



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

OO.4210.21.2016.JS

Kraków, dnia 28 GRU. 2018

**DECYZJA**

**O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104, art. 107 § 1 oraz art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.) w związku z art. 16, ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2017 poz. 935), art. 71 ust.1, ust. 2 pkt 2, art.72 ust. 1 pkt 10, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „b”, oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz.353 ze zmianami) – cyt. dalej: *ustawa o oś* w związku z art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1936) oraz art. 545 ustawy z dnia 23 sierpnia 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2017 r. poz. 1566 ze zmianami) w brzmieniu obowiązującym od dnia 26.04.2018 r. nadanym ustawą z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne (Dz. U. poz. 710)

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

wniosku złożonego w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 12 grudnia 2016 r., przez Pana Huberta Pawlaka, działającego w imieniu Zarządu Województwa Małopolskiego, Reprezentowanego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

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

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 30 listopada 2018 r. znak: NZ-PZ-420-150/18

**u s t a l a m**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.:**

**„Budowa zachodniej obwodnicy Zielonek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794” w wariantcie 1 (tzw. zielonym)**

**I. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego odcinka drogi, o kategorii drogi wojewódzkiej, znajdującej się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794 relacji Kraków-Koniecpol, stanowiącej zachodnią obwodnicę dla miejscowości Zielonki. Wybudowany fragment zmieni przebieg drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od włączenia na terenie gminy Zielonki do skrzyżowania z ul. Pachońskiego w Krakowie.

Przewiduje się także budowę nowego fragmentu drogi stanowiącego połączenie projektowanej inwestycji z ulicą Zygmunta Głogera. Projektowane przedsięwzięcia dowiązuje się do projektowanej Północnej Obwodnicy Krakowa (POK). W miejscach połączeń z istniejącymi drogami przewiduje się budowę skrzyżowań skanalizowanych z wydzielonymi pasami do skrętu oraz budowę wysp dzielących na pozostałych wlotach, bądź budowę rond. Zostaną wybudowane

również drogi serwisowe (jezdnie dodatkowe) wzdłuż projektowanej obwodnicy, drogi łączące drogi lokalne w celu obsługi ruchu lokalnego. Dodatkowo zostaną wybudowane obiekty inżynierskie w postaci mostów, estakad i przepustów. Inwestycja przewiduje także budowę chodników na terenach zurbanizowanych. Szczegółowy opis inwestycji zawiera załącznik do decyzji.

**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:**

2.2 Prace budowlane na terenach występujących w odległości do 100 m w sąsiedztwie obszarów chronionych akustycznie ograniczyć do pory dziennej.

2.3 Zaplecza budowy wraz z bazami transportowo – sprzętowymi i tymczasowymi magazynami odpadów i substancji chemicznych należy organizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, w miejscach przekształconych antropogenicznie. Nie należy lokalizować tych obiektów w odległości mniejszej niż:

- 50 m od terenów leśnych,
- 150 metrów od rzeki Białuchy (Prądnika),
- 100 m od obiektów zabytkowych: Czerwony Most, Schron amunicyjny Pękowice, Fort Pękowice i Bateria Pękowice.

Ponadto zaplecze budowy oraz bazy materiałowe nie należy lokalizować na obszarach podmokłych, oraz na obszarach na których stwierdzono występowanie gatunków cennych przyrodniczo.

2.4 W trakcie prowadzonych prac budowlanych należy ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez:

- a) systematyczne porządkowanie placu budowy,
- b) zraszanie pyłących i zanieczyszczonych powierzchni dróg (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym), z wyjątkiem okresu zimowego,
- c) w miejscach wyjazdu sprzętu ciężkiego z placu budowy na drogi publiczne zainstalować stanowiska, gdzie będzie się odbywać usuwanie gruntu lub błota z kół pojazdów oraz systematycznie sprzątać te odcinki dróg,
- d) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia).

2.5 Prace w korytach cieków wodnych należy prowadzić w sposób niepowodujący długotrwałego utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych.

2.6 W trakcie prowadzenia prac należy unikać wjeżdżania maszyn do wody płynącej.

2.7 W czasie prowadzenia prac budowlanych związanych z realizacją obiektu mostowego na rzece Prądnik należy zastosować rozwiązania (np. maty i folie zabezpieczające). mające na celu zabezpieczenie przed przedostawaniem się do wód wszelkiego rodzaju odpadów i makrozawiesiny.

2.8 Narażone na uszkodzenia drzewa, nie przeznaczone do wycinki, rosnące w obrębie terenu budowy oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie, należy zabezpieczyć poprzez założenie osłony na pień i rozłożenie maty na ziemi w zasięgu rzutu ich korony. Czas trwania wykopów w bezpośrednim sąsiedztwie drzewa należy skrócić do niezbędnego minimum. Korzenie i gałęzie, w przypadku konieczności, należy przycinać ostrym narzędziem pozostawiającym gładki rżaz. Krzewy nie przeznaczone do wycinki, rosnące w obrębie terenu budowy oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi np. poprzez wyгородzenie przy pomocy palików i taśmy.

2.9 Należy zdeponować wierzchnią urodzajną warstwę gleby z powierzchni przeznaczonych pod korpus drogi i obiekty drogowe. Glebę należy wykorzystać do przygotowania powierzchni biologicznie czynnych w obrębie pasa drogowego oraz do rekultywacji terenów zdewastowanych w wyniku prowadzonych prac budowlanych.

2.10 Do zadarniania powierzchni biologicznie czynnych należy stosować mieszanki traw i roślin kwiatowych gatunków rodzimych.

- 2.11 Przez okres 3 lat licząc od terminu założenia zadrzewień należy pielęgnować nasadzenia drzew i krzewów w zależności od potrzeb: podlewać (przez pierwszy okres wegetacyjny), nawozić, formować korony, wprowadzać poprawki i uzupełnienia, usuwać roślinność ograniczającą ich rozwój, zabezpieczać przed uszkodzeniami mechanicznymi i uszkodzeniami powodowanymi przez zwierzęta.
- 2.12 W ramach kompensacji przyrodniczej, w przypadku wycinki wykonanie nasadzeń w przeważającej mierze w postaci zieleni wysokiej i średniej. Najkorzystniejszymi miejscami dokonania nasadzeń rekompensujących są strefy przyległe do istniejących kompleksów zadrzewień i zakrzewień. Nowe nasadzenia powinny zmierzać do powiększenia istniejących kompleksów zadrzewień i zakrzewień. Proponowane gatunki do nasadzeń to: jesion wyniosły, klon pospolity, klon polny, klon jawor, lipa drobnolistna, brzoza brodawkowata, kruszyna pospolita, kalina oraz bez czarna.
- 2.13 Wycinkę drzew i krzewów należy wykonywać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 sierpnia. Dopuszcza się wycinkę drzew, krzewów w tym okresie, pod warunkiem, że bezpośrednio przed przystąpieniem do tych prac (max. 7 dni przed wycinką lub jej zgłoszeniem) ornitolog sprawdzi czy w obrębie drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia nie znajdują się gniazda ptaków. W przypadku stwierdzenia obecności gniazd ptaków podlegających ochronie niezbędne będzie uzyskanie zgody organu, o którym mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody na wykonanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków podlegających ochronie. Dopiero po uzyskaniu tej zgody będzie można przystąpić do wycinki drzew, krzewów.
- 2.14 Przed przystąpieniem do prac budowlanych teren należy skontrolować pod kątem występowania płazów. Siedliska masowego występowania płazów należy odgrodzić od terenu budowy płotkami herpetologicznymi, zakopanymi 10 cm w grunt i wystającymi nad ziemię 40 cm, w górnej części wywiniętymi na zewnątrz terenu inwestycji pasem o szerokości od 5 do 10 cm.
- 2.15 Odnalezione na terenie budowy płazy należy schwytać i przenieść do innego siedliska odpowiedniego dla danego gatunku położonego poza terenem budowy, pod nadzorem herpetologicznym. Teren budowy w trakcie realizacji prac budowlanych powinien być systematycznie sprawdzany pod kątem występowania płazów, a odnalezione osobniki należy niezwłocznie przenosić poza teren budowy. Terminy i częstotliwość przeprowadzanych kontroli powinny być wyznaczone przez nadzór herpetologiczny. W okresach nasilonej migracji płazów częstotliwość kontroli nie powinna być mniejsza niż dwa razy w tygodniu.
- 2.16 Projektowane obiekty inżynierskie należy dostosować do migracji płazów oraz, dla małych i średnich ssaków. Należy wykonać zintegrowane przejście dla płazów oraz małych i średnich zwierząt w ramach obiektu inżynierskiego – mostu nad rzeką Białuchą (Prądnikiem).
- 2.17 Wody opadowe i roztopowe pochodzące z planowanej obwodnicy należy ująć w system odwodnienia na który składać się będą przydrożne rowy trawiaste oraz szczelna kanalizacja opadowa.
- 2.18 Wody opadowe pochodzące z obiektów inżynierskich i z rejonów skrzyżowań należy ująć w szczelny system kanalizacji opadowej wyposażonej w urządzenie do usuwania zawiesin ogólnych.
- 2.19 Przed wprowadzeniem do odbiorników wód opadowych pochodzących ze zlewni nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, należy przewidzieć urządzenia do ich retencjonowania.
- 2.20 Parametry planowanego w ramach inwestycji obiektu mostowego na rzece Prądnik winny zagwarantować swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
- 2.21 Na odcinku obwodnicy przechodzącym przez dolinę Prądnika, tj. w km ok. 3+925 do km ok. 4+220 należy zaprojektować szczelny system do ujmowania i odprowadzania wód opadowych (np. uszczelnione rowy).
- 2.22 Sposób prowadzenia prac budowlanych oraz organizacja zaplecza budowy winny uwzględniać zabezpieczenie środowiska gruntowo wodnego i wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem poprzez:
  - a. wyposażenie terenu budowy w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków

- substancji niebezpiecznych,
- b. zlokalizowanie miejsc postój maszyn i parkingów dla pracowników na utwardzonym terenie (np. płytami betonowymi), a miejsc: tankowania pojazdów, przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), magazynowania odpadów niebezpiecznych na utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni,
- c. wykorzystywanie do realizacji prac budowlanych wyłącznie sprawnego sprzętu i środków transportu.

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

1. Należy zastosować ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie w następującej lokalizacji (zgodnie z orientacyjnym kilometrażem)

oznaczenie	początek	koniec	Długość*	Wysokość	Warunki ograniczenia*
E1	ok.0+003	ok.0+263	16+80+168	4,5	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E2	ok.0+044	ok.0+221	174	4,5	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E3	ok.0+328	ok.0+383	27	5,0	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E4	ok.0+383	ok.0+458	100	5,0	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E5	ok.0+281	ok.0+378	152	4,5	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E6	ok.0+377	ok.0+568	137	4,5	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E7	ok.0+713	ok.0+923	178+51	5,0	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
	ok.0+045	ok.0+052			
E8	ok.0+113	ok.0+305	191	4,5	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E9	ok.0+943	ok.1+085	219+80+41+65	4,5	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
	ok.0+046	ok.0+305			
E10	0+942,22	ok.1+171	47+196	4,5	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E11	ok.1+143	ok.1+237	93	4,5	Strona P

					Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E12	ok.1+280	ok.1+396	115	5,0	Strona R Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E13	ok.1+284	ok.1+416	131	5,0	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E14	ok.1+284	ok.2+240	788	5,0	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E15	ok.1+473	ok.1+561	87	4,5	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E16	ok.2+013	ok.2+157	114	5,5	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E17	ok.3+706 ok.0+101	ok.3+884	180	5,0	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
		ok.0+118	16		
E18	ok.3+810 ok.0+032	ok.3+884	85	6,0	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
		ok.0+039	7		
E19	ok.3+908	ok.4+009	108	5,0	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E20	ok.3+904	ok.3+987	92	5,0	Strona P Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E21	ok.4+414	ok.4+624	211	5,0	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***
E22	ok.4+846	ok.4+926	53+20	5,0	Strona L Ekran pochłaniający (klasa A2 lub wyższa)** Klasa izolacyjności B1 lub wyższa***

\* w przypadku konieczności podziału ekranu ze względów technicznych, podano długości poszczególnych sekcji

\*\* klasa właściwości pochłaniających ekranów akustycznych wg normy PN-EN 1793-1

\*\*\* klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych ekranów akustycznych wg normy PN-EN 1793-2

- Przed przystąpieniem do projektu budowlanego należy dokonać ponownej weryfikacji budynków objętych ochroną akustyczną. Należy również tak dobrać ekrany aby nie ograniczały światła dziennego poprzez zastosowanie ekranów przezroczystych.
- Wkomponować ekrany akustyczne w otaczający teren poprzez m.in. obsadzenie ich roślinnością i wykonanie w naturalnych barwach (stonowanych odcieniach zieleni, brązu). Do nasadzeń roślinności przy ekranach wykorzystać roślinność dostosowaną do warunków siedliskowych, m.in. winobluszcz trójklapowy lub pięciolistkowy na stanowiskach słonecznych oraz bluszcz pospolity na stanowiskach zacienionych. Ekran

winny być widoczne dla ptaków, dlatego zaleca się użycie ekranów prążkowanych, przyciemnianych, lub zastosować wtopione w taflę ekranu pionowe pasy o szerokości 2 cm o czarnej barwie, rozmieszczone co 10 cm, na całej ich wysokości.

4. Opracować projekt zagospodarowania terenu zielenią oraz wskazać miejsca dodatkowych nasadzeń drzew i krzewów.
5. Poszerzyć drogę serwisową od granicy miasta Krakowa do węzła z Północną Obwodnicą Krakowa do 5 m. Zachować rezerwę terenu, która umożliwi docelowo na budowę chodnika.
6. Należy zapewnić dostępność do każdej działki, która ją utraci w wyniku budowy planowanej inwestycji.
7. Zapewnić ciągłość ruchu rowerowego z uwzględnieniem ścieżek rowerowych jak również jezdni dodatkowych (w ruchu ogólnym).
8. Uwzględnić odprowadzenie wód opadowych w ciągu odwodnieniowym przebiegającym od ul. Nad Strugą poprzez drogę wojewódzką i dalej ul. Na Łąki do odbiornika tj. cieku wodnego Prądnik. Określić Szczegółowe parametry rowu.
9. Ograniczyć do minimum wejście w tereny prywatne jednocześnie utrzymując ochronę akustyczną. Dotyczy przede wszystkim placu do zawracania kończącego ulicę Zimorowicza.
10. Zajęcie działek w rejonach zabudowanych należy ograniczyć do niezbędnego minimum. W miarę możliwości należy sieci uzbrojenia terenu prowadzić w pasie drogowym bądź tuż przy samej granicy działek.
11. Wykonać korektę lokalizacji zbiornika retencyjnego znajdującego się pomiędzy planowanym rondem w Pękowicach a rzeką Prądnik oraz zjazdu do niego poza działką
12. Zminimalizować w miarę możliwości podniesienie drogi powiatowej w obrębie dojazdu do ronda w Pękowicach oraz w razie konieczności zaprojektować odwodnienie zjazdu na posesję w Pękowicach.
13. Wydłużyć drogę dojazdową Dd-6 zgodnie z wnioskiem Pana i połączyć ją ścieżką rowerową z rondem w Pękowicach w celu zachowania ciągłości w ruchu rowerowym. Wykonać powiązanie ruchu pieszo-rowerowego łączącego jezdnię dodatkową Dd-6 z układem pieszo-rowerowym na skrzyżowaniu z ul. Jurajską.
14. Obiekt, pod projektowaną drogą, zapewniający przejazd w śladzie obecnej drogi polnej pomiędzy ul. Pękowicką a cmentarzem w Zielonkach powinien posiadać rezerwę terenu pod chodnik i ścieżkę rowerową.
15. Zaprojektowania nad rzeką Prądnik obiektu zintegrowanego z przejściem dla zwierząt (M-1b), natomiast obiekt W-4a należy przesunąć w rejon ul. „Na Łąki” jako przejazd w ciągu w/w ulicy.
16. W związku ze zmianami koniecznymi do wprowadzenia w projekcie budowlanym w stosunku do zakresu inwestycji przedstawionym we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wynikających z uwag i wniosków społeczeństwa i stron, korekty planowanej inwestycji winny zamykać się w granicach działek, które objęte były niniejszym wnioskiem.

### **III. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:**

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

### **IV. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko z uwagi na znaczną odległość od Granicy Państwa.

- V. Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.).

W opracowywanym raporcie, przedkładanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy w szczególności:

- 1) Wykonać obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu i emisji hałasu w oparciu o istniejące na czas wykonania projektu budowlanego, natężenie ruchu na drogach dojazdowych.
  - 2) Przedstawić kilometrą oraz parametry techniczne ekranów akustycznych przewidzianych do realizacji wzdłuż projektowanej inwestycji, uwzględniając istniejące na czas składania wniosku o pozwolenie o zgodę na realizację inwestycji drogowej zagospodarowanie terenu oraz wydane pozwolenia na budowę.
  - 3) Wykonać dodatkowe obliczenia emisji hałasu lokalizując punkt kontrolny w oknie najwyższej kondygnacji budynku na działce nr 1 w Zielonkach oraz przy ul. Lawendowej w Zielonkach.
  - 4) Przedstawić zmiany lokalizacji przebudowywanej infrastruktury technicznej w stosunku do złożonego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Opisać w jaki sposób zostały uwzględnione uwagi i wnioski złożone w niniejszym postępowaniu przez społeczeństwo w zakresie lokalizacji przebudowywanej infrastruktury technicznej.
  - 5) Przedstawić konkretne rozwiązania techniczne projektowanego mostu na cieku. Przedstawić zaprojektowany sposób umocnień przy tym obiekcie.
  - 6) Ze względu na fakt, iż przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko zwalnia z obowiązku dokonania zgłoszenia z art. 118 ust 1 ustawy o ochronie przyrody, należy podać zakres planowanych działań w ciekach oraz robót ziemnych mogących zmienić warunki wodne lub wodno – glebowe tj. lokalizację, rodzaj, zakres, sposób i termin prowadzonych prac.
- VI. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.
- VII. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o oś, obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony przy obiektach wymagających ochrony przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- VIII. Niniejszej decyzji, na wniosek pełnomocnika Inwestora z dnia 11 grudnia 2018 roku, nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.
- IX. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.

