanowieniem z dnia 24.05.2018 r. znak: NS.9022.10.53.2018 zawiadomił, że sprawa nie może zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 25.06.2018 r. Następnie, pismem znak: NS.9022.10.53.2018 z dnia 22.06.2018 r. wydał opinię, uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję w zakresie sanitarno – higienicznym.

Tut. Organ zawiadomił o powyższym oraz o zmianie wniosku strony postępowania (zawiadomienie z dnia 18.04.2018 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu). Zawiadomienie zamieszczone było prawidłowo na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Następnie pismem z dnia 09.07.2018 r. znak: OO.4200.7.2016.ASu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów, w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zamieszczone było prawidłowo na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Miasta i Gminy w Niepołomicach, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Żadna ze stron nie wypowiedziała się i nie złożyła uwag w sprawie przedmiotowej inwestycji we wskazanym w ww. Zawiadomieniu terminie.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie zalicza się do zakładów „o zwiększonym ryzyku” wystąpienia awarii albo do zakładów „o dużym ryzyku” awarii, zgodnie z definicją określoną w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

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 n e 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.

W związku z obowiązywaniem od dnia 25 maja 2018r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (zwanego dalej RODO), informujemy, że:

1/ administratorem Pana/Pani danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z siedzibą w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

2/ Pana/Pani dane osobowe będą przetwarzane przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie w celu prowadzenia postępowania administracyjnego/sądowoadministracyjnego, zgodnie z art. 6 ust.1 lit c) RODO.

Podanie Pana/Pani danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do realizacji obowiązku prawnego w postaci rozpatrzenia sprawy.

3/ dane Pana/Pani mogą być udostępniane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie podmiotom upoważnionym do uzyskania informacji na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa.

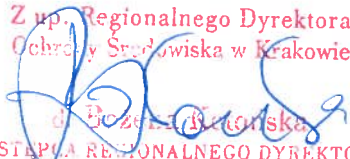
4/ Podane przez Pana/Panią dane osobowe będą przechowywane przez okres wymagany przepisami prawa.

5/ posiada Pan/pani prawo dostępu do swoich danych osobowych oraz prawo ich sprostowania, ograniczenia ich przetwarzania oraz prawo do przenoszenia danych.

6/ w związku z przetwarzaniem Pana/Pani danych osobowych ma Pan/Pani prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

7/ dane kontaktowe Inspektora Ochrony Danych: adres e-mail: iod.krakow@rdos.gov.pl adres pocztowy: ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków.

8/ Podstawę prawną przetwarzania Pana/Pani danych osobowych stanowią przepisy 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 oraz ustawy kodeks postępowania administracyjnego.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie

ZASTĘPCA REGIONALNEGO DYREKTORA
REGIONALNY KONSERWATOR PRZYRODY

Otrzymują:

1. Pełnomocnik P. Konrad Paweł Turzański, Małopolskie Biuro Konsultingowe – Marketingowe – ochrona środowiska s.c., ul. Widokowa 3, 32-082 Zelków,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.,
3. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny d/w,
4. OO.ASu a/a

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.4200.7.2016.ASu
z dnia
2018-08-29

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowana inwestycja polega na budowie obwodnicy Podłęża i obwodnicy Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 964 stanowiących połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych.

Budowa obwodnicy Podłęża:

