



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

ST-I.4210.1.2014.JT

Tarnów, dnia 09.02.2015 r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Działając na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 ze zm.), w związku z art. 104 i art. 108 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.), **po rozpatrzeniu wniosku Pani Magdaleny Oćwieja, działającej w imieniu Inwestora: Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94” i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,**

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.

„Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94”, zgodnie z I wariantem lokalizacyjnym i jednocześnie:

I. Określam

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie połączenia drogowego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94 o długości powyżej 1 km, zgodnie z I wariantem lokalizacyjnym. Rozpoczyna się on w miejscowości Bochnia skrzyżowaniem z drogą krajową nr 94 [dalej: DK94] i ul. Brzeską oraz nowoprojektowaną drogą lokalną. Na połączeniu tych dróg zaproponowano pięciowylotowe skrzyżowanie typu rondo. Południowym wlotem do ronda dociera nowoprojektowany ok. 555 m odcinek drogi, która biegnąc równoległe do DK94, będzie w dużym stopniu służyła jako dojazd do posesji zlokalizowanych wzdłuż DK94 po stronie południowej.

Projektowana droga łącząca się z rondem za pomocą wlotu północnego biegnie na północ bezkolizyjnie przekraczając nasyp kolejowy. Następnie skręca w kierunku północno – zachodnim dochodząc do ul. Krzeczowskiej, z którą krzyżuje się w km ok. 0+600 wykorzystując lukę w zabudowie (skrzyżowanie ma postać ronda jednopasowego). Na dalszym odcinku trasa zmierza na północ w kierunku zakładu Stalprodukt S.A.

Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie
33-100 Tarnów, al. Solidarności 5-9,
*tel. 014 696 32 46
*tel/fax. 014 696 32 43
e-mail: tarnow@rdos.krakow.pl

dochodząc do bocznic kolejowej tych zakładów. Następnie projektowana trasa łącznika skręca na północny – wschód i biegnie wzdłuż bocznic kolejowej, po czym łączy się z drogą powiatową nr 1424K [dalej: DP1424K] i węzłem A-4 „Bochnia”.

Planowane połączenie autostrady z DK94 przewiduje się jako dwukierunkową drogę jednojezdniową, dwupasową klasy G o prędkości projektowej wynoszącej 60 km/h. Planowana powierzchnia zajmowana przez projektowaną jezdnię, pobocza, chodniki i inne elementy inwestycji wyniesie ok. 6,11 ha, w tym powierzchnie utwardzone będą wynosić ok. 3,55 ha.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie województwa małopolskiego, w powiecie bocheńskim, na terenie Gminy Miasta Bochnia.

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

- 1) Używane urządzenia, maszyny i narzędzia spalinowe powinny mieć wyregulowane silniki spalinowe, aby emisja nie przekraczała określonych parametrów tych maszyn.
- 2) Należy okresowo zraszać odsłonięty teren, aby zapobiec pyleniu w wypadku sprzyjających warunków atmosferycznych (susza, wiatr).
- 3) Materiały sypkie mogące pylić w czasie transportu bądź składowania należy przykryć plandeką lub zraszać.
- 4) Masy bitumiczne należy transportować samochodami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję.
- 5) Prowadzenie prac z wykorzystaniem sprzętu budowlanego należy ograniczyć do pory dnia, tj. do godzin 6⁰⁰+22⁰⁰.
- 6) Zaplecza budowy lokalizować możliwie jak najdalej od terenów zabudowy mieszkalnej, nie mogą być ponadto lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie cieków i zbiorników wodnych, w obszarze zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych [kod 6410], ani ok. km 0+800 – 1+200 projektowanej drogi, gdzie stwierdzono stanowisko derkacza.
- 7) Zaplecza budowy należy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnego wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego.
- 8) Wody opadowe i gruntowe z odwodnienia wykopów przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych należy oczyścić z zawiesiny do poziomu 100 mg/dm³.
- 9) Po wytyczeniu w terenie przebiegu budowanej drogi należy przeprowadzić inwentaryzację gatunków chronionych występujących w pasie zajętości terenu. Na likwidację siedlisk gatunków chronionych wymagane jest uzyskanie zezwolenia właściwego organu, w ramach odrębnego postępowania.
- 10) Organizacja placu budowy winna uwzględniać ochronę powierzchni ziemi, polegającą w szczególności na uwzględnieniu zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni. Należy przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności.
- 11) Trasy przejazdu sprzętu budowlanego i transportującego materiały budowlane powinny być wytyczone w miarę możliwości po istniejącej sieci szlaków komunikacyjnych i ograniczone do minimum.