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

Pan Hubert Pawlak, działając w imieniu Zarządu Województwa Małopolskiego, pismem z 12 grudnia 2016 roku, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Zachodnia obwodnica Zielonek” przebiegającego w części przez tereny zamknięte.

Do wniosku dołączono:

- 3 egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na elektronicznym nośniku danych,
- 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,
- pełnomocnictwo dla Pana Huberta Pawlaka, do reprezentowania Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 12 grudnia 2016 r.

Planowana inwestycja przecina linię kolejową nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże w ok. km 5+410, będącą terenem zamkniętym (zgodnie z Decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w *sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych*). Planowana inwestycja przebiegać będzie przez działkę nr 529/1 obręb 42 Kraków, stanowiącą teren zamknięty kolejowy.

Stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit b *ustawy o oś*, regionalny dyrektor ochrony środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć realizowanych na terenach zamkniętych.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60, 7, 65, 68, 79 i 33 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71). Dla przedsięwzięć tych stosownie do zapisów art. 63 ust. 1, w związku z art. 75 ust. 1 lit b) *ustawy o oś*, 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. Ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Zatem, zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Pismem z dnia 21 grudnia 2016 r. znak: OO.4210.21.2016.ASu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie powiadomił strony o wszczęciu postępowania. Zawiadomienie zostało wywieszone prawidłowo na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zielonki i Urzędu Miasta Krakowa oraz na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, a także w Biuletynie Informacji Publicznej tut. Dyrekcji. Ponadto, informacja o wniosku zamieszczona była w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

W związku z art. 6 ust. 2 *ustawy z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2015 r. poz. 1936) oraz art. 545 *ustawy z dnia 23 sierpnia 2017 r. Prawo wodne* (Dz.U. z 2017 r. poz. 1566 ze zmianami) w brzmieniu obowiązującym od dnia 26.04.2018 r. nadanym ustawą z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne (Dz. U. poz. 710) do spraw wszczętych przed 1 stycznia 2017 roku, dla których zostało wydane postanowienie określające zakres raportu stosuje się przepisy *ustawy o oś* w brzmieniu przed 1 stycznia 2017 r.

Pismem z dnia 20 grudnia 2016 roku RDOŚ w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie, o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 22 grudnia 2016 roku znak: NZ-PZ-420-246/16 wydał opinię stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu w zakresie określonym w art. 66 *ustawy o oś* ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływań na zdrowie i życie ludzi, analizy wód, gleby, powietrza atmosferycznego i hałasu.



Po wnikliwej analizie Karty informacyjnej przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę ww. opinię sanitarną, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie znak: OO.4210.21.2016.ASu z dnia 30.12.2016 r. o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając zakres raportu oddziaływania na środowisko, a także zawiadomił o powyższym wszystkie strony postępowania. Zawiadomienie o przedmiotowym postanowieniu zamieszczone było prawidłowo na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz Urzędu Gminy Zielonki i Urzędu Miasta Krakowa. 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 25 maja 2018 roku przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko (dalej raport ooś), sporządzony przez zespół autorski: dr Radosław Wróbel, dr Grzegorz Hebda, dr hab. prof. UO Arkadiusz Nowak, inż. Krzysztof Kręciproch, mgr inż. Tomasz Pajączkowski. Wraz z raportem pełnomocnik przedłożył poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz wpisy z wykazu działek ewidencyjnych wydane przez Starostę Krakowskiego oraz Prezydenta Miasta Krakowa.

Krąg stron postępowania przyjęto zgodnie z granicami obszaru oddziaływania inwestycji, wskazanymi na załączonych do wniosku mapach, na podstawie przedłożonych map ewidencyjnych oraz wypisów z rejestru gruntów.

Raport ooś został uzupełniony merytorycznie przy piśmie z dnia 12.09.2018 r. oraz 22.10.2018 r.

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 6 listopada 2018 roku wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie uzgodnił pozytywnie planowaną inwestycję pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych opinią z dnia 30 listopada 2018 r.. znak: NZ-PZ-420-150/18.

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 Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Zielonki i Urzędu Miasta Krakowa, wywieszono obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4210.21.2016.JS z dnia 6.11.2018 roku, informujące: o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o 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 21 dni od 8 do 29 listopada 2018 roku. Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicach ogłoszeń wyżej wymienionych urzędów miało miejsce w terminie od 8 do 29 listopada 2018 roku. Obwieszczenie to zamieszczone było również w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Informacja o sporządzonym Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko umieszczona została w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Organ wydający przedmiotową decyzję zweryfikował, czy planowane przedsięwzięcie nie wpływa negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi. W trakcie trwającego postępowania od dnia złożenia wniosku o wydania niniejszej decyzji złożono szereg uwag zarówno do raportu jak i do przebiegu trasy planowanej inwestycji. Pod tym kątem tut. Organ dokonał również analizy uwag, wniosków stron i społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania, do czego odniósł się poniżej .

Najwięcej uwag i wniosków dotyczyło **ekranów akustycznych**. Większość dotyczyła ich wydłużenia lub podwyższenia:

*Wójt Gminy Zielonki pismem z dnia 29 listopada 2018 roku wnioskował o uzupełnienie ekranów akustycznych w pełnej ciągłości na odcinku od granic gminy z Krakowem do węzła POK po obydwu stronach projektowanej trasy wolbromskiej argumentując wniosek dynamicznym rozwojem budownictwa mieszkaniowego*

*Pan [redacted] w piśmie z dnia 29 listopada 2018 roku stwierdził, iż w okresie tworzenia Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nastąpiło bardzo duże nasilenie budownictwa jednorodzinnego na rozpatrywanym terenie. Należy zatem uzupełnić obliczenia hałasu o dodatkowe punkty pomiarowo-kontrolne i ekrany akustyczne dźwiękochłonne, w celu ochrony zabudowy mieszkaniowej i planowanego parku wypoczynkowego w Zielonkach.*

*Państwo [redacted] mailem z dnia 29 listopada 2018 roku wnioskowali żeby ekran wschodni (w projekcie E14) był wyższy gdyż w domu poddasze mają zaadoptowane na sypialnie. Zwrócili się żeby, w górnej części ten ekran był przeszklony z uwagi na dostęp do światła dziennego. Pan [redacted] mailem z dnia 28 listopada wnioskował w tym samym zakresie.*

*Pismem z dnia 27 listopada 2018 roku mieszkańcy wsi Pękowice przy ul. Jurajskiej i wsi Zielonki przy ul. Krajobrazowej wnieśli o rozważenie, a następnie zrealizowanie przedłużenia ekranu akustycznego E17L przy projektowanej trasie Wolbromskiej o ok. 100 m bieżących w kierunku Krakowa tj. kierunku południowo-wschodnim, celem zmniejszenia uciążliwego wpływu niniejszej trasy na ich miejsce zamieszkania tj. posesje przy ul. Jurajskiej i ul. Krajobrazowej w ciągu planowanej drogi szybkiego ruchu.*

*Pani [redacted] Pan [redacted] oraz Pan [redacted] w mailach z dnia 29 listopada 2018 roku złożyli wniosek o wykonanie ekranów akustycznych na całej długości od planowanego ronda w Pękowicach do połączenia z POK po stronie zachodniej Zachodniej Obwodnicy Zielonek (od strony centrum wsi Pękowice).*

*Pan [redacted] pismem z dnia 29 listopada 2018 roku wnioskuję o uzupełnienie o ekran przy odejściu do ul. Weissa w rejonie ronda w pobliżu skrzyżowania ul. Lawendowa/ul. Wiarusa. Przy rondzie planowanym w pobliżu skrzyżowania ul. Lawendowa/ul. Wiarusa od strony pd-wsch zaplanowano ekran E07 o wysokości 5m. Natomiast podobnie intensywna zabudowa jest po stronie zachodniej (na mapce rozkładu poziomu hałasu nie uwzględniono nowopowstałych budynków w tym rejonie) w bezpośrednim sąsiedztwie ronda jest „broniona” tylko przez ekran E10 o wysokości niższej o 0,5m niż ten po stronie wschodniej. Dlatego wnioskuję także o uwzględnienie w projekcie dodatkowego ekranu wzdłuż planowanego odejścia w kierunku ul. Weissa oraz o podniesienie ekranu E10 tuż przy rondzie o 0,5m tj. do 5m.*

Wnioski zostały uwzględnione i na etapie projektu budowlanego inwestor został zobowiązany do ponownego przeanalizowania oddziaływania akustycznego uwzględniającego również istniejącą nową oraz planowaną zabudowę, na którą uzyskano pozwolenie na budowę. Wskazano również aby przy ponownej ocenie planowanej inwestycji wykonać dodatkowe analizy dla najwyższej kondygnacji budynku zlokalizowanego na działce [redacted] w Zielonkach oraz przy ul. Lawendowej [redacted] w Zielonkach. Kwestie podniesienia wysokości ekranu jak również przeszklenia górnych części zostaną rozważone w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie projektu budowlanego. Należy również podkreślić, że Inwestor został zobowiązany do wykonania analizy porealizacyjnej w której zbadane będzie między innymi oddziaływanie akustyczne przedmiotowej inwestycji w celu weryfikacji wykonanych na wcześniejszych etapach obliczeń teoretycznych oraz stwierdzenia czy istnieje konieczność dodatkowych zabezpieczeń chroniących okolicznych mieszkańców przed nadmiernym hałasem.

*Pan [redacted] pismem z dnia 29 listopada poprosił aby budynek mieszkalny przy ul. Lawendowej [redacted] w Zielonkach został uwzględniony jako punkt obliczeniowy w obliczeniach prognostycznych poziomu hałasu w środowisku. Budynek oznaczony na mapie rozkładu poziomu hałasu jako [redacted] wg tabeli Tabela 21 (tj. Prognozowany poziom hałasu dla trzech wariantów realizacji przedsięwzięcia,*

bez ekranów akustycznych) ma przekroczone normy hałasu dla pory nocnej zarówno na parterze (0,7dB) jak i na 1 piętrze (6,1db). Natomiast budynek mieszkalny przy ul. Lawendowej — znajdujący się w równie niekorzystnym położeniu (tj. tuż przy izol linii 56 dB dla pory nocnej) nie został uwzględniony jako punkt obliczeniowy. Pomimo, że w budynku jest drugie piętro mieszkalne (czyli jedno więcej niż dla budynku nr —), na poziomie którego można oczekiwać, że poziom hałasu będzie przekroczony. Dlatego, żeby to zweryfikować zarówno na etapie projektowania jak i późniejszego użytkowania wnioskuję o uwzględnienie budynku mieszkalnego przy ul. Lawendowej — w Zielonkach jako punktu obliczeniowego w obliczeniach prognostycznych poziomu hałasu w środowisku. Wniosek został uwzględniony. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nakazał wykonanie dodatkowego punktu kontrolnego przy ul. Lawendowej — w Zielonkach w oknie najwyższej kondygnacji w obliczeniach emisji hałasu, które sporządzone będą na etapie ponownej oceny. Punkty obliczeniowe wykonane w raporcie oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia zostały wskazane jako reprezentujące oddziaływanie dla całej zabudowy w rejonie, a więc też na budynki sąsiednie. W modelu obliczeniowym uwzględniono wysokość i liczbę kondygnacji poszczególnych budynków. Ekrany akustyczne zostały dobrane tak, aby chronić wszystkie budynki mieszkalne. Możliwość korekty ekranów akustycznych zostanie rozważona w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie projektu budowlanego. Ponadto Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nakazał sporządzenie analizy porealizacyjnej, która zweryfikuje skuteczność zabezpieczeń akustycznych na tereny chronione akustycznie po oddaniu przedmiotowej inwestycji do użytku.

Jednym z wielokrotnie przewijających się wniosków w pismach składanych przez różne osoby było poszerzenie drogi serwisowej z 3,5 m szerokości do 6m. Wójt Gminy Zielonki pismem z dnia 29 lipca 2018 roku w uzasadnieniu tego wniosku podkreślano m.in., że obsługa obszaru sąsiedniego w zakresie odbioru odpadów przy jednym pasie ruchu będzie uniemożliwiała przejazd innych samochodów na odcinkach pomiędzy mijankami. Dodatkowo brak jest wyznaczonych ścieżek rowerowych więc dla rowerzystów będzie problem ze swobodnym przejazdem. Obszary sąsiednie stanowią obszary zabudowy mieszkaniowej, a natężenie ruchu w kolejnych latach będzie rosło i przy tak poważnej inwestycji warto perspektywicznie przewidzieć lokalne potrzeby i rozwój obszarów gminy Zielonki.

Państwo — oraz Pan — wnioskują aby rozważyć wprowadzenie jednego kierunku jazdy dla samochodów na wyżej wspomnianej drodze serwisowej. Zamiast mijanek należy rozważyć hutową chodnika, po którym pieszy będzie się mógł bezpiecznie poruszać. Dodatkowo Pan — zasugerował aby droga techniczna była ślepa, aby nie stanowiła alternatywy.

Soltys Sołectwa Pękowice w imieniu mieszkańców poprosił o zaprojektowanie chodnika wzdłuż całej trasy ZOZ. Obecnie projektant przewidział chodnik tylko na fragmentach tej trasy. Są to obszary szybko zabudowywane, i mimo że niektóre fragmenty obecnie są pustymi polami, to za 10-20 lat mogą to być zwarte osiedla podkrakowskie. Wtedy na chodnik i drogę dla rowerów nie będzie już miejsca.

Wnioski zostały częściowo uwzględnione Inwestor zgodził się na poszerzenie drogi serwisowej od granicy miasta Krakowa do węzła z Północną Obwodnicą Krakowa do 5 m. W związku z faktem, iż teren ten będzie najprawdopodobniej szybko zainwestowany i pojawi się tam zabudowa mieszkaniowa już na tym etapie zostanie zachowana rezerwa terenu, która umożliwi przyszłemu zarządcy drogi na budowę chodnika. Z powyższych względów nie jest wskazane aby droga ta była ślepa. Obwodnica Zielonek projektowana jest w powiązaniu z Północną Obwodnicą Krakowa i trasą Wolbromską w celu rozładowania korków na wieździe do Krakowa od strony Zielonek. Nie przewiduje się sytuacji opisanej we wniosku Pana —. Ponadto właśnie w związku z bardzo silną rozbudową tej części Krakowa z myślą o przyszłych użytkownikach drogi obecnie serwisowej wskazane jest aby ruch był w obie strony i miał co najmniej dwa wjazdy aby w przyszłości nie powstał problem wyjazdu z przyszłego osiedla mieszkaniowego. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pragnie podkreślić, iż w zakresie przedmiotowej inwestycji przewidziano realizację chodników uwzględniając istniejące zagospodarowanie terenu. Niezależnie od inwestycji w przyszłości będzie możliwość budowy chodników na innych odcinkach.

Kolejnym istotnym wnioskiem Wójta Gminy Zielonki i kilku osób indywidualnych było rozważenie i przewidzenie w ramach inwestycji ciągłości ścieżek rowerowych od granic z Krakowem do połączenia nowej trasy wolbromskiej z istniejącą drogą 794 w rejonie ul. Nad Strugą w Trojanowicach. W rejonie ronda przy ul. Jurajskiej w Pękowicach należy przewidzieć po stronie

zachodniej połączenie ścieżek rowerowych i pieszych z drogą serwisową zakończoną pasem zawrotnym. Na obiekcie mostowym nad rzeką Prądnik należy przewidzieć ciąg pieszo-rowerowy. Budowa nowej trasy wolbromskiej winna również uwzględniać ciągłość tras i ścieżek rowerowych od granic miasta Krakowa do połączenia z istniejącą drogą 794 w Zielonkach.

Również Sołtys Sołectwa Pękowice pismem z dnia 28 listopada 2018 roku poprosił o zaprojektowanie trasy rowerowej na całej długości budowanej ZOZ od ul. Pachonńskiego w Krakowie do ul. Krakowskie Przedmieście przed Trojanowicami. Obecnie projektant przewidział ją tylko na krótkim odcinku od ul. Pachonńskiego. Trasa dla rowerów powinna być bezkolizyjna, także na moście nad Prądnikiem, na węźle POK Zielonki. Zaproponował, aby trasa rowerowa była zaopiniowana przez specjalistów tematu, to jest Zespół Zadaniowy ds. audytów rowerowych w mieście Krakowie, powołany „Zarządzeniem Nr 1577/2011 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 19.07.2011r.”

Sołtys poprosił również o zaprojektowanie zjazdu z drogi dla rowerów na ZOZ w kierunku drogi dla rowerów w „przejeździe gospodarczym dołem” w stronę ul. Pękowickiej, która jest bardzo uczęszczanym szlakiem rowerowym z Krakowa do Ojcowskiego Parku Narodowego.

Wnioski zostały uwzględnione. Inwestor zgodził się na zaprojektowanie dodatkowych ścieżek rowerowych w celu zachowania ciągłości ruchu rowerowego. Do ruchu rowerowego przeznaczone będą ścieżki rowerowe oraz drogi serwisowe biegnące wzdłuż obwodnicy. Na obiekcie mostowym nad rzeką Prądnik zaprojektowana zostanie ścieżka rowerowa. Niemniej jednak przewiduje się połączenie ciągu ruchu rowerowego wzdłuż ul. Pękowickiej z ZOZ na wysokości przejazdu gospodarczego. Możliwość takiej relacji jest zapewniona przez układ dróg gminnych w obrębie węzła POK. Szczegółowe rozwiązania w tym względzie będą elementem projektu budowlanego.