Budowa zachodniej obwodnicy Podłęża pomiędzy węzłem autostrady A4 w Podłężu, a Niepołomicką Strefą Inwestycyjną obejmuje budowę drogi jednopasowej klasy G o szerokości 2 x 3,5 m plus obustronne pobocze gruntowe 1,25 m. Obwodnica będzie biegła w nasypie z obustronnymi rowami. Początek obwodnicy przyjęto w km 0+042,61 – skrzyżowanie skanalizowane przy nowobudowanym węźle na autostradzie A4. Obwodnica początkowo biegnie w łuku w celu odbicia od autostrady, a następnie w kierunku północnym. W km ok. 0+260,00 po wschodniej stronie planowanej drogi zaprojektowano zjazd oraz dodatkowy pas manewrowy w postaci klina. Ze zjazdu poprowadzono drogę serwisową obsługującą tereny przyległe (w km 0+043,77 – 0+257,50). Na zjeździe został wprowadzony nakaz jazdy w prawo oraz zaprojektowano wyspę segregacyjną. Po zachodniej stronie planowanej obwodnicy zaprojektowano drogę serwisową w km ok. 0+244,00 – 0+351,00. Następnie droga przekracza potok Zakrzówek (Bogusława) w km 0+382 – 0+426 i dalej biegnie wzdłuż jego brzegów do miejscowości Rudzice, gdzie w km 0+697,44 zostało zaprojektowane skrzyżowanie skanalizowane. Dodatkowe pasy do lewoskrętów posiadają długość 115 m i 105 m oraz szerokość 3,5 m. W celu zapewnienia obsługi terenu przyległego zaprojektowano drogi serwisowe z istniejącej drogi w rejonie skrzyżowania w km 0+697,44, w kierunku południowym w km ok. 0+406,00 – 0+681,30 oraz w kierunku północnym w km ok. 0+688,10 – 0+901,50. Dalej droga biegnie wzdłuż terenów PKP w odległości zapewniającej zastosowanie normatywnych skarp 1:1,5. Następnie droga wznosi się w celu przejścia nad magistralą kolejową w km ok. 1+049,05 – 1+194,75 oraz odbija równolegle do istniejącej łącznicy kolejowej w kierunku wschodnim. W km ok. 1+200,00 – 1+352,00 po wschodniej stronie drogi zaprojektowano drogę serwisową. Następnie planowana droga biegnie równolegle do rzeki Podłężanka oraz przekracza rzekę w km ok. 1+726,75. Projektowana obwodnica włącza się w łuku w istniejącą Południową Obwodnicę Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej – ul. Kwiatkowskiego (przechodząc w Podzadanie nr III) w km 2+145,55. Całkowita długość obwodnicy wyniesie 2+102,94 km.

Długość obiektu mostowego nad potokiem Zakrzówek (Bogusława) wynosić będzie ok. 44 m, a obiektu nad potokiem Podłężanka ok. 53 m. Obiekty wykonane zostaną w jednym etapie. W związku z budową mostów konieczne będzie umocnienie skarp potoków w rejonie projektowanych obiektów. Umocnienie podstawy skarp w rejonie ww. obiektów zaprojektowano w postaci jednego rzędu koszy siatkowo-kamiennych, mocowanych palami kotwicznymi. Skarpy umocnione zostaną narzutem kamiennym, w płótkach z faszyny leśnej poprowadzonej w siatce, układanym i klinowanym mniejszymi kamieniami. Umocnienie narzutem wykonane zostanie do wysokości 2,0 m po skarpie od dna. Narzut kamienny w płótkach ułożony zostanie na podsypce piaskowo-zwirowej i geowłókninie filtracyjnej.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z koniecznością odcinkowego przełożenia i wyregulowania trasy potoku Zakrzówek (Bogusława). Prace prowadzone będą na dwóch

odcinkach: w rejonie projektowanego obiektu mostowego na długości ok. 75 m (wyprostowanie koryta rzeki) oraz w rejonie skanalizowanego skrzyżowania we wsi Rudzice na długości ok. 95 m (przełożenie koryta rzeki). Wlot i wylot z projektowanych odcinków regulacji i przełożenia koryta potoku zostanie dostosowany do parametrów przekroju poprzecznego istniejącego koryta tj.: szerokość w dnie 2 m, umocnienie dna narzutem kamiennym o grubości 0,5 m, umocnienie stopy skarpy koszami siatkowo – kamiennymi 1 m x 1 m x 3 m na faszynadzie grubości ok. 0,5 m, nachylenie skarp 1:2, umocnienie skarpy na długości ok. 4 m materacem siatkowo – kamiennym grubości ok. 0,5 m na geowłókninie filtracyjnej. Prace związane z przełożeniem potoku Zakrzówek (Bogusława) prowadzone będą etapowo – w pierwszej kolejności „na sucho” wykonane zostanie nowe koryto, z utrzymaniem przepływu w dotychczasowym korycie, następnie po skierowaniu wody do nowego koryta dotychczasowe koryto będzie stopniowo zasypywane od strony wody górnej.

Prace umocnieniowe w obrębie potoku Podłężanka (obiekt mostowy) prowadzone będą w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami ewentualnych wezbrań. Nie przewiduje się przekładania bądź regulowania koryta potoku Podłężanka. Długość umacnianego odcinka potoku wyniesie ok. 50 m.