- 12) Wszelkie prace polegające na usuwaniu zieleni, usuwaniu warstwy humusu, a także roboty w korytach cieków wykonywać pod nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającego wiedzę i umiejętności rozpoznawania gatunków i siedlisk w szerokim zakresie, w tym szczególnie gatunków i siedlisk objętych ochroną oraz gatunków rzadkich. W terminie 6 miesięcy od zakończenia robót należy przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie szczegółowe sprawozdanie z nadzoru przyrodniczego przeprowadzonego nad przebiegiem prac, wraz z dokumentacją fotograficzną.
- 13) Usuwana z powierzchni ziemi warstwa humusu powinna być składowana selektywnie, w celu ponownego wykorzystania jej do rekultywacji terenu.
- 14) Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację zadania. Wycinka powinna być wykonana w terminie poza okresem lęgowym ptaków – w okresie od 15 października do końca lutego. W trakcie sezonu lęgowego ptaków sporadyczne prace wycinkowe można wykonywać pod nadzorem przyrodniczym – wyłącznie po stwierdzeniu braku gniazdowania ptaków lub występowania innych chronionych gatunków na drzewach lub krzewach przeznaczonych do usunięcia.
- 15) Pnie drzew nie przeznaczonych do wycinki należy zabezpieczyć na czas budowy przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. przez zastosowanie wygradzeń, osłon przypniowych z mat słomianych lub juty oraz odeskowania – do wysokości nie mniejszej niż 150 cm i bez użycia gwoździ). Inwestor zobowiązany jest do dopilnowania, aby wykonawca robót zabezpieczył drzewa i krzewy w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed uszkodzeniami.
- 16) Prace ziemne oraz inne prace, związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów nie przeznaczonych do wycinki należy wykonywać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom. W przypadku uszkodzenia korzeni należy przyciąć je równo ze ścianą wykopu ostrym narzędziem i zabezpieczyć odpowiednim preparatem (przed mikroorganizmami glebowymi). Jeżeli prace prowadzone będą w terminie od kwietnia do października korzenie należy dodatkowo zabezpieczać przed wyschnięciem (np. maty słomiane polewane co jakiś czas wodą).
- 17) Na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew nie przeznaczonych do wycinki w ramach przedmiotowej inwestycji, należy przestrzegać następujących zakazów: zagęszczania gruntu, składowania materiałów budowlanych i chemicznych, wylewania wody z osadami cementowymi lub wapiennymi, postoju i parkowania ciężkiego sprzętu budowlanego.
- 18) W trakcie realizacji inwestycji nie dopuszczać do zasypywania, zanieczyszczenia i zaśmiecania koryt cieków wodnych, zwłaszcza substancjami ropopochodnymi oraz materiałami zawierającymi cement – prace budowlane nie mogą wpływać na pogorszenie stanu czystości wód powierzchniowych i podziemnych.
- 19) Prace drogowe oraz prace przy budowie przepustów i budowie obiektów mostowych należy prowadzić w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu zmieniały prędkość oraz natężenie przepływu wody w ciekach.
- 20) Nie dopuszcza się przemieszczania mas ziemnych poprzez przepychanie materiału przez koryta cieków naturalnych.