Pani [REDAKTOWANE]; Pan [REDAKTOWANE] oraz Pan [REDAKTOWANE] mailami z dnia 29 listopada 2018 roku stwierdzili, że na planowanym rondzie w miejscowości Pękowice, w ciągu drogi Jurajska, od strony północnej powinno być wykonane **podziemne przejście pieszo-rowerowe**, jako nawiązanie do projektowanego tam ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ulic Rzyczyska - Jurajska. Ukształtowanie terenu w sposób znaczący ułatwia uzupełnienie obecnego projektu, bez istotnego zwiększenia kosztów. Podziemne przejście zapewni bezpieczne i bezkolizyjne poruszanie się pieszym i brak konieczności zatrzymywania dla ruchu samochodowego.

Podobnie Sołtys Sołectwa Pękowice złożył wniosek o zaprojektowanie bezkolizyjnego przejścia dla pieszych w postaci przejścia podziemnego lub innego rozwiązania zapewniającego bezpieczeństwo pieszym na rondzie projektowanym w miejscu przecięcia się ZOZ z ul. Jurajską w Pękowicach.

Wnioski te zostały odrzucone. Nie ma uzasadnienia budowa podziemnego przejścia dla pieszych przy planowanym rondzie. Planowane rozwiązania projektowe (rondo z przejściem dla pieszych z wyspą azylu) pozwalają na bezpieczne przekroczenia drogi o planowanym natężeniu ruchu. Inwestor projektuje inwestycję w sposób jak najmniej uciążliwy dla okolicznych mieszkańców, przy jak najmniejszej zajętości terenu. Budowa przejścia podziemnego wiązałaby się z dodatkowymi kosztami nie tylko jego budowy ale również utrzymania i zapewnienia bezpieczeństwa w tym miejscu. Dojeżdżając do ronda samochody muszą zmniejszyć swoją prędkość i nie będą stanowić zagrożenia dla pieszych.

Sołtys Sołectwa Pękowice złożył również wniosek o połączenie **chodnika** od ronda do proponowanego chodnika wzdłuż trasy ZOZ. Wniosek został uwzględniony. Inwestor został zobowiązany do uzupełnienia chodników w miejscach uzasadnionych, planuje się wykonanie powiązania ruchu pieszo-rowerowego łączącego jezdnię dodatkową Dd-6 z układem pieszo-rowerowym na skrzyżowaniu z ul. Jurajską.

Pan [REDAKTOWANE] Sołtys Sołectwa Pękowice, w imieniu mieszkańców poprosił również o zaprojektowanie równoległe do „przejazdu gospodarczego dołem” pod projektowaną trasą ZOZ w śladzie obecnej drogi polnej pomiędzy ul. Pękowicką, a cmentarzem w Zielonkach wydzielonego chodnika i wydzielonej drogi dla rowerów wzdłuż całej projektowanej drogi w przejeździe dołem. Ten fragment obecnej drogi polnej i ul. Pękowickiej jest trasą pieszą z Pękowic do szkoły, kościoła, cmentarza w Zielonkach wykorzystywany często zwłaszcza przez młodzież szkolną. Przecięcie obecnie bezpiecznej drogi polnej przez ruchliwą ZOZ stworzy zagrożenie dla jej użytkowników. W przyszłości powstanie chodnik i droga dla rowerów na całej trasie z Pękowic na cmentarz, do szkoły, kościoła

w Zielonkach. W chwili obecnej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie widzi potrzeby budowania obok przejazdu ścieżki rowerowej i chodnika, który nie miałby kontynuacji w obecnie użytkowanych drogach. Niemniej jednak ponieważ teren ten jest intensywnie rozbudowywany i jak wnioskodawca stwierdził planowane jest w przyszłości powstanie chodnika i drogi rowerowej na całej trasie w z Pękowic na cmentarz, do szkoły i kościoła w Zielonkach. Inwestor został zobowiązany do budowy obiektu pod którym zachowana zostanie rezerwa terenu pod chodnik i ścieżkę rowerową, bez konieczności jego przebudowy.

Wójt Gminy Zielonki oraz okoliczni mieszkańcy zaproponowali przesunięcie przejścia dla zwierząt w rejon przebiegu ul. Na Łąki i rozszerzenie dodatkowo możliwości **przejazdu gospodarczego pod nową trasą wolbromską**. Pozwoli to na połączenie dwóch istotnych funkcji dla zwierząt i dla właścicieli gruntów po południowej stronie nowej trasy wolbromskiej i zachowania dotychczasowej ciągłości drogi stanowiącej ul. Na Łąki. Pani [redacted] pismem z dnia 29 listopada 2018 roku poprosiła aby Dd-7 miała połączenie z drogą Da-8. [redacted] pismem z dnia 3 grudnia 2018 roku również wnieśli o zaprojektowanie bezkolizyjnego przejazdu gospodarczego na projektowanej obwodnicy w ciągu ul. Na Łąki. Wnioski zostały uwzględnione. Zasadnym jest zachowanie ciągłości ul. Na Łąki, w związku z tym inwestor został zobowiązany do zaprojektowania nad rzeką Prądnik obiektu zintegrowanego z przejściem dla zwierząt (M-1b), natomiast obiekt W-4a należy przesunąć w rejon ul. „Na Łąki” jako przejazd w ciągu w/w ulicy.

Pojawiły się też wnioski i uwagi związane z **odwodnieniem drogi i obawą przed zalewaniem przyległych terenów**. Wójt Gminy wnioskował aby uwzględnić odprowadzenie wód opadowych w ciągu odwodnieniowym przebiegającym od ul. Nad Struga poprzez drogę wojewódzką i dalej ul. Na Łąki do odbiornika tj. cieku wodnego Prądnik Korzkiewski. Przedstawiona koncepcja przecina obecny przepływ wód z całego obszaru Trojanowie, co może grozić zalewaniem przyległych terenów i samej obwodnicy. Proponuje się zaprojektować nowy ciąg odwodnieniowy do odbiornika, wzdłuż projektowanej trasy. Istniejący ciąg wodny zwłaszcza wzdłuż drogi wojewódzkiej jest niewydolny. Wniosek został uwzględniony, inwestor został zobowiązany do odprowadzenia wód opadowych w ciągu odwodnieniowym przebiegającym od ul. Nad Strugą poprzez drogę wojewódzką i dalej ul. Na Łąki do odbiornika tj. cieku wodnego Prądnik Korzkiewski. Szczegółowe parametry rowu zostaną określone na etapie projektu budowlanego.

Pojawiło się też szereg wniosków indywidualnych. I tak Pan [redacted] mailu z dnia 29 listopada 2018 r. poprosił o naniesienie zjazdu do działek [redacted] znajdujących się w Zielonkach. Wniosek został uwzględniony, na etapie projektu budowlanego Inwestor musi szczegółowo przeanalizować dostępność działek do drogi publicznej i w przypadku jego utraty musi zapewnić tą dostępność.

Pan [redacted] pismem z dnia 29 listopada 2018 roku wniósł o zmianę projektu w części dotyczącej placu do zawracania, kończącego ulicę Zimorowicza, a znajdującego się na działkach nr [redacted]. Mieszka w domu przy ul. Zimorowicza [redacted]. Projektowana zatoka obejmuje ogrodzenie z bramką wejściową znajdującą się przed schodami do domu. Taki stan uniemożliwi mu wejście do domu. Zaproponował zaprojektowanie drogi do zawracania i zwężenie z szerokości 14m do 3,5m. Rozwiązanie takie przyjęto na równoległej ul. Jasnej (przy działkach nr [redacted]. Na ul. Zimorowicza można wykonać zawracanie na działkach nr [redacted] i nr [redacted] zmniejszając jednocześnie szerokość chodnika łączącego chodnik z trasy Wolbromskiej na ulicę Zimorowicza. Projektuje się chodnik łączący o szerokości 4m, gdy chodnik na ul. Zimorowicza ma tylko 1m. Taka zmiana wymaga innego usytuowania ekranów akustycznych, ale jest na to miejsce na działce nr [redacted]. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie po skonsultowaniu przedmiotowego wniosku z Inwestorem wniosek zaakceptował pozytywnie. Inwestor zgodził się na wprowadzenie proponowanych zmian związanych z ograniczeniem wejścia w tereny prywatne jednocześnie utrzymując ochronę akustyczną.

Pismem z dnia 29 listopada 2018 roku Pani [redacted] zgłosiła sprzeciw w związku z przebiegiem drogi przez jej zabudowaną domem działkę nr [redacted] w Pękowicach ulica Jurajska [redacted]. Od obecnej drogi planowany jest nasyp ok 1-2 m i zabranie działki od 10 do 17 metrów, zbliżając się praktycznie pod samo wejście do domu w którym mieszka z dziećmi. W jej ocenie wyjazd i wjazd do posesji zostaje znacznie utrudniony. Przez środek pozostałej części działki od frontu domu w planie jest przebudowa istniejących sieci gminnych podłączonych do całej miejscowości Pękowice. Zostanie rozkopany i zdewastowany cały jej ogród i podwórkę. Z boku działki planowany jest nasyp ok 3-4

metry oraz wysokie ekrany, co spowoduje dodatkowo obniżenie działki względem dotychczasowej drogi. Działka Pani [redacted] zostanie umiejscowiona w wielkim dole. Z tyłu działki planowane jest zabranie kolejnych 24 metrów działki, budując na jej terenie zbiornik retencyjny z drogą dojazdową do niego. Zaznaczyła również, że zwiększy się zagrożenie powodziowe ponieważ z trzech stron będą nasypy, a z czwartej strony rzeka Prądnik (Białucha) oraz zbiornik retencyjny. Obawia się, że będą utopieni w wodzie i błocie spływającym z drogi i nasypów. Zwróciła też uwagę na znaczne obniżenie wartości nieruchomości. Zaproponowała wybranie wariantu nr 3, który jest dla gminy droższym projektem, ale mniej uciążliwym dla obecnych mieszkańców wzdłuż planowanej drogi, gdyż wariant nr 3 przebiega przez działki jeszcze nie zabudowane. Przedstawiciele Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie 7 grudnia 2018 roku spotkali się z pełnomocnikiem, przedstawicielami Inwestora w siedzibie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie i razem udali się na wizję w rejon planowanego ronda w Pękowicach. Tam odbyło się spotkanie na terenie posesji Pani [redacted] szczegółowo omówiono wszystkie poruszone we wniosku oraz bieżące problemy związane z realizacją planowanej obwodnicy w tym terenie. Projektant Inwestora zobowiązał się, że zajęcie działki zostanie ograniczone do niezbędnego minimum. Zostawiony zostanie nienaruszony teren, na którym znajduje się studnia Państwa [redacted] Potwierdzono również, że możliwe są korekty np. w zakresie lokalizacji i paramentów zbiornika oraz dojazdu do niego. Zostanie też przeanalizowana na późniejszym etapie możliwość ograniczenia podniesienia drogi gminnej w obrębie dojazdu do ronda. Należy podkreślić, iż właściwe (zgodne z przepisami) ukształtowanie dróg jest nadrzędne. W związku z powyższym zjazdy projektuje się w dowiązaniu do nowego układu drogowego. Niemniej jednak Inwestor został zobowiązany do przeanalizowania i zaprojektowania zjazdu i odwodnienia w rejonie działki [redacted] w Pękowicach zabezpieczającego ewentualne podtopienia na tej działce. Szczegółowy projekt zastosowanych rozwiązań i ich wpływu na przedmiotową działkę należy przedstawić na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Pan [redacted] poza wyżej wspomnianymi wnioskami w mailu z dnia 29 listopada 2018 roku stwierdził iż:

- Z punktu widzenia celu, jakiemu ta inwestycja ma służyć, zakres opracowania powinien obejmować całą trasę, tzn. zakres opracowania powinien objąć także odcinek „ul. Pachońskiego - ul. Fieldorfa-Nila” w Krakowie. Wyniki analiz środowiskowych dla tego odcinka, wykonane zapewne w ramach innej inwestycji (o której wspomina prezydent miasta Krakowa w ww. piśmie BK-01.152.6.2015), powinny zostać uwzględnione w niniejszym raporcie. Nie bez znaczenia bowiem na płynność ruchu, a tym samym na emitowanie zanieczyszczeń i globalne oddziaływanie na środowisko ma fakt, czy włączenie ruchu samochodów do systemu istniejących ulic Krakowa nastąpi tylko w jednym miejscu, tj. na ulicy Pachońskiego, czy też rozłoży się równomiernie w infrastrukturze transportowej, aż do ulicy Fieldorfa-Nila. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie potwierdza iż odcinek trasy Wolbromskiej od ul. Pachońskiego w stronę Krakowa jest realizowany w ramach budowy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju III (dalej - KSTIII) Krowodrza Górka - Górka Narodowa. Do tut. dyrekcji wpłynęła dokumentacja w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach pozwolenia na budowę dla tej inwestycji.
- Biorąc pod uwagę nieokreśloną, zapewne bardzo odległą czasowo, perspektywę połączenia trasy wolbromskiej z ulicą Weissą w Krakowie, budowę ronda i nowego odcinka drogi lokalnej w pobliżu ul. Malinowej, a stanowiącej połączenie projektowanej inwestycji z istniejącą obecnie drogą wojewódzką nr 794 (ul. Zygmunta Glogera), można by ewentualnie uznać za przydatną wyłącznie do obsługi ruchu lokalnego dzielnicy Prądnik Biały i pobliskich marketów Lidl i Biedronka. Budowa tego łącznika miałaby większy sens i uzasadnienie, gdyby w pobliżu urządzono parking typu „P&R”. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie potwierdza że parking typu „P&R” planowany jest w rejonie ul. Pachońskiego w ramach inwestycji KST III. Budowa łącznika do Glogera może być realizowana jako odrębny etap
- w późniejszym terminie.
- Zachodnia obwodnica Zielonek powinna być projektowana z uwzględnieniem w przyszłości wybudowania linii tramwajowej. Prognozowane przez Autorów w opracowaniu natężenie ruchu w



roku 2035 ok. 39700 poj./dobę uzasadnia potrzebę realizacji parkingów „P&R”. Inwestor nie przewiduje na tym odcinku budowy linii tramwajowej. Wniosek nie został uwzględniony.

- *Istniejące na początkowym odcinku trasy dwie dwutorowe napowietrzne linie elektroenergetyczne 110 kV, będą wymagały prawdopodobnie przebudowy - jedna z nich na linię kablową, zlokalizowaną w gruncie, w pasie projektowanej drogi, zaś druga na linię napowietrzną, pozostającą na starej trasie, lecz w innej konfiguracji rozmieszczenia przewodów, zawężającej jej gabaryty. Czy Autorzy Raportu OŚ znają warunki techniczne przebudowy wydane przez TAURON Dystrybucja SA ? Jeśli tak, to należy w obliczeniach oddziaływania hałasu uwzględnić oddziaływania skumulowane, tj. uwzględniające również hałas od jednej z tych linii, generowany szczególnie przy zlej pogodzie (duża wilgotność, mżawka, średnio intensywny opad, sadź), na skutek zjawiska ulotu elektrycznego z przewodów i osprzętu linii (tzw. popularnie syczenie i buczenie linii). Inwestor potwierdził, że pozyskał warunki techniczne na przebudowę sieci wysokiego napięcia. Obowiązujące obecnie przepisy regulują oddziaływanie akustyczne linii energetycznych w sposób istotnie różny od regulacji dotyczących dróg. Należy zauważyć, że oddziaływanie akustyczne linii energetycznych jest wielokrotnie niższe od oddziaływania ruchu drogowego, a wręcz marginalne.*
- *Należy wyjaśnić, dlaczego wartości hałasu dB(A) wyliczone i zamieszczone w tabelach w kolumnie „po zastosowaniu działań ograniczających” są wyższe niż zamieszczone w kolumnie „bez działań ograniczających” (np. Tabela 26 w Raporcie OŚ) ? Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przeanalizował ponownie tabelę zamieszczoną w raporcie i po konsultacji z autorami raportu potwierdza, iż jest to błąd edycyjny - omyłkowo przedstawiono nazwy poszczególnych kolumn. Błąd ten nie ma wpływu na ostateczne wyniki oraz wnioski i propozycje zabezpieczeń akustycznych terenów chronionych akustycznie. Rysunki przedstawiające oddziaływanie akustyczne planowanej inwestycji są sporządzone prawidłowo.*
- *W zakresie ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach powołana przez Autorów Raportu OŚ norma PN-87/B-02151/01 została wycofana z obiegu, natomiast norma PN-87/B-02151/02 została wycofana i zastąpiona normą PN-B-02151-2:2018-01. Analiza oddziaływania drgań na budynki (rozdział 6.3 Raportu OŚ) została opracowana w oparciu o nieaktualną normę PN-85/B-02170. Biorąc pod uwagę znaczenie tej normy w diagnostyce wpływu drgań podłoża na budynki należy zweryfikować ocenę zawartą w Raporcie z uwzględnieniem zasadniczych zmian zawartych w znowelizowanej normie PN-B-02170:2016-12 (weszła w życie w grudniu 2016 roku). Tym bardziej powoływanie się w ocenie na badania wykonane dla innego obiektu, w innym miejscu i czasie (trasa siekierska w Warszawie) nie można uznać za wystarczające i miarodajne. Z uwagi na długi czas przygotowywania raportu, spowodowany koniecznością dokonywania niezbędnych uzgodnień niektóre normy uległy zmianie. Po weryfikacji stwierdzono, iż nowe uwarunkowania nie zmieniają istotnie poczynionych ustaleń i nie wpływają na wskazane w raporcie wnioski. Większość wyników badań w zakresie oddziaływania drgań na budynki oraz dane literaturowe wskazują, iż w przypadku przeciętnych warunków geotechnicznych występujących na drodze propagacji od źródła drgań do budynku oraz płaskiego ukształtowania terenu, można w obliczeniach projektowych budynku pominąć oddziaływanie drgań przekazywanych przez podłoże na budynek, jeżeli projektowany budynek będzie znajdował się w odległości większej niż 15 m od osi najbliższego pasa drogi kołowej I kategorii lub ulicy przelotowej. W pozostałych przypadkach jest to trudne do oceny na etapie projektowania inwestycji z uwagi na wielość zmiennych (m. in. warunki geotechniczne, konstrukcję budynku, ukształtowanie terenu).*
- *W podsumowaniu Raportu OŚ (rozdz. 14), biorąc pod uwagę wszystkie przeanalizowane aspekty oddziaływania na środowisko, należałoby wskazać optymalne miejsce na zorganizowanie zaplecza budowy. Precyzyjne określenie miejsc organizacji zaplecza zabudowy nie jest wskazane z uwagi na dostępność terenu na etapie budowy i sposób prowadzenia prac. Dynamicznie zmieniająca się sytuacja w terenie może spowodować, że tereny te nie będą dostępne. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie w niniejszej decyzji wskazał miejsca gdzie nie należy lokalizować zaplecza budowy ze względu na oddziaływanie jego na środowisko przyrodnicze.*

Pan [REDACTED] mailem z dnia 29 listopada 2018 roku zwrócił się z prośbą o zmianę zakończenia drogi technicznej kończącej się na działce [REDACTED] Prowadzi działalność rolniczą na działce [REDACTED] Działka [REDACTED] w Pękowicach ma powierzchnię 1,5 ha. Na planowanych rozwiązaniach, wjazd do tej działki uniemożliwia wjazd ciężkim sprzętem, w celu wykonania prac rolniczych (np. kombajny zbożowe i inny sprzęt rolniczy). Przedłużenie odcina drogi technicznej (bez zmiany wjazdu w obręb zabudowania), rozwiąże również problem ewentualnej rozbiórki pomieszczeń gospodarczych. Po konsultacji z Inwestorem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uwzględnił przedmiotowy wniosek. Możliwym jest wydłużenie Dd-6 i połączenie jej ścieżką rowerową z rondem w Pękowicach.