Prace związane z umacnianiem skarp cieków oraz nasypów dróg w obrębie cieków będą prowadzone tak, aby nie ingerować w koryto cieków. Koryta cieków zostaną zabezpieczone od dolnej krawędzi brzegu np. poprzez zastosowanie tymczasowych grodzi na czas robót budowlanych.

Przejście nad terenami kolejowymi PKP realizowane będzie za pomocą obiektu o schemacie statycznym belki ciągłej podpartej przegubowo. Z uwagi na nieregularny układ torów pod obiektem poszczególne przęsła mają różne rozpiętości. Zagospodarowanie pomostu jest dostosowane do przekroju drogowego planowanej obwodnicy.

Odwodnienie obwodnicy Podłęża zostało zaprojektowane jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych z odprowadzeniem wody do projektowanych rowów po obydwu stronach drogi. Projektowane rowy odprowadzające wody opadowe, ze względu na konieczność ograniczenia ilości wód odprowadzanych do odbiorników do ilości jak z terenów zielonych (współczynnik spływu 0,1), będą pełnić również funkcję zbiorników retencyjnych. Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do końcowych odbiorników będą oczyszczane w osadnikach. Docelowym odbiornikiem wód opadowych będą rzeka Podłężanka i potok Zakrzówek (Bogusława). Wody opadowe i roztopowe z obiektów mostowych nad potokami Zakrzówek (Bogusława) i Podłężanka będą odprowadzane powierzchniowo do ścieków przykrawężnikowych i dalej poprzez ściek stokowy do rowu przydrożnego. Wody opadowe i roztopowe z estakady nad torami kolejowymi poprzez wpusty mostowe odprowadzane będą do kolektora deszczowego, następnie poprzez studzienkę zlokalizowaną poza obrysem obiektu odprowadzane będą do rowu przydrożnego. Dla zapewnienia prawidłowego odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej obwodnicy w rejonie skrzyżowania w km 0+700 wybudowana zostanie kanalizacja deszczowa. Kanalizacją tą odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe pochodzące z tarczy skrzyżowania, jak również z przydrożnych rowów obwodnicy. Kanalizacja będzie miała wylot bezpośrednio do potoku Zakrzówek (Bogusława). Krótkie odcinki kanalizacji deszczowej wykonane zostaną również w miejscach przekroczenia rowów przez wały przeciwpowodziowe (ujście do potoku Podłężanka).

Budowa obwodnicy w znacznej części w nasypach nie wpłynie negatywnie na możliwość odprowadzenia wód opadowych z terenów przyległych położonych po przeciwnej jej stronie w stosunku do cieków wodnych. Woda z terenów przyległych do nasypów będzie odprowadzana rowami przydrożnymi do planowanych odbiorników na wody opadowe z odwodnienia dróg.

W ramach projektowanej koncepcji obwodnicy Podłęża zaprojektowano przebudowę sieci elektroenergetycznej, teletechnicznej, gazowej i wodociągowej. Ponadto zostanie wybudowane oświetlenie oraz kanalizacja deszczowa w rejonie skrzyżowania w miejscowości Rudzice.

Budowa obwodnicy Podłęża wymagała będzie wycinki drzew i krzewów.

Budowa obwodnicy Niepołomic:

Projektowana obwodnica Niepołomic realizowana będzie w śladzie istniejących dróg gminnych: ul. Kwiatkowskiego, ul. Wimmera, fragmentu ul. Kolejowej pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Portową oraz ul. Brzeską. W ramach przedmiotowego zadania przewidziano:

- zmianę charakterystyki i parametrów technicznych drogi ul. Kwiatkowskiego, ul. Wimmera oraz fragmentu ul. Kolejowej odpowiadającą wymaganiom drogi wojewódzkiej;
- obustronne odtworzenie rowów na odcinku ul. Kwiatkowskiego i ul. Wimmera;
- remont nawierzchni wraz z ewentualną wymianą warstw konstrukcji nawierzchni na całym odcinku.
- zapewnienie odwodnienia drogi ul. Kolejowej na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Portową oraz ul. Brzeską;
- budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Kwiatkowskiego na odcinku ul. Trawniki do ul. Diesla stronie północnej;
- budowę chodnika wzdłuż ul. Kolejowej od ul. Portowej do ul. Brzeskiej (DK75) po stronie zachodniej oraz na części ul. Wimmera przed skrzyżowaniem z ul. Kolejową;
- przebudowę oraz budowę zatok autobusowych;
- remont wraz z regulacją wysokościową zjazdów publicznych oraz indywidualnych;
- budowę kanalizacji deszczowej w obrębie skrzyżowań oraz na odcinku projektowanych chodników i ciągów pieszo-rowerowych;
- remont i przebudowę istniejących elementów odwodnienia (przepusty, ścieki betonowe);
- budowę oraz przebudowę istniejących obiektów inżynierskich (przepusty pod jezdnią, ściany oporowe, ścianki czołowe);
- budowę systemu oświetlenia skrzyżowań, przejść dla pieszych oraz odcinków przejściowych przed przejściami dla pieszych;
- budowę ekranów akustycznych
- budowę oraz przebudowę istniejących elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery, balustrady)
- przebudowę skrzyżowań: ul. Kwiatkowskiego z ulicą Grabską, skrzyżowania ul. Kwiatkowskiego z ul. Półłanki, ul. Kwiatkowskiego z ul. Diesla oraz ul. Trawniki, ul. Kwiatkowskiego z ul. Wimmera, ul. Wimmera z ul. Wodną oraz ul. Fabryczną, ul. Wimmera z ul. Portową oraz ul. Kolejową, ul. Kolejowej z ul. Brzeską (DK75) – jako skrzyżowania skanalizowane.

Odwodnienie obwodnicy Niepołomic zaprojektowane zostało jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych z odprowadzeniem wody do istniejących i projektowanych rowów/kanalizacji po obydwu stronach drogi. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do: istniejących rowów drogowych (rowy przeznaczone do odmulenia/regulacji wysokościowej), projektowanych rowów drogowych, istniejących rowów melioracyjnych, istniejącej kanalizacji deszczowej, projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe przed odprowadzeniem do docelowego odbiornika, jakim jest i nadal będzie rzeka Drwinka, będą podczyszczane w separatorach ropopochodnych z osadnikiem (urządzenia oczyszczające zamontowane zostaną na wylotach planowanej

kanalizacji, natomiast nie przewiduje się zastosowania urządzeń oczyszczających na wylotach z istniejących i projektowanych rowów). Nie przewiduje się konieczności retencjonowania wód opadowych.

Budowa obwodnicy Niepołomic nie będzie wiązać się z jakąkolwiek ingerencją w koryta cieków.

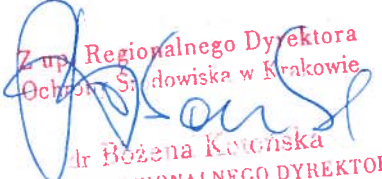
W ramach podzadania polegającego na budowie obwodnicy Podłęża nie przewiduje się wycinki drzew czy krzewów.

Celem zabezpieczenia zabudowy wymagającej ochrony akustycznej w ramach obwodnicy Niepołomic konieczne będzie zrealizowanie pochłaniających ekranów akustycznych w następujących lokalizacjach:

- zabudowa przy ul. Grabskiej, początek ok. km 5+030, długość 134,3 m, wys. 2,5 m;
- zabudowa Płaszowska 41, początek ok. 50 m od skrzyżowania skanalizowanego w ciągu ul. Płaszowskiej, długość 62,0 m, wys. 3,5 m;
- zabudowa Kolejowa 20, początek ok. km 6+850, długość 66,0 m, wys. 3,5 m;
- zabudowa Kolejowa 21, 21A, 23, początek ok. km 0+170 w ciągu ul. Kolejowej-Portowej, długość 113,0 m, wys. 3,5 m

Ponadto, przy ul. Kolejowej począwszy od skrzyżowania skanalizowanego na skrzyżowaniu z ul. Wimmera i Portową (km 6+974) do skrzyżowania z ul. Brzeską (km 7+422,5) zaplanowano realizację tzw. „cichej nawierzchni”, dla której przyjęto skuteczność na poziomie -5 dB.

W związku z rezygnacją z zastosowania zabezpieczeń w postaci ekranu akustycznego na wysokości Centrum Szkolenia Zawodowego przy ul. Kolejowej 28, Burmistrz Miasta i Gminy Niepołomice zadeklarował, iż w budynku szkoły zamontowana zostanie klimatyzacja, aby w trakcie trwania zajęć nie było konieczności otwierania okien, a tym samym aby zagwarantować dotrzymanie standardów akustycznych w budynku.


Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie
Dr Bożena Kotowska
ZASTĘPCA REGIONALNEGO DYREKTORA
REGIONALNY KONSERWATOR PRZYRODY