- 21) Prace należy prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający mącenie wód w ciekach naturalnych. Bezwzględnie unikać dłuższego niż 5 godzin dziennie i 4 dni w tygodniu mącenia wód – prace powinny być prowadzone z uwzględnieniem przerw pomiędzy kolejnymi zmaczeniami wód.
- 22) Roboty ziemne, ubezpieczeniowe i ruch pojazdów wewnątrz koryt cieków ograniczyć tylko do niezbędnych, tj. takich, których nie da się wykonać z brzegu.
- 23) Teren budowy należy zabezpieczyć przed powstawaniem pułapek dla zwierząt (otwarte głębokie wykopy, jamy, otwarte studzienki). Pod koniec każdego dnia roboczego należy zabezpieczać takie miejsca poprzez zasypanie, przykrycie materiałem sztywnym lub szczelne ogrodzenie.
- 24) Podczas wykonywania prac budowlanych teren inwestycji należy sprawdzać pod kątem obecności zwierząt. Przed likwidacją (zasypaniem) wykopów należy sprawdzać ich dno i ściany pod kątem obecności uwieczonych zwierząt, w razie potrzeby umożliwić zwierzętom opuszczenie wykopów.
- 25) W trakcie prowadzenia robót budowlanych należy unikać tworzenia zagłębień terenu, aby nie stwarzać potencjalnych nietrwałych siedlisk dla rozrodu płazów.
- 26) Jeżeli na terenie inwestycji zostaną stwierdzone sezonowe migracje płazów, teren budowy należy zabezpieczyć tak, aby uniemożliwić płazom przedostawanie się na teren, gdzie w wyniku prac byłyby zagrożone – w tym celu należy odpowiednio wygrodzić teren budowy ogrodzeniem o wysokości ok. 0,5 m, z 10 cm nawisem na zewnątrz (folia, agrowłóknina lub siatka o oczkach maks. 0,5×0,5 cm). W dolnej części materiału ogrodzenia winien być wkopany w podłoże – ogrodzenia muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być zakotwione. Płazy należy systematycznie odławiać i przenosić pod nadzorem przyrodniczym poza teren inwestycji w miejsce o podobnych warunkach siedliskowych, na tyle oddalone od terenu inwestycji, aby zwierzęta nie mogły powrócić na ten teren do czasu zakończenia prac.
- 27) W przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy niezwłocznie powiadomić o tym regionalnego dyrektora ochrony środowiska, a w przypadku natrafienia w trakcie budowy na obiekty lub przedmioty o wartości archeologicznej należy niezwłocznie powiadomić odpowiednie służby konserwatorskie.
- 28) Po wykonaniu nasypów, wykopów i rowów drogowych wskazane jest umocnienie skarp i jak najszybsze obsianie ich trawą (gatunki rodzime) w taki sposób, aby ograniczyć erozję powierzchniową, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.
- 29) Ziemię pozyskaną z wykopów należy składować z podziałem na urodzajną (humus) i pozostałą.
- 30) Odpady, powstające w czasie budowy i eksploatacji drogi, należy zbierać w sposób selektywny, gromadzić je w miejscach wyznaczonych w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania.
- 31) Podczas eksploatacji drogi należy utrzymywać w sprawności przejścia dla zwierząt, m.in. usuwać roślinność blokującą zwierzętom dostęp do wejścia i wyjścia.
- 32) Należy zapewnić zgodne z instrukcją czyszczenie nawierzchni drogi w celu utrzymania własności tłumiących warstwy redukującej hałas.

- 33) Należy dokonywać bieżących kontroli stanu urządzeń odprowadzających wody opadowe z projektowanej drogi, a minimum dwa razy do roku oczyścić osadniki z zatrzymanych zanieczyszczeń.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia:

- 1) Nawierzchnię drogi należy zaprojektować z warstw redukujących hałas przynajmniej o 5 dB oraz opracować instrukcję czyszczenia warstwy redukującej hałas.
- 2) Należy zaprojektować kanalizację deszczową na całym odcinku projektowanej drogi i wyposażyć ją w studzienki wodno – ściekowe z osadnikami oraz zastosować urządzenia oczyszczające wody opadowe z drogi z zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych o skuteczności zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych stężeń w ściekach opadowych określonych w przepisach szczególnych.
- 3) Na wylotowym odcinku kanalizacji deszczowej należy zamontować osadnik zawieszony ogólny o pojemności minimum $7,5 \text{ m}^3$, z zamknięciem, umożliwiającym odcięcie odpływu z drogi w przypadku rozlania się na niej substancji niebezpiecznych.
- 4) Należy odtworzyć istniejące ekrany akustyczne przy drodze DK94:
 - a) po lewej stronie drogi DK94 w kierunku Tarnowa w km ok. 0+180÷0+223,
 - b) po lewej stronie drogi DK94 w kierunku Tarnowa w km ok. 0+227÷0+480,
 - c) po prawej stronie nowoprojektowanej drogi publicznej (przy południowym wlocie ronda) w km ok. 0+250÷0+300,
 - d) po prawej stronie nowoprojektowanej drogi publicznej (przy południowym wlocie ronda) w km ok. 0+307÷0+332,
 - e) po prawej stronie nowoprojektowanej drogi publicznej (przy południowym wlocie ronda) w km ok. 0+362÷0+401,
 - f) po prawej stronie nowoprojektowanej drogi publicznej (przy południowym wlocie ronda) w km ok. 0+418÷0+441,
 - g) po prawej stronie drogi projektowanej (przy południowym wlocie ronda) w km ok. 0+463÷0+501,
 - h) po prawej stronie drogi DK94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+060÷0+287,
 - i) po lewej stronie drogi DK94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+219÷0+287,
- 5) Należy zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4 m po lewej stronie drogi DK94 w km ok. 0+189÷0+219.
- 6) Należy zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4 m po lewej stronie drogi DK94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+189÷0+219.
- 7) Należy ograniczyć do niezbędnego minimum ingerencję w koryta cieków. Umacniania dna oraz skarp cieków należy zaprojektować z materiałów naturalnych, takich jak: kamień naturalny, drewno, faszyna, biomaty biodegradowalne z nasionami traw, ewentualnie geosyntetyki pokryte gruntem.
- 8) Dokumentację projektową należy przygotowywać z uwzględnieniem obowiązujących wytycznych i „dobrych praktyk” projektowania przejść dla zwierząt, ochrony dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych oraz działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach. [*„Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach”* Rafał T.