Mailem z dnia 21 listopada pani [REDACTED] wyraziła swój sprzeciw w sprawie budowy planowanej obwodnicy Zielonek w związku z zakupem domu w zabudowie bliźniaczej przy ul. Na Popielówkę w Zielonkach. Wniosek nie został uwzględniony, gdyż droga zaplanowana została zgodnie z korytarzem planowanej już wiele lat temu inwestycji. Teren pod przedmiotową drogę został zabezpieczony i przeznaczony na ten cel w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentach strategicznych województwa małopolskiego.

Mailem z dnia 28 listopada 2018 roku pan [REDACTED] wnioskował również o przesunięcie o kilka metrów w stronę zachodnią projektowaną drogę. Ta część wniosku nie została uwzględniona w niniejszej decyzji. Jak już wcześniej wspomniano droga zlokalizowana zostanie w korytarzu przeznaczonym i zaplanowanym na tą inwestycję już od wielu lat. Przesunięcie drogi spowoduje przesunięcie się jej w stronę innych budynków mieszkalnych. W chwili obecnej jej lokalizacja jest wysoce uzasadniona.

Pani [REDACTED] pismem z dnia 29 listopada wyraziła sprzeciw do projektu i budowy drogi „Wolbromskiej”, na terenie jej działki w Zielonkach. Dzięki tej działce utrzymuje swoją rodzinę i posiada status rolnika. Odebranie jej tego wszystkiego pozbawi ją środków do życia. Ponad to droga będzie przebiegać przez tereny zielone i wyniku jej budowy ulegną zniszczeniu siedliska gatunków chronionych: dzięciola zielonego, zimorodka, wydry, bobra, rzekotki drzewnej, żaby trawnej i wielu innych. Teren pod przedmiotową drogę został zabezpieczony i przeznaczony na ten cel w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentach strategicznych województwa małopolskiego już wiele lat temu. Zajętość terenu pod planowaną inwestycję została ograniczona do niezbędnego minimum, a za obszary zajęte przez niniejszą obwodnicę zostanie wypłacone odszkodowanie. Kwestia odszkodowania nie jest tematem decyzji środowiskowej. Jak wskazano w raporcie projektowany przebieg trasy w najmniejszym możliwym stopniu ingeruje w tereny istniejącej zieleni i nie spowoduje zniszczenia siedlisk wymienionych gatunków. Potencjalne stwierdzenie niektórych wskazanych gatunków na całym badanym terenie (badania prowadzone w dużo szerszym pasie niż projektowana inwestycja) nie oznacza zniszczenia siedlisk tych gatunków. Jedynym gatunkiem, na którego siedlisko może wpłynąć inwestycja jest zimorodek, jednak bezpośrednio w miejscu przecięcia doliny Prądnika (Białuchy) nie stwierdzono stanowisk lęgowych (poza 1 niepewną norą). Dla gatunku tego utrzymany zostanie wystarczający biotop w sąsiadującej z inwestycją dolinie (co wskazano w raporcie). przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego i ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków chronionych wymagać będzie zgody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie.

Pani [REDACTED], Pani [REDACTED] oraz Pan [REDACTED] pismami z dnia 29 listopada 2018 r. wyrazili sprzeciw dotyczący przebiegu preferowanego wariantu pierwszego ww. trasy. Powyższa trasa w ich przypadku rozdziela posiadane gospodarstwa rolne co będzie bardzo utrudniać prowadzenie prac rolnych oraz zmniejszy ich powierzchnię co skutkować będzie zmniejszeniem ich siły ekonomicznej. Kolejnym czynnikiem negatywnym tego przebiegu jest bliskość planowanej drogi od ich domów jak również posadowienie jej z drugiej strony domów w stosunku do starej drogi wojewódzkiej 794, co będzie drastycznie obniżać standard zamieszkania. Wnioskują o przesunięcie przebiegu trasy w ramach wariantu pierwszego wzdłuż rzeki Prądnik Korzkiewski na odcinku od ronda w Pękowicach do ronda złączeniowego z aktualną drogą wojewódzką 794. Nierozumieli dla nich jest planowanie inwestycji w pięknej i cichej dotychczas dolinie Prądnika Korzkiewskiego, której teren był dotychczas blokowany od wszelkiej zabudowy jako otulina doliny. Preferowany przez nich wariant jest nr trzeci, który omija nie tylko ich gospodarstwa i domostwa oraz wielu innych właścicieli co przynajmniej częściowo zmniejszy jego uciążliwość dla okolicznych mieszkańców. Wyżej wymienieni Państwo wiedzą, że wariant trzeci przechodzi również przez cenne przyrodniczo tereny ale stanowi on teren





*niezabudowany i najmniej uciążliwy a dobro mieszkańców jest nadrzędnym czynnikiem. Jak już niejednokrotnie w niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie stwierdził, teren pod przedmiotową drogę został zabezpieczony i przeznaczony na ten cel w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentach strategicznych województwa małopolskiego już wiele lat temu. Zajętość terenu pod planowaną inwestycję została ograniczona do niezbędnego minimum, a za obszary zajęte przez niniejszą obwodnicę zostanie wypłacone odszkodowanie. Wybranie wariantu trzeciego również spotkałoby się z olbrzymim sprzeciwem właścicieli tamtejszych terenów. Po zastosowaniu środków minimalizujących wskazanych w niniejszej decyzji oddziaływanie przedmiotowej obwodnicy nie przekroczy wartości dopuszczalnych.*






*Pani [redacted] nie zgadza się na budowę drogi przez jej działkę nr [redacted] wyburzenie nowego budynku. Proponuje wybranie wariantu nr 3 drogi Wolbromskiej. Wniosek został odrzucony. Przedmiotowy budynek jest w bezpośredniej kolizji z inwestycją, nie istnieje możliwość zachowania budynku. Za obszary zajęte przez niniejszą obwodnicę zostanie wypłacone odszkodowanie, nie jest to przedmiotem niniejszego postępowania.*

*Pani [redacted] pismem z dnia 29 listopada 2018 roku wyraziła swój sprzeciw w sprawie budowy tej drogi na odcinku Kraków-Zielonki (węzeł północnej obwodnicy Krakowa). Na tym terenie jest obecnie osiedle domów jednorodzinnych. Trasa wolbromska jest zaprojektowana przez środek tego osiedla w bezpośrednim sąsiedztwie domów. Spowoduje to wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu. Korytarz pod linią wysokiego napięcia jest w tej chwili drogą przemieszczania się zwierzyny leśnej i polnej w kierunku północ-południe. Trasa wolbromska podzieli pola uprawiane rolniczo w poprzek i uniemożliwi bezpośredni przejazd do części zachodniej. Trasa wolbromska nie rozładuje korków z tego względu, że wjazd do miasta jest już i tak ograniczony. Ta inwestycja będzie tylko przeniesieniem problemu komunikacji z jednej części Zielonek na drugą. Wnosi o nie realizowanie tej inwestycji w tym terenie, tylko o modernizację istniejących sieci komunikacyjnych. Wniosek został odrzucony. W ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie modernizacja istniejącej sieci drogowej wewnątrz Zielonek jest niemożliwa z uwagi m. in. na istniejącą zabudowę wzdłuż drogi. Inwestycja jest prowadzona w korytarzu stanowiącym rezerwę w dokumentach planistycznych. Przedmiotowa inwestycja posiada planowane połączenie z Północną Obwodnicą Krakowa i kontynuację na terenie miasta Krakowa do ul. Opolskiej - Trasa Wolbromska. Jak już wcześniej wspomniano inwestycja ma na celu rozładowanie korków w gminie Zielonki a nie przeniesienie ich w inną część gminy.*

*Pan [redacted] pismem z dnia 28 listopada 2018 roku zgłosił sprzeciw w związku z przebiegiem drogi przebiegającej przez działkę nr ew. [redacted] położoną w miejscowości Pękowice, gm. Zielonki. Zaznaczył, że już w 2005r. wyraził swój sprzeciw w związku z koniecznością budowy tejże drogi, mimo to Gmina nie wzięła jego sprzeciwu pod uwagę. Już wtedy zaznaczył, iż budowa Drogi Wolbromskiej koliduje z jego działalnością rolniczą, co w znacznym stopniu ograniczy jego wpływ do budżetu rodzinnego. Natomiast sam fakt przebiegu w/w drogi w bliskiej odległości domu będzie dla niego i jego rodziny stwarzał niebezpieczeństwo zagrożenia zdrowia i życia, oraz zwiększy hałas i ilość spalin co znacząco pogorszy komfort życia. Następną uwagą jest to, iż droga będzie budowana na nasypie, przy większych opadach deszczu lub roztopach będzie podtapiany, nie ulega wątpliwości fakt, iż podczas budowy oraz później powstałe drgania mogą powodować pęknięcia budynku co w późniejszym okresie może w znacznym stopniu powodować degradację budynku. Zadał pytanie czy Inwestor przewidział ewentualne rekompensaty wynikające z usytuowania budynku tak blisko drogi wojewódzkiej. Poza tym zauważył, że aktualnie z jednej strony budynku przebiega droga gminna a po wybudowaniu drogi „ Zachodnia Obwodnica Zielonek „ będzie miał już z trzech stron drogi, natomiast z czwartej strony budynku ma wytyczoną drogę dojazdową do działki sąsiada gdzie najbardziej prawdopodobnie będzie miał osiedle. W wyżej wymienionej sytuacji mieszkanie a tym bardziej godziwe funkcjonowanie stanie się niemożliwe. Uważa, iż budowa drogi powinna być dobrem obopólnym tzn. przynieść korzyść kierowcom a w jak najmniejszym stopniu być uciążliwa dla mieszkańców mieszkających wzdłuż drogi. Dlatego też według niego najbardziej korzystnym bez względu na koszty jest wariant „III”, który też jest najmniej uciążliwy dla mieszkańców. Wniosek został odrzucony. Podobnie jak w poprzednich wnioskach, w których mieszkańcy wyrażają sprzeciw w sprawie budowy planowanego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zaznacza że inwestycja w śladzie wariantu 1 była planowana już od lat i została*

uwzględniona w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Projektowana droga posiadać będzie niezbędne zabezpieczenia w tym m. in. ekrany akustyczne oraz odwodnienie. Należy zauważyć, że układ drogowy dzieli istniejącą zlewnię wód powierzchniowych i będzie ją w części przejmować poprzez system rowów i kanalizacji. W związku z powyższym należy się spodziewać poprawy w zakresie oddziaływania wód powierzchniowych.

Pani  pismem z dnia 4 grudnia 2018 roku (pismo w plynęło 4 grudnia 2018 r. po terminie przewidzianym na składanie uwag i wniosków) złożyła wniosek o uwzględnienie w projekcie na wysokości km 3+120 przy drodze serwisowej DD-6 planowanej „Zachodniej obwodnicy Zielonek” przebudowy istniejącego zjazdu z ul. Pękowickiej (DD-6) do działki  obręb 25 jednostka ewidencyjna Kraków-Krowodrza. W związku z budową „Zachodniej Obwodnicy Zielonek” planowana jest droga serwisowa DD-6 przez ul. Pękowicką. Aktualna sytuacja formalno-prawna drogi gruntowej na ul. Pękowickiej jest skomplikowana ze względu na fakt iż granica pomiędzy Gminą Kraków, a Gminą Zielonki przechodzi w ciągu istniejącej drogi gruntowej. Wspomniana granica pomiędzy Gminami ze względu na swój nieregularny kształt spowodowała, że od momentu jej wytyczenia istniał spór pomiędzy organami samorządowymi w zakresie własności, co doprowadziło do całkowitego zniszczenia istniejącej niegdyś drogi gruntowej do poziomu drogi lokalnej nieprzejezdnej dla samochodów osobowych. Aktualnie droga wykorzystywana jest jedynie przez specjalistyczny sprzęt rolniczy w celach rolniczych, rowerzystów oraz pieszych w celach rekreacyjnych. Ulica Pękowicka jest zupełnie nieprzejezdna dla samochodów osobowych, a sytuacja ciągnie się już od kilkudziesięciu lat. Dodatkowo na przestrzeni lat przy ul. Pękowickiej były porzucane wywrotki z ziemią, gałęziami, gruzem oraz mieszaniną materiałów budowlanych co spowodowało trudności z dojazdem do wielu nieruchomości.

W konsekwencji spowodowało to, że zjazd na działkę  pomimo tego, że faktycznie istnieje jest niewidoczny i niedostępny przez porastającą zielen. Obawia się, że w istniejącej sytuacji zważając na zaproponowaną koncepcję budowy drogi serwisowej w obrębie ul. Pękowickiej będzie pozbawiona dojazdu do drogi publicznej co spowoduje problem z użytkowaniem działki. Warto również podkreślić niezgodność części dokumentacji „Koncepcji budowy zachodniej obwodnicy Zielonek” przekazanej do konsultacji z aktualną koncepcją dostępną w pracowni inżynierskiej Klotoida. W koncepcji opublikowanej do konsultacji planowany przebieg drogi serwisowej DD-6 ul. Pękowicka pokrywa się z istniejącą drogą gruntową, zaś zakres opracowania nie wchodzi na działkę  . Podczas konsultacji społecznych, które odbyły się w dniu 28.11.2018 w budynku „Centrum Integracji Społecznej” w Zielonkach z udziałem Wójta Gminy Zielonki oraz przedstawicieli Ochrony Środowiska, Województwa Małopolskiego oraz kierownika zespołu projektowego z biura Klotoida okazało się, że planowana droga serwisowa DD-6 ul. Pękowicka została przesunięta kilkanaście metrów, tak aby znalazła się w całości w granicach administracyjnych Gminy Kraków. Zgadzam się z zaproponowaną zmianą w całości, chociaż ze wstępnych pomiarów wynika, że droga wraz z pasem drogowym pomniejszy działkę o powierzchnię 2,5 ara, natomiast nie akceptuję nie uwzględnienia dotychczas istniejącego zjazdu przez środek działki  na działkę z drogi polnej. Zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, w przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczasowo istniejących należy do zarządcy drogi. Wywodząc z powyższego wnosi o uwzględnienie w projekcie „Zachodniej obwodnicy Zielonek” dotychczas istniejącego zjazdu z ul. Pękowickiej do działki  przez środek działki  . Dla istniejącego zjazdu została opracowana koncepcja przebudowy zjazdu na zjazd normatywny, dopasowana do opracowania przygotowanego przez „Pracownię Inżynierską Klotoida” dla Zarządu Województwa Małopolskiego, którą prosi uwzględnić w koncepcji, projekcie budowlanym, a także na etapie wykonawstwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie informuje iż Inwestor jest zobowiązany aby odbudować wszystkie zjazdy do działek, które utracą dostępność do drogi publicznej w wyniku przedmiotowej inwestycji. Szczegółowa lokalizacja zjazdów zostanie określona na etapie projektu budowlanego. W odniesieniu do niezgodności części dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie uzyskał wyjaśnienie od projektanta, że zmiana w przebiegu ul. Pękowickiej wynikała w toku uzgodnień koncepcji z ZIKiT. Obecnie została ona przesunięta kilkanaście metrów, tak aby znalazła się w całości w granicach administracyjnych Gminy Kraków. W koncepcji pokazywanej w czasie spotkania z zainteresowanymi mieszkańcami, które odbyły się w dniu 28.11.2018 w budynku „Centrum Integracji Społecznej” w Zielonkach omyłkowo na jednym arkuszu wydrukowano nieaktualną wersję, gdzie ul. Pękowicka przebiegała częściowo na terenie Gminy

Zielonki jak i Gminy Kraków. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie brał udziału w wyżej wymienionym spotkaniu – odbyły się one z inicjatywy Wójta Gminy Zielonki.

*Pan █████ pismem z dnia 29 listopada 2018 roku poza wnioskiem o uzupełnienie ekranów wniósł o wyprostowanie trasy na odcinku POK do ul. Pachońskiego w kierunku pd-wsch poprzez przesunięcie ronda (okolice ul. Lawendowej/ul. Wiarusa) maksymalnie w kierunku pd-wsch. Na wysokości os. Łokietka w Zielonkach trasa jest „nienaturalnie wygięta” w kierunku zachodnim. Podczas gdy to właśnie strona zachodnia jest zdecydowanie gęściej zabudowana. Żeby zminimalizować wpływ smogu, elektro-smogu (linia wysokiego napięcia planowana jest właśnie po zachodniej stronie trasy) i hałasu dla większości mieszkających już ludzi w tym obszarze trasa powinna być w tym obszarze maksymalnie odsunięta w kierunku pd-wsch. Co z kolei oznacza, że rondo planowane w pobliżu skrzyżowania ul. Lawendowa/ul. Wiarusa powinno być maksymalnie odsunięte w kierunku pd-wsch. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ponownie zaznacza, że trasa planowanej inwestycji jest projektowana w terenie zarezerwowanym pod tą inwestycję w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Obecnie po obu stronach projektowanego ronda i drogi teren jest intensywnie zabudowywany.*

**Podsumowując analizę wyżej wymienionych wniosków można uznać, iż większość były to postulaty mieszkańców, stron postępowania o uwzględnienie w projekcie budowlanym dodatkowych zabezpieczeń akustycznych bądź wprowadzenia/dostosowania nowych rozwiązań w zakresie zjazdów, dróg serwisowych, chodników, ścieżek rowerowych itp. Każdy z wniosków został przeanalizowany, a część została pozytywnie rozpatrzona. Wnioski o zmianę wariantu stanowiły subiektywne podejście do inwestycji i nie zostały poparte silnymi argumentami merytorycznymi.**

#### **Omówienie wariantów przedsięwzięcia:**

Projektowana inwestycja jest zlokalizowana na terenie województwa małopolskiego, powiatu krakowskiego i miasta na prawach powiatu Krakowa, gmin Zielonki i Wielka Wieś (niewielki fragment).

W ramach oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano trzy możliwe warianty przebiegu obwodnicy, różniące się trasą przebiegu. Wszystkie trzy warianty mają wspólny początkowy odcinek długości około 3,1 km w ramach tzw. Trasy Wolbromskiej, od skrzyżowania z ul. Pachońskiego do planowanego skrzyżowania z węzłem planowanej Północnej Obwodnicy Krakowa. Trasa obwodnicy zaczyna się w mieście Krakowie włączeniem do ul. Pachońskiego. Dalej przebiega na północny zachód, po nowym śladzie, przecinając ulice Szymona Zimorowicza, Jasną, linię kolejową nr 95, ulicę Rybałtowską i Piaszczystą, i dalej biegnie w kierunku północno-zachodnim do projektowanego węzła z włączeniem do ul. Glogera. Następnie przebiega między liniami wysokiego napięcia, pomiędzy ul. Lawendową/Na Popielówkę i ul. Na Piaski/Długopolską, przecinając ul. Malowniczą, Złote Piaski. Przechodzi na drugą stronę linii wysokiego napięcia i dochodzi do ul. Długopolskiej/Pękowickiej. Włącza się do węzła drogowego Północnej Obwodnicy Krakowa za pośrednictwem ronda (wg koncepcji POK).

Dalej następuje rozdzielenie trzech wariantów na:

- Wariant 1 (tzw. zielony) – długości około 1,9 km: trasa przebiega głównie przez łąki i pola uprawne, w minimalnym stopniu ingerując w istniejącą zabudowę, omija fort Pękowice po wschodniej stronie, krzyżuje się z ul. Jurajską (ul. Rzyczyska) w Pękowicach (projektowane rondo) i przecina rzekę Białuchę (Prądnik) projektowanym mostem. Następnie przebiega łagodnym łukiem w kierunku północno-zachodnim, przecinając ul. Na Łąki. Włącza się do DW 794 (ul. Krakowskie Przedmieście) w okolicach skrzyżowania z ul. Nad Strugą. Rozpatrywane są dwa subwarianty włączenia:
  - W1a – włączenie poprzez skrzyżowanie typu rondo oraz włączenie drogi wewnętrznej bezpośrednio do DW 794,
  - W1b - skrzyżowanie z wydzielonym pasem dla pojazdów skręcających w lewo oraz włączenie drogi wewnętrznej do starodroża.
 Wariant poprowadzony jest w korytarzu zarezerwowanym pod obwodnicę w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.
- Wariant 2 (tzw. pomarańczowy) – długości około 2 km: przebiega w kierunku północno-wschodnim, przez grunty zadrzewione, nieużytki i pola uprawne, omija fort Pękowice po

wschodniej stronie i przecina rzekę Białuchę (Prądnik) projektowanym mostem na skrzyżowaniu z ul. Rzeczyska. Następnie łagodnym łukiem przebiega w kierunku północno-zachodnim, przecinając ul. Na Łąki włącza się do DW 704 (ul. Krakowskie Przedmieście) w okolicach skrzyżowania z ul. Nad Strugą. Trasa obwodnicy w minimalnym stopniu ingerując w istniejącą zabudowę. Wariant nie pokrywa się z korytarzem zarezerwowanym pod obwodnicę w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Warianty 1 i 2 mają wspólny koniec w ciągu DW 794.

- Wariant 3 (tzw. niebieski) – długości około 3,9 km: kieruje się na północny zachód, przechodzi estakadą nad drogą do Pękowic (ul. Jurajska), omija od zachodu fort Tonie i łukiem, w kierunku północno-wschodnim omija Pękowice. Przecina ul. Ojcowską w Pękowicach i kieruje się w stronę doliny Prądnika. Przechodzi wiaduktem/mostem nad ul. Galicyjską i rzeką Białuchą (Prądnik). Zakończenie trasy zlokalizowano na istniejącym skrzyżowaniu DW 794 z drogą do Giebułtowa (ul. Podwikle). Trasa obwodnicy przebiega głównie przez łąki i pola uprawne, w minimalnym stopniu ingeruje w istniejącą zabudowę. Trasa wariantu różni się od poprzednich wariantów. Omija fortyfikacje „Twierdzy Kraków” po zachodniej stronie, przechodzi przez Wzgórze Pękowickie i przecina rzekę Białuchę (Prądnik) projektowanym mostem. Wariant odbiega od korytarza zarezerwowanego pod obwodnicę w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W wszystkich trzech wariantach na odcinku od początku projektowanego odcinka do węzła drogowego „Zielonki” zastosowano przekrój drogowy dwujezdniowy, natomiast na dalszym odcinku w stronę północną, do włączenia do istniejącej drogi wojewódzkiej DW 794 przekrój jednojezdniowy.

Projektowana obwodnica krzyżuje się z istniejącym układem komunikacyjnym w zakresie dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i lokalnych. Dostęp do drogi będzie się odbywał poprzez projektowane skrzyżowania (głównie o ruchu okrężnym), na przecięciu się z następującymi istniejącymi i projektowanymi drogami publicznymi.

Na obszarze projektowanej obwodnicy w przypadku każdego z analizowanych wariantów występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- istniejące i zaprojektowane sieci elektroenergetyczne, w tym wysokiego napięcia (powyżej 110 kV)
- istniejące i zaprojektowane gazociągi, w tym wysokiego ciśnienia (powyżej 0,5 MPa)
- istniejące i zaprojektowane sieci wodociągowe,
- istniejące i zaprojektowane sieci ciepłownicze (c.o)
- istniejące i zaprojektowane sieci teletechniczne
- istniejące i zaprojektowane sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej i tłocznej,
- istniejące i zaprojektowane sieci kanalizacji deszczowej,
- istniejące sieci drenarskie.

Wariant preferowany przez inwestora – 1 zakłada budowę maksymalnie siedmiu obiektów inżynierskich o mniejszych parametrach (o łącznej sumarycznej długości ok. 115m), natomiast wariant 2 trzech lecz w tym jeden obiekt o długości ok. 240m (o łącznej sumarycznej długości ok. 268m), a wariant nr 3 cztery obiekty, w tym jeden o długości ok. 265 m (o łącznej sumarycznej długości ok. 396m). Ilość i parametry obiektów inżynierskich wynikają z ukształtowania terenu poszczególnych przebiegów wariantów i stanowią znaczące kryterium w analizie porównawczej, gdyż generują wysokie koszty realizacyjne. Koszty realizacji obiektów inżynierskich są nieporównywalnie wyższe od budowy drogi.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na etapie budowy będzie miało charakter przejściowy i ustąpi po zrealizowaniu inwestycji. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na tym etapie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wskazał w niniejszej decyzji szczegółowe warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Ocenę oddziaływania projektowanej obwodnicy Zielonek, w trzech wariantach, przeprowadzono na podstawie prognozowanego natężenia ruchu pojazdów sporządzonych dla horyzontów czasowych:

2025 r. - pierwszy rok po oddaniu obwodnicy Zielonek do eksploatacji, 2030 r. - 6 lat po oddaniu inwestycji do eksploatacji oraz 2035 r. - 11 lat po oddaniu inwestycji do eksploatacji.

W ramach raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (dalej – *raportu oos*) przeanalizowano następujące zanieczyszczenia powietrza: dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył zawieszony PM<sub>10</sub>, pył drobny PM<sub>2.5</sub>, benzen, tlenek węgla, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne. Substancje te są najbardziej charakterystyczne dla zanieczyszczeń komunikacyjnych, w związku z tym zostały one wskazane w analizach emisji zanieczyszczeń od przedmiotowej inwestycji. Do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza z planowanej inwestycji przyjęto tło zanieczyszczeń na podstawie danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie.

Do prognozy rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza przedstawionej w *raporcie oos* zastosowano program Operat FB bazujący na modelu CALINE3.

W ramach przeprowadzonej analizy w horyzoncie roku 2035 w przypadku wszystkich analizowanych substancji poza PM<sub>10</sub> i PM<sub>2.5</sub> nie stwierdzono występowania poza pasem drogi stężeń maksymalnych 60 min. wyższych w roku od poziomu D<sub>1</sub> częściej niż 0,2% czasu w roku oraz stężeń średniorocznych wyższych od poziomu D<sub>a</sub> – R. Standardy jakości powietrza będą dotrzymane.

Oddziaływanie skumulowane może wystąpić w odniesieniu do przebiegających w niewielkiej odległości od przedsięwzięcia innych ciągów komunikacyjnych, istniejących i planowanych. W ocenie oddziaływania na jakość powietrza atmosferycznego uwzględniono już istniejące źródła emisji w tym istniejące natężenie ruchu uwzględniając tło substancji w powietrzu zgodnie z danymi WIOŚ, oraz prognozowane natężenie ruchu po realizacji planowanej inwestycji Północnej Obwodnicy Krakowa (przyjęto zwiększone potoki ruchu do analizy).

Zgodnie z wynikami przeprowadzonych obliczeń i symulacji planowana obwodnica w przypadku każdego z analizowanych wariantów nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać na środowisko pod względem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza. Stopniując warianty pod względem oddziaływania na powietrze atmosferyczne najbardziej niekorzystny jest wariant 3, kolejno wariant 1 i wariant 2. Natomiast standardy emisyjne we wszystkich wariantach są dotrzymane a przekroczenia odnośnie PM<sub>2.5</sub> i PM<sub>10</sub> wynikają już z istniejącego tła.

W *raporcie oos* dokładnie przeanalizowano wielkość emisji hałasu od projektowanej inwestycji, która zależy głównie od: wielkości natężenia ruchu, sposobu zagospodarowania otoczenia drogi, w tym lokalizacji elementów ekranujących hałas drogowy, udziału w potoku ruchu pojazdów ciężkich, średniej prędkości pojazdów.

Ochronie akustycznej podlegają jedynie tereny zagospodarowane w sposób, ze względu na który, wymagana jest na nich ochrona przed hałasem. W przypadku, kiedy w myśl zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dany obszar jest np. terenem zabudowy mieszkaniowej, to do czasu, kiedy na tym terenie nie powstanie zabudowa mieszkaniowa, nie zapewnia się wymaganej dla zabudowy mieszkaniowej ochrony przed hałasem.

Obliczenia rozkładu pola akustycznego przedstawione w *raporcie oos* pochodzącego od źródeł komunikacyjnych zostały wykonane z zastosowaniem programu komputerowego SoundPlan v.7.4. Metodologia prac związanych z budową modelu obliczeniowego obejmowała: przygotowanie danych dotyczących pokrycia terenu na podstawie informacji zawartych na mapach zasadniczych i topograficznych, przygotowanie danych dotyczących lokalizacji obiektów budowlanych na podstawie informacji zawartych na mapach zasadniczych, wizji lokalnej oraz dokumentacji fotograficznej, przygotowanie danych dotyczących klasyfikacji terenów chronionych, na podstawie wizji lokalnej oraz informacji zawartych na mapach zasadniczych, przygotowanie danych dotyczących przebiegu trasy projektowanej drogi, przygotowanie danych charakteryzujących parametry akustyczne drogi, wykonanie obliczeń rozkładu poziomu hałasu w środowisku dla stanu istniejącego i prognozowanego, przygotowanie danych dotyczących lokalizacji ekranów akustycznych oraz wykonanie obliczeń rozkładu poziomu hałasu dla stanu prognozowanego dla sytuacji obejmującej realizację ekranów akustycznych.

Obliczenia rozkładu poziomu hałasu w środowisku przeprowadzono na wysokości 4 m nad poziomem terenu. Mapy hałasu analizowanego terenu zostały sporządzone w oparciu o numeryczny

model terenu pozyskany z Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Warszawie.

Ponadto wykonano obliczenia w 32 punktach obliczeniowych, zlokalizowanych przy elewacji poszczególnych budynków, przy uwzględnieniu ilości kondygnacji budynków mieszkalnych.

Przeprowadzone symulacje rozprzestrzeniania hałasu wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zwłaszcza w porze nocnej. Jednak zastosowania środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych, których lokalizacja i parametry zostały szczegółowo określone w warunkach do niniejszej decyzji spowoduje obniżenie jego poziomu, do dopuszczalnego przepisami prawa.

Przed przystąpieniem do projektu budowlanego inwestor winien dokonać ponownej weryfikacji budynków objętych ochroną akustyczną. Na wniosek społeczeństwa inwestor został zobowiązany do wykonania dodatkowych obliczeń emisji hałasu lokalizując punkt kontrolny w oknie najwyższej kondygnacji budynku na działce nr 1469/3) w Zielonkach oraz przy ul. Lawendowej 67 w Zielonkach. Należy również tak dobrać ekrany aby nie ograniczały światła dziennego poprzez zastosowanie ekranów przezroczystych.

Wraz z budową projektowanego układu drogowego zmianie ulegnie również struktura i natężenie ruchu w ciągu obecnego przebiegu dróg przebiegających przez m. Zielonki. Dotyczy to głównie ulic Pachońskiego i Glogera, gdzie natężenie ruchu znacznie spadnie, poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego na obwodnicę, a struktura ruchu zmieni się w kierunku ruchu osobowego.

Odpady powstające w fazie eksploatacji będą to głównie typowe odpady komunalne powstające w wyniku użytkowania drogi, oraz odpady związane z eksploatacją urządzeń infrastruktury drogowej. Oddziaływanie wszystkich wytworzonych odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstałe odpady będą zbierane w sposób selektywny przez wyspecjalizowane podmioty i gromadzone w wyznaczonych miejscach. Odpady będą usuwane przez służby świadczące usługi w zakresie utrzymania czystości na drogach.

Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie, trasa inwestycji nie przebiega przez tereny wrażliwe takie jak strefy ochronne ujęć wody, obszary GZWP czy tereny płytko zalegających wód podziemnych. Wyjątek stanowi dolina Prądnika, gdzie wody podziemne występują na głębokości mniejszej 2 m p.p.t.

Odwodnienie planowanej drogi będzie zapewnione poprzez nadanie odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych. Woda z jezdni zostanie odprowadzona do projektowanych rowów lub kanalizacji deszczowej, a następnie poprzez projektowane zbiorniki retencyjne kierowana do istniejących odbiorników. Wody opadowe pochodzące z obiektów inżynierskich oraz z odcinków w rejonie skrzyżowań i węzłów drogowych ujmowane będą za pomocą kanalizacji deszczowej. Na pozostałych odcinkach odprowadzane będą za pomocą przydrożnych rowów trawiastych. Na odcinku przebiegającym przez dolinę Prądnika (od km ok. 3+925 do km ok. 4+220) zostanie zastosowany szczelny system odwodnienia (uszczelnione rowy).

Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych zawartości substancji ropopochodnych w wodach opadowych pochodzących z planowanej obwodnicy. Natomiast na całym odcinku drogi prognozuje się przekroczenie dopuszczalnych stężeń zawiesin ogólnych. W związku z tym, system odwodnienia obwodnicy uwzględnić będzie rozwiązania gwarantujące redukcję zawiesin ogólnych w wodach opadowych, przed ich odprowadzeniem do odbiorników naturalnych.

Na kanalizacji deszczowej zaprojektowano wpusty deszczowe z osadnikami i koszami, w których zatrzymywane będą piasek i grubsze frakcje zawiesin oraz ciecz lekka. Funkcję urządzeń oczyszczających pełnić będą również przydrożne rowy trawiaste oraz zbiorniki retencyjne, gdzie zachodzić będzie sedimentacja zawiesiny. Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie, system ten będzie w stanie zapewnić redukcję zawartości zawiesiny ogólnej o około 80%.

Teren objęty opracowaniem podzielono na 8 zlewni.

Z uwagi na skrzyżowanie z projektowaną Północną Obwodnicą Krakowa wydzielono podwariant 'IA' i 'IB', które różnią się jedynie rozwiązaniami w rejonie w/w skrzyżowania. Podwariant „A”



przewiduje rozwiązania w przypadku gdy Północna Obwodnica Krakowa nie będzie realizowana, natomiast podwarian "B" uwzględnia realizację ww. obwodnicy.

#### **Zlewnia 1 (Wariant IA, IB):**

km 0+000 do km 0+307. Wody opadowe z tego odcinka ujmowane będą za pomocą kanalizacji opadowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie kanalizacja deszczowa w ul. Pachonńskiego, projektowana wg odrębnego opracowania („opracowanie szybkiego tramwaju”). Dla wód opadowych z tego odcinka przewiduje się zamknięty zbiornik retencyjny ZB.1 o pojemności czynnej  $V_{cz} = \text{ok. } 200\text{m}^3$ .

#### **Zlewnia 2 (Wariant IA)**

km 0+308 do km 3+150. W zlewni można wydzielić trzy obszary, które są ze sobą powiązane technologicznie. Końcowym odbiornikiem wód opadowych ze zlewni nr 2 będzie istniejący kanał deszczowy w ulicy Rybałtowskiej. Pierwszy obszar obejmuje odcinek projektowanej obwodnicy od km ok. 0+308 do km 0+960. Wody opadowe na ww. odcinku zbierane będą przez wpusty uliczne i odprowadzane kanałami deszczowymi do zbiornika retencyjnego ZB2 w km ok. 0+500 o pojemności czynnej  $V_{cz} = \text{ok. } 1400\text{m}^3$ .

Drugi obszar obejmuje odcinek drogi od km 0+960 do km ok. 3+150. Wody opadowe zbierane głównie poprzez rowy przydrożne, tylko w rejonie projektowanych rond projektuje się wpusty uliczne oraz odcinki kanałów deszczowych. W rejonie km 0+960, wody opadowe z w/w obszaru kierowane będą do zbiornika retencyjnego ZB3 o pojemności czynnej  $V_{cz} = \text{ok. } 5300\text{m}^3$ .

Trzeci obszar obejmuje łącznik Glogera od projektowanej obwodnicy do ulicy Zygmunta Glogera. Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzane będą do projektowanej przepompowni P4 ze zbiornikiem retencyjnym z rury DN1200 o długości ok. 25m, a następnie kierowane do zbiornika retencyjnego ZB3.

#### **Zlewnia 2 Wariant IB**

- km 0+308 do km 2+140. W zlewni podobnie jak w podwariancie IA można wydzielić trzy obszary, które są ze sobą powiązane technologicznie. Zmianie ulega obszar drugi i trzeci. Obszar drugi z uwagi na uwzględnienie zrzutu wód opadowych do rowów przydrożnych Północnej Obwodnicy Krakowa ulega zmniejszeniu co ma wpływ również na pojemność zbiornika retencyjnego nr ZB3. Natomiast obszar trzeci ulega powiększeniu o odcinek ulicy Glogera co ma wpływ na wielkość zbiornika przy przepompowni P4 przy ul. Glogera. Końcowym odbiornikiem wód opadowych ze zlewni nr 2 jest również istniejący kanał deszczowy w ulicy Rybałtowskiej.

Pierwszy obszar obejmuje odcinek projektowanej obwodnicy od km 0+308 do 0+960 (skrzyżowanie z ul. Glogera) i drogi Dd-2. Wody opadowe zbierane będą przez wpusty uliczne i odprowadzane będą kanałami deszczowymi do zbiornika retencyjnego ZB2 na wys. km 0+500 o pojemności czynnej  $V_{cz} = \text{ok. } 1400\text{m}^3$ .

Drugi obszar obejmuje odcinek drogi od km 0+960 do km 2+140. Wody opadowe zbierane będą poprzez rowy przydrożne i z wykorzystaniem studni wpadowych i krótkiego odcinka kanału deszczowego z wpustami ulicznymi, odprowadzane do zbiornika retencyjnego ZB3 o pojemności czynnej  $V_{cz} = \text{ok. } 1200\text{m}^3$ .

Trzeci obszar obejmuje łącznik Glogera od projektowanej obwodnicy do ulicy Zygmunta Glogera wraz z odcinkiem ok. 202m istniejącego pasa drogowego ulicy Glogera. Wody opadowe spływające z pasa drogowego poprzez projektowane wpusty uliczne i kanał deszczowy odprowadzane będą do projektowanej przepompowni P4 ze zbiornikiem retencyjnym z rur DN1200 o długości ok. 57,5m, a dalej do zbiornika ZB3.

#### **Zlewnia nr 3 (Wariant IB)**

- km 2+140 do km 3+150. Wody opadowe z tego odcinka poprzez system rowów otwartych odprowadzane będą do odwodnienia zaprojektowanego wg odrębnego opracowania dotyczącego północnej obwodnicy Krakowa.

#### **Zlewnia nr 4 (Wariant IA, IB)**

km ok. 3+150 do km 3+370. Wody opadowe w tej zlewni ujmowane będą za pomocą przydrożnych rowów i odcinków kanalizacji opadowej, a następnie odprowadzane do zbiornika retencyjnego ZB4 o pojemności czynnej  $V_{cz} = \text{ok. } 92\text{m}^3$ , zlokalizowanego w km ok. 3+140. Wody ze zbiornika odprowadzane będą do rowu przydrożnego.

#### **Zlewnia 5 (Wariant IA, IB)**

km ok. 3+370 do km ok. 4+100. Wody opadowe w tej zlewni ujmowane będą za pomocą przydrożnych rowów i odcinków kanalizacji opadowej, a następnie odprowadzane do zbiornika

retencyjnego ZB5 o pojemności czynnej  $V_{cz} = \text{ok. } 1000\text{m}^3$ , zlokalizowanego w km ok. 4+000, skąd zrzucane będą do rzeki Prądnik.

#### **Zlewnia 6 (Wariant IA, IB)**

km od 4+100 do km 4+676. Wody opadowe z tej zlewni odprowadzane będą za pomocą przydrożnego lewostronnego rowu i kierowane do rzeki Prądnik, po wcześniejszym zretencjonowaniu w planowanym zbiorniku ZB6 o pojemności ok.  $60\text{ m}^3$ .

#### **Zlewnia 7 (Wariant IA, IB)**

km ok. 4+100 do km 4+925. Zlewnia 7 stanowi równoległą zlewnię do zlewni nr 6 obejmując swym zakresem wody opadowe zbierane przez rów prawy projektowanego układu drogowego i kanalizację deszczową na odcinku od km 4+100 do końca opracowania tj. km 4+925. Odbiornikiem wód opadowych z tej zlewni jest rzeka Prądnik. Projektowany układ odwodnienia zbierać będzie wody opadowe głównie z istniejącego układu drogowego. Wody opadowe z projektowanego układu drogowego w zasadniczej części przechwytywane będą przez rów lewostronny w zlewni nr 6.

#### **Zlewnia 8 (Wariant IA, IB)**

Zlewnia obejmuje przebudowany istniejący rów przydrożny drogi wojewódzkiej nr 794 (ul. Krakowskie Przedmieście). Przebudowany rów odbiera wody opadowe z istniejącego rowu wzdłuż ulicy Nad Strugą w miejscowości Trojanowice i odprowadza je do istniejącego rowu w zlewni rzeki Białuchy (Prądnik). Rów na odcinku od km 4+673 do km 4+925 odprowadzać będzie także wody opadowe spływające z projektowanego układu drogowego.

Z uwagi na to, iż zlewnie 7 i 8 zbierać będą głównie wody opadowe z istniejącego układu drogowego, a przyrost wód w związku z realizacją planowanej inwestycji w tych zlewniach będzie niewielki, nie przewiduje się realizacji urządzeń retencyjnych w zlewni 7 i 8.

Inwestycja obejmować będzie budowę mostu na rzece Prądnik. Zgodnie z przedłożonymi informacjami przyjęte światło mostu zapewni swobodne przeprowadzenie wód powodziowych. Podpory obiektu zlokalizowane będą poza korytem cieku.

Przewiduje się wykonanie lokalnego umocnienia narzutem z kamienia naturalnego skarp i koryta cieku w obrębie planowanego mostu. Szczegółowy zakres umocnienia zostanie uzgodniony z zarządcą cieku na etapie projektu budowlanego.

W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed przedostawaniem się materiałów budowlanych na etapie prowadzenia prac związanych z realizacją obiektu, zostaną zastosowane folie i maty zabezpieczające.

Na etapie realizacji inwestycji przewidziano rozwiązania minimalizujące wpływ prowadzonych prac na środowisko gruntowo – wodne, wody powierzchniowe i podziemne, takie jak m.in.:

- wyposażenie zaplecza budowy w urządzenia sanitarne oraz zapewnienie regularnego odbioru ścieków i ich wywóz do oczyszczalni ścieków,
- odpowiedni stan techniczny sprzętu budowlanego,
- zabezpieczenie terenu baz materiałowych zaplecza budowy, poprzez uszczelnienie podłoża w miejscu składowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego,
- zapewnienie sorbentów na terenie budowy oraz na terenie zaplecza.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2016 poz. 1911), inwestycja realizowana będzie w zlewniach trzech jednolitych części wód powierzchniowych:

**JCWP Prądnik do Garliczki (kod RW20007213742)** - przedmiotowa JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód, a jej stan oceniony został jako zły. Na ocenę tą złożył się dobry stan chemiczny i umiarkowany stan ekologiczny. Celem środowiskowym dla niej wyznaczonym jest dobry stan chemiczny i ekologiczny. Osiągnięcie ww. celów uznano za zagrożone i dopuszczono dla niej czasową derogację 4(4)-1, ze względu na brak możliwości technicznych i występującą w zlewni JCWP presję komunalną. Założono, że osiągnięcie celów środowiskowych możliwe będzie do 2021 roku.



**JCWP Prądnik od Garliczki bez Garliczki do ujścia (kod RW20009213749)** – JCWP posiadająca status silnie zmienionej część wód. Ogólny stan wód ww. JCWP oceniony został jako zły. Na ocenę tąłożył się dobry stan chemiczny i umiarkowany potencjał ekologiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych, tj. dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego oceniono jako zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP dopuszczono derogację czasową 4(4)-1, ze względu na brak możliwości technicznych i występującą w zlewni JCWP niezidentyfikowaną presję. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Założono, że osiągnięcie celów środowiskowych możliwe będzie do 2021 roku.

**JCWP Sudół (kod RW20006213746)** – jest to naturalna część wód, o złym stanie ogólnym wód, ze względu na stan ekologiczny poniżej stanu dobrego. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i utrzymanie dobrego stanu chemicznego. W przypadku JCWP Sudół osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone i dopuszczono dla niej dwie derogacje: 4(4) – 1 i 4(4) -2, ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności. Jednocześnie oceniono, że osiągnięcie celów środowiskowych możliwe będzie do 2021 roku.

Inwestycja wiązać się będzie z odprowadzaniem wód opadowych do rzeki Prądnik.

Z raportu wynika, iż wody opadowe odprowadzane do wód powierzchniowych nie będą zawierały ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń charakterystycznych dla wód opadowych. W tym celu przewiduje się zastosowanie osadników i koszy osadczych na kanalizacji opadowej. Funkcje urządzeń oczyszczających pełnić będą również rowy trawiaste oraz zbiorniki retencyjne w których zachodzić będzie sedymentacja zawiesiny.

Etap realizacji może się wiązać ze zwiększeniem mętności wód w rzece Prądnik np. w wyniku spływów opadowych z odsłoniętych nawierzchni oraz w czasie realizacji obiektu mostowego na rzece Prądnik i odcinkowego umocnienia skarp i dna ciek w obrębie mostu. Będą to jednak oddziaływania czasowe ograniczone do etapu prac.

W świetle powyższego planowane przedsięwzięcie nie będzie mieć istotnego wpływu na elementy fizykochemiczne JCWP w zlewniach których będzie realizowane, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji.

Inwestycja nie będzie się wiązać z wprowadzaniem do wód powierzchniowych ścieków zawierających ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń, które powodowałyby pogorszenie stanu chemicznego ww. JCWP.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, nie nasili ono presji komunalnej występującej w zlewni JCWP Prądnik do Garliczki.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się realizację mostu na rzece Prądnik. Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie, obiekt posiadać będzie parametry umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych, a podpory zlokalizowane będą poza korytem. Ingerencja w koryto ciek wiązać się będzie jedynie z jego umocnieniem w rejonie planowanego obiektu. Może to spowodować odcinkowe naruszenie siedlisk występujących w strefie dennej i nadbrzeżnej na tym odcinku ciek. Będzie to jednak na tyle krótki odcinek w odniesieniu do całej długości JCWP, że oddziaływanie wynikające z realizacji umocnienia na elementy biologiczne całej JCWP będzie pomijalne.

Prace nie będą się wiązać z wykonaniem przegród poprzecznych ciek, przełożeniem koryta czy jego regulacją.

W świetle powyższego, należy uznać, że inwestycja nie wpłynie również w sposób istotny na elementy biologiczne i hydromorfologiczne JCWP w zlewniach których będzie realizowane i nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP Sudół, JCWP Prądnik do Garliczki i JCWP Prądnik od Garliczki (bez Garliczki) do ujścia.

Wg podziału JCWPd zawartego w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, projekt realizowany będzie w obrębie JCWPd 131. Stan ilościowy i chemiczny JCWPd 131 oceniony został jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie tego stanu, uznane zostało za niezagrażone.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie się wiązać z poborem wód podziemnych, w związku z czym nie wpłynie na stan ilościowy JCWPd 131. Lokalne ograniczenie infiltracji wód opadowych, wynikające z uszczelnienia terenu pod planowaną drogę również nie wpłynie istotnie na stan ilościowy JCWPd 131, tym bardziej, że na znacznym odcinku planowanej obwodnicy wody opadowe ujmowane będą za pomocą przydrożnych rowów trawiastych które zapewnią ich częściowe infiltracje do ziemi i dalej wód podziemnych.

Zasadniczo na trasie przedmiotowej inwestycji nie występują tereny wrażliwe, szczególnie narażone na zanieczyszczenie wód podziemnych. Jedynym takim odcinkiem jest dolina Prądnika (km ok. od 3+925 do km ok. 4+220). Na tym odcinku, w celu ochrony płytko zalegających wód podziemnych, przewiduje się wykonanie szczelnych rowów drogowych.

Mając na uwadze powyższe rozwiązania, takie jak zatrzymywanie części zanieczyszczeń w osadnikach, koszach osadczych a także rowach trawiastych i zbiornikach sedymentacyjnych) oraz zabezpieczenie terenów wrażliwych na zanieczyszczenie wód podziemnych występujących w dolinie Prądnika, należy uznać, że planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na stan chemiczny JCWPd 131 i nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla ww. JCWPd.

Oddziaływanie drogi na klimat w okresie eksploatacji będzie nieznaczne i związane z dwoma elementami. Pierwszym jest oddziaływanie na lokalny mikroklimat, natomiast drugim oddziaływanie w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Nie przewiduje się wycinki powierzchni leśnych ani większych kompleksów drzewostanów, w związku z czym wpływ na bilans pochłaniania dwutlenku węgla będzie nieznaczny.

Innym aspektem w zakresie zmian klimatycznych jest wpływ zmieniającego się klimatu na stan i funkcjonowanie inwestycji drogowej. Jedną z ważniejszych konsekwencji zmian klimatu będzie coraz częstsze występowanie i większy zakres zdarzeń ekstremalnych, takich jak powódzie, susze, burze, nawalne deszcze i fale upałów. Zmiany klimatu mogą nieść za sobą także inne zagrożenia m. in. takie jak osuwiska. Przy projektowaniu przedmiotowej inwestycji uwzględniono opad deszczów nawalnych oraz maksymalne przepływy na rzece Białusze (Prądniku). Do wykonania nawierzchni jezdni wybrano także odpowiednią mieszankę bitumiczną, nie ulegającą przekształceniom wskutek wysokich temperatur.

Realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy Zielonek wpłynie w istotny sposób na krajobraz omawianego obszaru, gdyż przebieg planowanej trasy, w przypadku wszystkich wariantów wytyczony został w nowej lokalizacji.

Krajobraz terenów, na których zlokalizowana jest projektowana inwestycja w większości jest typem krajobrazu kulturowego. Dominują tu obszary rolnicze, w których pomimo prowadzonej gospodarki człowieka równowaga biologiczna nie została całkowicie zniszczona. Trasa przebiega głównie przez otwarte tereny pól oraz obszary nieużytków, porośnięte kępami drzew oraz krzewów. Dominującym w krajobrazie otoczenia inwestycji gruntem rolnym towarzyszą zadrzewienia, które mają charakter rozproszony. Brak jest dużych, zwartych kompleksów leśnych. Niewielkie izolowane kompleksy pochodzenia antropogenicznego znajdują się w okolicach Pękowic (tzw. Wzgórze Pękowickie, okolice Fortu Syberia i Pękowice). W przypadku wszystkich wariantów na obszarach, w których inwestycja zbliża się do terenów zabudowanych, krajobraz zdominowany jest przez zabudowę jednorodziną. Jedynie w początkowym odcinku na obszarze miasta Krakowa znajduje się zabudowa wielorodzinna.

Trasa we wszystkich trzech wariantach przebiega częściowo na wzniesieniu (środkowy odcinek projektowanej trasy). Najdłuższy odcinek przebiegający w ten sposób projektowany jest dla wariantu 3, mniejsze odcinki dla wariantu 1 i 2. W początkowych i końcowych odcinkach przebieg trasy wyznaczono na terenach obniżonych w stosunku do otaczającego terenu. W analizowanym przypadku może dojść do zakłócenia otwartej panoramy na Kraków, jednak dotyczy to tylko wariantu 3.

Elementem infrastruktury drogowej, mającym duży wpływ na percepcję krajobrazu, będą ekrany dźwiękochłonne. Ich wygląd jest ważny zarówno dla kierowców, jak i mieszkańców, których mają chronić przed hałasem. Ekrany przeciwdźwiękowe ze względu na swoją wysokość są widoczne z daleka zamykając perspektywę na dalszy krajobraz. Ważne jest zatem, z czego są wykonane, w jakiej kolorystyce oraz w jaki sposób wkomponuje się je w krajobraz. Odpowiedni dobór ekranów jest szczególnie istotny na terenach zabudowanych, ze względu na zminimalizowanie efektu odgradzenia widokowego. Istotny jest dobór kolorystyki pozwalającej w możliwie najmniej kontrastujący z otoczeniem sposób wkomponować te budowle do otoczenia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie niniejszą decyzją zobowiązał Inwestora do wkomponowania ekranów akustycznych w otaczający teren poprzez m.in. obsadzenie ich roślinnością i wykonanie w naturalnych barwach (stonowanych odcieniach zieleni, brązu). Do nasadzeń roślinności przy ekranach należy wykorzystać roślinność dostosowaną do warunków siedliskowych, m.in. winobluszcz trójklapowy lub pięciolistkowy na stanowiskach słonecznych oraz bluszcz pospolity na stanowiskach zacienionych. Ekrany winny być widoczne dla ptaków, dlatego zaleca się użycie ekranów prążkowanych, przyciemnianych, lub zastosować wtopione w tafłę ekranu pionowe pasy o szerokości 2 cm o czarnej barwie, rozmieszczonym co 10 cm, na całej ich wysokości.

Projektowana zachodnia obwodnica Zielonek zlokalizowana jest głównie na terenach nieużytków, odłogowanych pól i gruntów użytkowanych rolniczo. Lokalnie poprzecinane są one kępami i pasami zakrzewień i zadrzewień. Inwestycja niezależnie od wariantów, na przeważającym obszarze w ok. 80 %, przebiega w terenie rolniczym lub nieużytkowanym. Wariant 3 i w dużo mniejszym stopniu wariant 1 przebiegają przez niewielkie powierzchnie tereny użytków zielonych oraz przecinają obszary zadrzewień o charakterze łąkowym. Na pozostałym obszarze w terenach zabudowy istniejącej i planowanej. Tereny niezbędne do realizacji planowanej inwestycji w 90% obejmują działki prywatne. Wszystkie warianty przecinają dolinę Białuchy (Prądnika), którego brzegi po obu stronach koryta w miejscach przecięcia z planowaną inwestycją są zadrzewione. Miejscami obszar inwestycji obejmuje tereny zabudowy jednorodzinnej wraz z zabudowaniami gospodarczymi i ogrodami przydomowymi. Tereny rolnicze, przez które przebiegają wyznaczone warianty inwestycji mają charakter głównie gruntów ornych, częściowo odłogowanych. Na gruntach uprawianych, z uwagi na dobre warunki glebowe występuje duża intensyfikacja prowadzenia produkcji rolniczej. Grunty orne mają w przewadze strukturę rozdrobnioną. Grunty odłogowane i nieużytkowane występują głównie w pasie zarezerwowanym pod inwestycję drogową w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Grunty te, porośnięte roślinnością ruderalną dominują także w początkowym odcinku projektowanej inwestycji, wspólnym dla wszystkich trzech wariantów. Dominują zbiorowiska synantropijne, ruderalne i pastwiskowe. W obniżeniach dolin rzecznych – Białuchy (Prądnika) i Sudółu grunty użytkowane są także jako łąki i pastwiska naturalne. Trwałe użytki zielone w większości należą do intensywnie użytkowanych kośne łąk świeżych.

Północne części wszystkich wariantów przebiegają przez Park Krajobrazowy Dolinki Krakowskie, również wszystkie trzy warianty przecinają otulinę tego parku.

W odległości około 1 km na wschód i południowy wschód od zbiegu wszystkich trzech wariantów zlokalizowany jest użytek ekologiczny „Dolina Prądnika”.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obszary Natura 2000. Najbliższy obszar – PLH 120004 Dolina Prądnika- znajduje się w odległości ok. 8 km od planowanej drogi. Kolejny obszar Natura 2000 - PLH 120005 Dolinki Jurajskie położony jest w odległości ok. 9 km od planowanej inwestycji. Odległość planowanych wariantów tras do granic Ojcowskiego Parku Narodowego wynosi 6 km. Najbliżej inwestycji położone są rezerваты Skąta Kmita (około 6,5 km) oraz Dolina Kluczwody (około 6 km). Planowane przedsięwzięcie w żaden sposób nie będzie oddziaływać na wskazane formy ochrony przyrody. Z uwagi na to, iż projektowane przedsięwzięcie nie przecina istotnych szlaków migracyjnych gatunków zwierząt (poza doliną rzeki Białuchy – Prądnika) nie wpłynie ono na integralność obszarów Natura 2000.

Na terenie Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie obowiązują przepisy uchwały Nr XV/247/11 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 listopada 2011 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie (Dz.Urz. Województwa Małopolskiego z 2011 r. Nr 583 poz. 6624). Przedmiotowa uchwała nr XV/247/11 Sejmiku Województwa Małopolskiego wprowadziła zakazy obowiązujące na terenie Parku.

Jednak w art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody wskazano że zakazy obowiązujące na terenie Parku nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2018 r. poz. 1945) Powyższy przepis wskazuje, że przez inwestycję celu publicznego należy rozumieć działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), a także krajowym (obejmującym również inwestycje międzynarodowe i ponadregionalne), oraz metropolitalne (obejmującym obszar metropolitalny) bez względu na status podmiotu podejmującego te działania oraz źródła ich finansowania, stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2018 r. poz. 121, z późn. zm.);

Jednym z celów publicznych jest m.in. wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji (art. 6 pkt. 1 Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2018 r. poz. 121 z późn. zm.)).

Analiza porównawcza pod względem oddziaływania na środowisko przyrodnicze (w zakresie zajętości obszarów posiadających walory przyrodnicze, siedliska roślin i zwierząt) oraz kulturowe, a także aspektów ekonomicznych i technicznych wykazuje, iż optymalnym do realizacji jest wariant 1. Inwentaryzacja przyrodnicza wskazuje na wariant 3 jako najbardziej wartościowy pod względem przyrodniczym, jednak nie posiadający, poza fragmentami wilgotnych łąk i siedlisk łągowych istotnych wartości przyrodniczych. Warianty 1 i 2 są równocenne pod względem przyrodniczym i przedstawiają jednakowo niskie walory przyrodnicze. Z punktu widzenia możliwości powstania potencjalnych strat w siedliskach i roślinności najkorzystniejszy, tzn. najmniej inwazyjny jest wariant 1. Podkreślić należy, iż realizacja inwestycji w żadnym z zaproponowanych wariantów nie wiąże się ze zniszczeniem gatunków i zbiorowisk szczególnie cennych czy chronionych, jednakże wariant 1 jako zajmujący najmniejszą powierzchnię terenu należy uznać za wariant najkorzystniejszy dla środowiska. W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się zmian w warunkach siedliskowych terenów w sąsiedztwie drogi, powstałych w wyniku jej eksploatacji. Projektowana konstrukcja drogi nie będzie powodować ograniczenia spływu wód powierzchniowych na terenach przyległych do drogi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w wariantcie nr 1 nie spowoduje, istotnego wpływu na cele ochrony Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie na terenie którego planowana jest przedmiotowa inwestycja, bowiem nie spowoduje istotnej degradacji i przekształcenia elementów przyrody ożywionej oraz obiektów o szczególnym znaczeniu historycznym i kulturowym na terenie Parku. Przedsięwzięcie częściowo ingeruje w otwarty krajobraz, jednak na tym odcinku nie przedstawia on wysokich walorów. Zastosowanie środków minimalizujących w postaci nasadzeń zieleni spowoduje wkomponowanie projektowanej inwestycji w otaczający krajobraz.

Projektowana inwestycja nie ingeruje w formy przyrody nieożywionej, jak również nie niszczy siedlisk chronionych. W raporcie podano stanowiska zinwentaryzowane podczas wizji w latach 2016-2017, stanowiska łąkowe ptaków mogą ulec zmianie w związku z powyższym na etapie trasowania geodezyjnego zostaną wykonane wizje nadzoru przyrodniczego, które określą potencjalne kolizje ze stanowiskami chronionymi oraz w przypadku kolizji uruchomione zostaną procedury zgodnie z przepisami odrębnymi. Planowana obwodnica będzie realizowana głównie na terenach rolniczych ze znacznym udziałem zabudowy. Są to krajobrazy o niewielkich walorach przyrodniczych i widokowych. Również sama inwestycja nie będzie stanowić istotnej dominanty krajobrazowej. Częściowo będzie realizowana na terenach bliskich zabudowie, czyli zdegradowanych i słabo eksponujących się w krajobrazie.

Skala szacowanej wycinki jest niewielka z uwagi na jej przebieg w większości przez pola i tereny zurbanizowane, wielkości porównywalne dla wariantu 1 i 2 i wyższe dla wariantu 3. Wycinka

nie obejmuje gatunków cennych i pomnikowych, głównie zadrzewienia śródpolne i występujące wzdłuż Prądnika. Dokładna skala wycinki możliwa na etapie projektu budowlanego.

Nie stwierdzono również aby przedsięwzięcie miało istotny wpływ na inne najbliższe formy ochrony przyrody zlokalizowane poza terenem planowanego przedsięwzięcia (obszary Natura 2000 Dolina Prądnika PLH 120004, Dolinki Jurajskie PLH 120005, Ojcowski Park Narodowy, rezerwat przyrody Skała Kmity Dolina Kluczwody, użytek ekologiczny „Dolina Prądnika”).

Wariant 1 nie koliduje bezpośrednio z żadnym obiektem zespołu historyczno-krajobrazowego zarówno na terenie gminy Kraków jak i gminy Zielonki. Przebiega on w odległości około 400 m od Czerwonego Mostu i w odległości około 300 m od Schronu amunicyjny Pękowice, a także w pobliżu Fortu Pękowice (ok. 200 m) i Baterii Pękowice (ok. 130 m). Wariant 2 podobnie jak wariant 1 przebiega w podobnej odległości względem obiektu Czerwony Most i Schronu amunicyjnego Pękowice. Wariant ten omija Fort Pękowice w odległości około 500 m i Baterię Pękowice w odległości około 200 m ale przecina drogę rakadową. Wariant 3 przebiega w bardzo bliskiej odległości od obiektów Czerwony Most i Schron amunicyjny Pękawice – odpowiednio ok. 200 i 100 m. Ponadto wariant ten przebiega w pobliżu (w odległości około 200 metrów) od wpisanego do rejestru zabytków zespołu Fortu Tonie i od Baterii B3 (około 400 m), a rozdzielając te obiekty przecina drogę rakadową.

Ponieważ zabytkowe obiekty Twierdzy Kraków – „Czerwony Most” i Schron amunicyjny Pękowice mogą być narażone na niekorzystne oddziaływanie w trakcie realizacji inwestycji, prace w ich pobliżu powinny być prowadzone z zachowaniem szczególnych środków ostrożności, w sposób wykluczający ich uszkodzenie, oraz pod ścisłym nadzorem archeologicznym.

Projektowana inwestycja w niewielkim stopniu koliduje z obszarami zabudowanymi. Występują one głównie w początkowym odcinku wspólnego przebiegu wszystkich trzech wariantów, na obszarze miasta Krakowa. Realizacja inwestycji w każdym wariantcie wymagać będzie zajęcia terenu, w tym działek prywatnych (głównie pól uprawnych). Na podstawie wstępnego rozpoznania można stwierdzić, że pod względem zajętości działek prywatnych (pól, łąk) wszystkie warianty są porównywalne. Realizacja wszystkich wariantów będzie związana z koniecznością wyburzeń obiektów budowlanych. Dla każdego z rozpatrywanych wariantów liczba tych obiektów w chwili obecnej jest taka sama. Wariant 1 wiąże się z najmniejszą zajętością terenu.

Wariant 1 jest także najbardziej korzystny ze względów ekonomicznych. Wariant ten jest również najbardziej zbliżony do miejscowego planu zagospodarowania terenu, a także nie ogranicza przestrzeni inwestycyjnej i mieszkaniowej Zielonek. Wariant 2, który zbliżony jest trasowo do wariantu 1 jednakże znacząco bardziej ingeruje w tereny będące w obszarze zainteresowania inwestycyjnego gminy, co może mieć wpływ na ewentualne konflikty społeczne. Wariant 3 chociaż w najmniejszym stopniu ogranicza tereny inwestycyjne gminy Zielonki, to z uwagi na uwarunkowania ekonomiczne (najdłuższa trasa, a co za tym idzie największe koszty realizacji) należy uznać za nieracjonalny w szerokim kontekście społeczno-ekonomicznym, a z uwagi na wysoki koszt realizacji uzyskanie finansowania dla tego wariantu byłoby najtrudniejsze.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia jest uzasadniona, gdyż przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu drogą wojewódzką nr 794 na odcinku od ul. Pachońskiego w Krakowie do skrzyżowania z ul. Nad Strugą w Trojanowicach (wariant 1 i 2) lub z ul. Podwikle prowadzącą do Giebułtowa (wariant 3), co przyczyni się także do zmniejszenia kosztów użytkowników ruchu i spowoduje zmniejszenie poziomu oddziaływania do otoczenia (zwłaszcza w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza), poprawy bezpieczeństwa ruchu na tym odcinku oraz wyprowadzenia głównego potoku ruchu ze zwartej zabudowy centrum miejscowości Zielonki i terenów zabudowy mieszkaniowej tej miejscowości.

Do głównych celów budowy zachodniej obwodnicy Zielonek zaliczyć należy poprawę warunków ruchu, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu poprzez ukształtowanie infrastruktury o wysokim poziomie bezpieczeństwa z równoczesnym ograniczeniem ryzyka niebezpiecznych zdarzeń drogowych w centrum miejscowości Zielonki oraz ograniczenie negatywnych wpływów drogi wojewódzkiej nr 794 na otaczające tereny poprzez wyprowadzenie ruchu poza obszary najbardziej wrażliwe na oddziaływanie.

Integracja projektowanej inwestycji z Północną Obwodnicą Krakowa przyczyni się także do usprawnienia systemu komunikacyjnego miasta i spowoduje usprawnienie ruchu kołowego oraz zwiększy efektywność transportową. W koncepcji Przestrzennej Zagospodarowania Kraju podkreśla się również potrzebę tworzenia lepszych połączeń komunikacyjnych z zapleczem tworzących się obszarów metropolitalnych.

Dodatkowo należy się spodziewać znacznego ożywienia gospodarczego na działkach przylegających do planowanej drogi, a co za tym idzie powstania nowych miejsc pracy i poprawy jakości życia w miejscowości. W dłuższym okresie czasu inwestycja przyczyni się więc do zwiększenia atrakcyjności regionu dzięki zapewnieniu szybszych i sprawniejszych powiązań komunikacyjnych. Poprawa jakości systemu komunikacyjnego spowoduje lepsze zaspokajanie wciąż rosnących potrzeb komunikacyjnych ludności. Rozwijająca się w otoczeniu inwestycji zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna generuje zwiększone natężenie ruchu. Poprawi komfort życia mieszkańców otoczenia inwestycji, jak również obszarów, które zostaną odciążone komunikacyjnie przez planowaną inwestycję.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których istnienie w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie zachodził obowiązek określenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Przedstawione w przedłożonym raporcie informacje na temat planowanego zamierzenia są wystarczające aby na tym etapie ocenić jego oddziaływanie na etapie realizacji i eksploatacji oraz określić szczegółowe warunki jego realizacji. Ponadto oddziaływania te nie będą powodować kumulacji z oddziaływaniem innych przedsięwzięć, jak również nie przewiduje się, aby istniała możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Teren przez który przechodzić będzie planowana droga jest terenem bardzo dynamicznie się zmieniającym pod kątem rozbudowy zabudowy mieszkalnej. Wobec powyższego tut. organ stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest wykonanie analizy porealizacyjnej, w wyniku której można będzie stwierdzić, czy zastosowane rozwiązania mające na celu ochronę środowiska i zdrowia ludzi są wystarczające oraz celem weryfikacji założeń przyjętych w raporcie, dla których wykonywane były symulacje komputerowe. Analiza porealizacyjna obejmować będzie pomiary hałasu i zanieczyszczeń pyłowo gazowych wprowadzanych do powietrza.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z jego uzupełnieniami i wyjaśnieniami wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska. Biorąc zatem pod uwagę powyższe, za najkorzystniejszy dla środowiska uznano przebieg projektowanej inwestycji wg wariantu 1.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie na podstawie art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego zawiadomieniem znak: OO.4210.21.2016.JS z dnia 5 grudnia 2018 r. zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów w terminie 3 dni od daty doręczenia zawiadomienia. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20 zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadomieniu



stron poprzez obwieszczenie. Przedmiotowe zawiadomienie było zamieszczone 14 dni na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zielonki i Urzędu Miasta Krakowa, a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Ponadto, informacja o zakończeniu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W dniu 18 grudnia 2018 Pani [redacted] działając w imieniu Pani [redacted] zapoznała się ze zgromadzonym materiałem. W określonym wyżej terminie nie i wypowiedziała co do zebranych dowodów.

W dniu 14 grudnia 2018 roku Pani [redacted] zapoznała się ze zgromadzonym materiałem. W dniu 17 grudnia 2018 roku przesała maila, w którym *uzupełniła swoje uwagi do przedmiotowej inwestycji, dotyczące działki w Pękowicach nr [redacted] ul. Jurajska [redacted] Nie wyraża zgody na budowę drogi tak blisko istniejącego jej domu. Mieszka od lat w tym domu w ciszy i spokoju. Nie wyraża zgody na podniesienie wjazdu na posesję gdyż całkowicie to utopi posesję w błocie i wodzie. Jest zbyt bliska odległość do domu by ten nasyp zniwelować. Będzie znaczne utrudnienie z wjazdem i wyjazdem. Wnosi o utrzymanie wjazdu na obecnym poziomie. Nie wyraża zgody na przeprowadzenie przez działkę jakichkolwiek przyłączy, sieci itp. Budowa drogi na wysokim nasypie wzdłuż posesji spowoduje spływ wody i błota na działkę. Nie wyraża zgody na zbiornik retencyjny na tyłach jej działki. Nie zgadza się na rowy i kanalizację po jej stronie ekranu. Wnosi o uwzględnienie tych uwag i wnosi o: pozostawienie na jej działce studni, dodatkowy zjazd na jej posesję z drogi nowo wybudowanej, pozostawienie bramy wjazdowej i podjazdu przed bramą w obecnym miejscu i na tym samym poziomie.*

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie po przeanalizowaniu dodatkowych uwag i wniosków informuje, że przedmiotowa inwestycja nie koliduje z istniejącą studnią na posesji Państwa [redacted]. Z załączonych do wniosku map z przebiegiem inwestycji wynika, że studnia nie leży na terenie planowanej inwestycji. W chwili obecnej działka posiada dostęp do drogi publicznej, toteż budowa dodatkowego zjazdu z drogi wyższej kategorii w przypadku kiedy działka ma dostęp z drogi niższej kategorii nie jest możliwa i uzasadniona. Zachowanie istniejącego poziomu nie jest możliwe z uwagi na konieczność zachowania normatywnych pochyłości na dojazdach do skrzyżowania. W celu poprawienia warunków dojazdu do działki oraz korzystania ze zjazdu z uwagi na lokalizację skrzyżowania Inwestor zaproponował przesunięcie zjazdu w stronę zachodnią. Nie mniej jednak szczegółowe rozwiązania będą przedstawione na etapie projektu budowlanego.

Pismem z dnia 18 grudnia 2018 roku Pan [redacted] działając w imieniu Pani [redacted] i oraz Pana [redacted] złożył uzupełnienie uzasadnienia do wniosku złożonego przez Państwa [redacted] z dnia 28 listopada 2018 roku. *W uzupełnieniu pełnomocnik wskazał iż według ich oceny korzystniejszy jest wariant nie tylko trzeci ale również drugi. W związku z aktualnie procedowanym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ul. Jurajskiej wnosi o wstrzymanie do czasu uchwalenia tego planu „decyzji środowiskowej” dla przedmiotowej drogi. Wskazuje że planowane usytuowanie zbiornika retencyjnego na posesji Państwa [redacted] bądź w najbliższej okolicy spowoduje gromadzenie pochodzących z drogi odpadów ropopochodnych, pochodnych chlorku oraz soli (w okresie zimowym), co spowoduje zanieczyszczenie przedmiotowego obszaru. Wyraził obawę, iż ulatniające się i parujące środki będą również powodować zanieczyszczenie środowiska nie tylko wokół ich domu, ale również na pozostałym bardzo dużym obszarze, sięgającym Ojcowskiego Parku Narodowego oraz jego otuliny. Ponadto powtórzył wcześniejsze wnioski z maila Pani [redacted] o zaprojektowanie i budowę dodatkowego zjazdu z nowej drogi na działkę nr [redacted], wyraził sprzeciw podniesienia zjazdu na działkę Państwa [redacted] oraz oczekuje, aby usytuowana studnia, a także brama wjazdowa na posesję pozostały w dotychczasowych miejscach.* Odnosząc się do powyższych zarzutów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie informuje, iż wszystkie trzy warianty zostały szczegółowo przeanalizowane i tutaj Organ przychylił się do wniosku inwestora uznając wariant pierwszy za preferowany. Uzasadnienie wyboru wariantu zostało omówione w niniejszej decyzji. Szczegółowa analiza wszystkich trzech wariantów oraz wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska został omówiony w niniejszej decyzji. Odnosząc się do obaw negatywnego wpływu na środowisko, obniżenie jakości wody, powietrza lub powierzchni ziemi w związku z planowanym zbiornikiem retencyjnym są nieuzasadnione. Nie ma konieczności zawieszenia postępowania w sprawie wydania

niniejszej decyzji środowiskowej do czasu uchwalenia wspomnianego wyżej miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przedmiotowa inwestycja w śladzie wariantu pierwszego jest planowana już od wielu lat i jest zgodna z obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego. Niemniej jednak realizacji niniejszej inwestycji zgodnie z obowiązującym prawem nie musi podlegać zgodności z tymi planami.

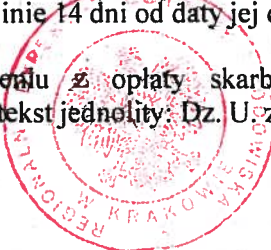
Pan Hubert Pawlak pismem z 11 grudnia 2018 roku powołując się na ważny interes społeczny wystąpił o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego dla planowanego przedsięwzięcia. Głównym celem planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, zapewnienie najlepszego poziomu warunków ruchu na przedmiotowym odcinku drogi i umożliwienie sprawnej komunikacji w Gminie Zielonki, a także poprawy klimatu akustycznego na terenie gminy. Planowana obwodnica Zielonek jest jednym z elementów całej sieci projektowanych dróg takich jak Północna obwodnica Krakowa, linii tramwajowej os. Krowodrza Górka - Górka Narodowa wraz budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej oraz fragmentu trasy Wolbromskiej od ul. Opolskiej do ul. Pachonńskiego. Dla wyżej wymienionych inwestycji graniczących z przedmiotowym przedsięwzięciem zostały podpisane już umowy na ich realizację. W chwili obecnej dojazd do Krakowa od strony północnej jest bardzo utrudniony, ze względu na małą przepustowość drogi biegnącej przez Zielonki. Planowana inwestycja jest wyczekiwana przez społeczeństwo i stanowi istotny krok w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum Zielonek oraz poprawy drożności dróg prowadzących od Krakowa od północnej strony. Biorąc pod uwagę strategiczny charakter planowanego przedsięwzięcia z punktu widzenia rozwoju społeczno – gospodarczego całego regionu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, uznając, iż spełnione są przesłanki art. 108 Kodeksu postępowania administracyjnego, przychylił się do wniosku i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji

### **P o u c z e n i e**

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

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 783 ze zm.).



Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie  
mgr Rafał Rostęcki

### **Otrzymują:**

1. Pełnomocnik – Pan Hubert Pawlak,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.JS. a/a.



## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego odcinka drogi, o kategorii drogi wojewódzkiej, znajdującej się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794 relacji Kraków-Koniecpol, stanowiącej zachodnią obwodnicę dla miejscowości Zielonki. Wybudowany fragment zmieni przebieg drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od włączenia na terenie gminy Zielonki do skrzyżowania z ul. Pachonńskiego w Krakowie. Przewiduje się także budowę nowego fragmentu drogi stanowiącego połączenie projektowanej inwestycji z ulicą Zygmunta Glogera (równoległego do ul. Malinowej) W miejscach połączeń z istniejącymi drogami przewiduje się budowę skrzyżowań skanalizowanych z wydzielonymi pasami do skrętu oraz budowę wysp dzielących na pozostałych wlotach, bądź budowę rond. Zostaną wybudowane również drogi serwisowe (jezdnie dodatkowe) wzdłuż projektowanej obwodnicy, drogi łączące drogi lokalne w celu obsługi ruchu lokalnego. Dodatkowo zostaną wybudowane obiekty inżynierskie w postaci mostów, estakad i przepustów. Inwestycja przewiduje także budowę chodników na terenach zurbanizowanych. Inwestorem przedsięwzięcia jest Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków. Projektowane przedsięwzięcia dowiązuje się do projektowanej Północnej Obwodnicy Krakowa (POK).

W ramach zadania inwestycyjnego przewiduje się budowę nowej drogi klasy G (droga główna) wraz z budową skrzyżowań skanalizowanych z wydzielonymi pasami do skrętu oraz budowę wysp dzielących na pozostałych wlotach bądź (lub) budowę rond wraz z przebudową skrzyżowań z istniejącą siecią dróg. Planowana inwestycja obejmuje:

- budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 794 - klasy G, wraz z urządzeniami technicznymi oraz obiektami i urządzeniami do obsługi uczestników ruchu,
- budowę nowego odcinka drogi lokalnej (gminnej), stanowiącej połączenie projektowanej inwestycji z istniejącą obecnie drogą wojewódzką nr 794 (ul. Zygmunta Glogera),
- przebudowę i budowę skrzyżowań z drogami przecinającymi budowaną obwodnicę,
- budowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, estakady, przepusty), w tym wiaduktu nad linią kolejową nr 95 Kraków Mydlniki - Kraków Podłęże,
- budowę dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu,
- budowę dróg dojazdowych łączących istniejące drogi lokalne,
- budowę urządzeń zmniejszających oddziaływanie projektowanej inwestycji na otaczające środowisko (ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt),
- przebudowę/ budowę / likwidację urządzeń infrastruktury technicznej w tym sieci energetycznej WN, SN i NN oraz gazowej WC, SC, a także sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłowniczych, teletechnicznych,
- montaż elementów użytkowych (barier, osłon przeciwoślnościowych, znaków drogowych, oświetlenia itp.),
- budowę / przebudowę chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych oraz zjazdów.

Projektowana inwestycja obejmuje pełny zakres budowy drogi wraz z ewentualnymi węzłami, skrzyżowaniami z drogami poprzecznymi, umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg. Zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji obejmuje w szczególności prace:

- organizację zaplecza budowlanego,
- zabezpieczenie i przebudowę infrastruktury technicznej,
- wycinkę drzew i krzewów,
- wyburzenia budynków,
- rozebranie istniejących nawierzchni w miejscach skrzyżowań z nową drogą,
- roboty ziemne,
- realizację odwodnienia (w tym: rowy, kanalizacja, zbiorniki retencyjne),
- budowę obiektów inżynierskich,
- budowę warstw nośnych konstrukcji jezdni,
- roboty nawierzchniowe,
- budowę ekranów akustycznych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- nasadzenia zieleni,
- prace wykończeniowe (humusowanie terenów przeznaczonych pod zieleń, obsianie trawą),
- prace porządkowe i likwidacyjne zaplecza budowlanego.

Parametry projektowanej drogi przedstawiają się następująco:

- |                                                                       |                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| • klasa techniczna                                                    | <b>G</b>                                                                                   |
| • kategoria ruchu                                                     | <b>KR4-6</b>                                                                               |
| • obciążenie ruchem                                                   | <b>115kN/oś</b>                                                                            |
| • przekrój:                                                           |                                                                                            |
| 2x2 od ul. Pachonńskiego do projektowanej Północnej Obwodnicy Krakowa |                                                                                            |
| 1x2 po północnej stronie projektowanej Północnej Obwodnicy Krakowa    |                                                                                            |
| • prędkość projektowa                                                 | <b>60-70 km/h</b> - poza terenem zabudowy<br><b>60 km/h</b> - na terenie zabudowy          |
| • szerokość jezdni                                                    | <b>2x7,0m</b> dla przekroju dwujezdniowego;<br><b>7,0m</b> dla przekroju jednojezdniowego; |
| • szerokość pasa ruchu                                                | <b>3,5m</b>                                                                                |
| • pobocza gruntowe                                                    | <b>1,25m – 2,00m</b>                                                                       |
| • skrajnia pionowa                                                    | <b>4,60m</b>                                                                               |

Zakłada się dwa podstawowe etapy realizacji inwestycji:

- I. Etap pierwszy - od początku projektowanego odcinka do węzła na skrzyżowaniu z projektowaną Północną Obwodnicą Krakowa (POK);
- II. Etap drugi od węzła z POK do końca projektowanego odcinka.

Etapy nie wykluczają się nawzajem tzn. istnieje możliwość realizacji w pierwszej kolejności etapu drugiego.

Projektowana obwodnica krzyżuje się z istniejącym układem komunikacyjnym w zakresie dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i lokalnych. Dostęp do drogi będzie się odbywał poprzez projektowane skrzyżowania (głównie o ruchu okrężnym), na przecięciu się z następującymi istniejącymi i projektowanymi drogami publicznymi.

Miejsca dostępu do drogi wynikają z kształtu istniejącej sieci drogowej jak również dopuszczonych przepisami minimalnymi odległościami sąsiadujących skrzyżowań na drodze klasy G. Pozostałe drogi jakie zostają przecięte przez projektowaną obwodnicę zostaną włączone do projektowanych dróg dojazdowych i doprowadzone do najbliższego miejsca umożliwiającego przejazd na drugą stronę DW 794.

Odcinek drogi od skrzyżowania z ul. Pachońskiego do projektowanego węzła na skrzyżowaniu z POK zaprojektowano w przekroju dwujezdniowym z uwagi na nałożenie się ruchu DW 794 i POK po zrealizowaniu tej drugiej inwestycji. Odcinek od węzła na skrzyżowaniu z POK do włączenia do DW 794 na terenie gminy Zielonki zaprojektowano w przekroju jednojezdniowym.

Wariantem preferowanym przez inwestora, zaakceptowanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie jest wariant 1. Początkowy odcinek jest o długości około 3,1 km, w ramach tzw. Trasy Wolbromskiej, od skrzyżowania z ul. Pachońskiego do planowanego skrzyżowania z Północną Obwodnicą Krakowa (ok. km 2+300). Trasa obwodnicy zaczyna się w mieście Krakowie włączeniem do ul. Pachońskiego. Dalej przebiega na północny zachód, po nowym śladzie, przecinając ulice Szymona Zimorowicza, Jasną, w kierunku linii kolejowej nr 95. Przecina linię kolejową, ulice Rybałtowską i Piaszczystą, i dalej biegnie w kierunku północno zachodnim do projektowanego węzła z włączeniem do ul. Glogera. Następnie przebiega między liniami wysokiego napięcia, pomiędzy ul. Lawendową/Na Popielówkę i ul. Na Piaszki/Długopolską, przecinając ul. Malowniczą, Złote Piaszki. Przechodzi na drugą stronę linii wysokiego napięcia i dochodzi do ul. Długopolskiej/Pękowickiej. Włącza się do węzła drogowego Północnej Obwodnicy Krakowa za pośrednictwem ronda (wg koncepcji POK).

Od projektowanego węzła Zielonki w ramach POK niniejsza droga posiada przekrój jednojezdniowy. Trasa obwodnicy w tym wariantcie przebiega głównie przez łąki i pola uprawne, w minimalnym stopniu ingerując w istniejącą zabudowę. Omija fort Pękowice po wschodniej stronie, krzyżuje się z ul. Jurańską (ul. Rzyczyska) w Pękowicach (projektowane rondo) i przecina rzekę Białuchę (Prądnik) projektowanym mostem. Następnie przebiega łagodnym łukiem w kierunku północno-zachodnim, przechodząc nad ul. Na Łąki włącza się do DW 794 (ul. Krakowskie Przedmieście) w okolicach skrzyżowania z ul. Nad Strugą. Rozpatrywane są dwa subwarianty włączenia:

- W1a – włączenie poprzez skrzyżowanie typu rondo oraz włączenie drogi wewnętrznej bezpośrednio do DW 794,
- W1b - skrzyżowanie z wydzielonym pasem dla pojazdów skręcających w lewo oraz włączenie drogi wewnętrznej do starodroża.

Wariant poprowadzony jest niemal w całości w korytarzu zarezerwowanym pod obwodnicę w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Na obszarze projektowanej obwodnicy występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- istniejące i zaprojektowane sieci elektroenergetyczne, w tym wysokiego napięcia (powyżej 110 kV),
- istniejące i zaprojektowane gazociągi, w tym wysokiego ciśnienia (powyżej 0,5 MPa)
- istniejące i zaprojektowane sieci wodociągowe,
- istniejące i zaprojektowane sieci ciepłownicze (c.o),
- istniejące i zaprojektowane sieci teletechniczne,
- istniejące i zaprojektowane sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej i tłocznej,

- istniejące i zaprojektowane sieci kanalizacji deszczowej,
- istniejące sieci drenarskie.

Planowana inwestycja obejmie przebudowę następujących obiektów infrastruktury liniowej:

- - linia WN 220kV - przebudowa w km ok. 4+630,
- - linia WN 110kV – przebudowa na odcinku od ul. Pachonńskiego do węzła z POK,
- - gazociąg wysokiego ciśnienia w km ok. 4+250 – zabezpieczenie lub ewentualna przebudowa.
- linie napowietrzne i kablowe nn, SN
- oświetlenie uliczne i zewnętrzne terenów prywatnych.

Linie napowietrzne WN, SN i nn i teletechniczne przebudowane zostaną w oparciu o warunki przebudowy wydane przez dysponentów sieci. Przebudowa/budowa będzie polegała głównie na wymianie słupów, osprzętu lub/i przesunięciu słupów poza miejsce kolizji, również może nastąpić potrzeba likwidacji słupów (np. w skutek skablowania linii).

W miejscach kolizji z sieciami sanitarnymi w tym c.o., wodno - kanalizacyjnymi przewidziano ich przebudowę polegającą na wykonaniu nowych odcinków z zabezpieczeniem przekroczeń istniejących i projektowanych dróg rurami ochronnymi. W miejscach kolizji drogi z gazociągiem przewiduje się jego przebudowę zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez operatorów gazociągów. Przewiduje się przebudowę sieci drenarskich oraz likwidację końcowych odcinków sączków drenarskich w pasie projektowanej drogi. Wzdłuż drogi przewidziano poprowadzenie zbierających ciągów drenarskich.

Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie  
mgr Rafał Rosiecki