Kurek, wyd. GDOŚ, Bystra 2010; „Poradnik ochrony płazów” Rafał T. Kurek, Mariusz Rybacki, Marek Sołtysiak, Bystra 2011].

- 9) Rowy przydrożne należy zaprojektować jako rowy trawiaste, a w przypadku konieczności umocnienia rowów prefabrykatami, zastosowane korytka ściekowe muszą być płaskie, np. typu rynna muldowa lub „korytka słowackie”, aby nie stanowiły pułapek dla zwierząt.
- 10) Urządzenia odwadniające drogę (np. studzienki ściekowe, studnie wpadowe ujmujące wody opadowe, itd.) należy zaprojektować tak, aby nie stanowiły pułapek dla zwierząt (płazów, gadów, małych ssaków).
- 11) W przypadku zastosowania transparentnych ekranów akustycznych, w celu ochrony ptaków przed zderzeniami, należy:
 - poprawić widoczność ekranów poprzez zastosowanie ekranów o szerokiej i widocznej krawędzi górnej,
 - nakleić na całej wysokości ekranów pionowo pasy o jasnej barwie, o szerokości 2 cm rozmieszczone co 10 cm lub pasy o szerokości 1 cm w odstępach co 5 cm.
- 12) Zaprojektować obsadzenie ekranów pochłaniających roślinami pnącymi o gęstym ulistnieniu (z wyłączeniem inwazyjnych gatunków obcych).
- 13) Obiekty w km 0+463 i 1+295 (wg kilometrażu roboczego) zaprojektować w taki sposób, aby umożliwiały swobodną migrację małych zwierząt. Przepusty powinny być wyposażone w obustronne suche półki o szerokości minimum 0,5 m każda. Należy zachować współczynnik względnej ciasnoty (liczony dla światła obiektu z poziomu półek) $\geq 0,07$. Rzędna półek powinna być powyżej poziomu wody średniej dla danego cieku, a ich powierzchnia wyrównana i pokryta materiałem pochodzenia naturalnego (piasek, glina, żwir, kamienie). Zakończenia półek powinny być płynnie połączone z terenem otaczającym, umożliwiając swobodne przechodzenie małych zwierząt. Obiekty należy zaprojektować wraz z odpowiednimi elementami naprowadzającymi w kierunku przejścia na długości ok. 50 m w każdą stronę od osi obiektu.
- 14) W projektach technicznych przejść dla zwierząt należy w miarę możliwości uwzględnić osłonięcie powierzchni konstrukcyjnych przyczółków i umocnienia skarp poprzez przykrycie (zamaskowanie) materiałem naturalnym np. warstwą gruntu.
- 15) Szczeliny dylatacyjne (jeśli obiekty inżynierskie ich wymagają), zaprojektować w sposób ograniczający emisję hałasu [„Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” Rafał T. Kurek, wyd. GDOŚ, Bystra 2010].

4. Wymagania w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

II. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

III. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu do środowiska oraz skuteczności zastosowanego systemu odwodnienia drogi. Wyniki analizy porealizacyjnej należy przedłożyć do organu właściwego d.s. ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od daty oddania obiektu do eksploatacji.

V. Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji i jest jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

Pani Magdalena Oćwieja, działając w imieniu Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków, wystąpiła z wnioskiem znak: 207/411-BWA/mo/14 z dnia 03.02.2014r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94”**, planowanego do realizacji przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków.

Przedsięwzięcie to, polegające na budowie drogi o długości powyżej 1 km, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 ze zm.), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) przed wydaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponieważ planowane przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo na terenach należących do Polskich Kolei Państwowych, które zgodnie z decyzją nr 45 Ministra Infrastruktury z dnia 17.12.2009 r. są terenem zamkniętym, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie.

Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ustalony został postanowieniem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 25 marca 2014 r., które wydane zostało po uzyskaniu zawartej w piśmie znak: PSE.N.NZ.420-1-4/7/14 z dnia 28.02.2014 r. (data wpływu 05.03.2014 r.) opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bochni, który wyraził stanowisko, że planowane przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Realizując ww. postanowienie, Pani Magdalena Oćwieja pismem z dnia 10.09.2014 r. znak: 215/411-BWA/mo/14, przedstawiła dokumentację pt. „Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94 – raport oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko” [dalej: Raport oś].

Ponieważ przedstawiony Raport oś nie spełniał wymagań określonych w art. 66 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, pismami z dnia 16.09.2014 r. oraz z dnia 23.09.2014 r. wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia

przedstawionego Raportu o oś. Ponieważ przedstawione w dniu 20.10.2014 r. uszczegółowienie Raportu o oś nadal nie zawierało pełnej informacji o wpływie planowanego przedsięwzięcia na środowisko, pismem z dnia 23.10.2014 r. ponownie wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia przedstawionego Raportu o oś planowanego przedsięwzięcia. W dniu 17.11.2014 r. Pełnomocnik Inwestora przedstawił stosowne uszczegółowienie Raportu o oś zawierające odpowiedź na wezwanie z dnia 23.10.2014 r.

Jak wynika z przedstawionego, a następnie uzupełnionego Raportu o oś, przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na wykonaniu połączenia drogowego pomiędzy węzłem „Bochnia” na autostradzie A-4, a DK94. Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie województwa małopolskiego w północno – wschodniej części miasta Bochnia oraz częściowo (w przypadku jednego z wariantów – wariant III) na terenie gmin Bochnia i Rzeszawa. Obie wymienione gminy leżą w obrębie powiatu bocheńskiego.

Istniejący zjazd z autostrady A-4 (węzeł „Bochnia”) jest dowiązany do istniejącej DP 1424K. Z uwagi na parametry oraz stan techniczny tej drogi, a także przyległą zabudowę, utrudnione byłoby użytkowanie jej jako docelowego dojazdu do autostrady. Dodatkowo dojazd do węzła autostradowego wiąże się z przejazdem przez miasto Bochnia (m.in. ul. Krzczowską, ul. Brzeską), gdyż brak jest bezpośredniego połączenia DP 1424K z DK94. Nowa droga umożliwi przede wszystkim korzystanie z węzła autostradowego „Bochnia” w sposób nie obciążający istniejącej sieci drogowej miasta. Budowa sprawnego ruchowo połączenia z autostradą A-4 wymiennie przyczyni się do rozwoju gospodarczego Gminy Miasta Bochnia, jak również całego powiatu bocheńskiego. Zadanie jest przeznaczone do realizacji jednoetapowej.

W niniejszej decyzji lokalizację obiektów inżynierskich i stwierdzonych stanowisk gatunków chronionych przyjęto według kilometrażu roboczego, zgodnie z Raportem o oś.

We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zaproponowano trzy warianty przebiegu trasy przedmiotowego połączenia drogowego:

Wariant I – rozpoczyna się na istniejącym skrzyżowaniu DK94 z ul. Brzeską, które zostanie przebudowane na pięciowylotowe rondo, następnie bezkolizyjnie przechodzi przez linię kolejową LPN SN 6 kV PT Tarnów – PT Bochnia i biegnie w kierunku północno – zachodnim aż do ul. Krzczowskiej, z którą krzyżuje się w jednym poziomie. W dalszej części droga przebiega wzdłuż bocznic kolejowej zakładów Stalprodukt S.A. Na końcowym odcinku łączy się z węzłem autostradowym zlokalizowanym na istniejącej DP 1424K.

Wariant II – rozpoczyna się w tym samym miejscu co Wariant I i biegnie w kierunku północno – wschodnim bezkolizyjnie przekraczając linię kolejową LPN SN 6 kV PT Tarnów – PT Bochnia. Następnie krzyżuje się z ul. Krzczowską (skrzyżowanie jednopoziomowe) i biegnie wzdłuż linii elektrycznej aż do połączenia z DP 1424K.

Wariant III – rozpoczyna się skrzyżowaniem z DK94 w miejscowości Gorzków (gmina Bochnia) i biegnie na północ, bezkolizyjnie przekraczając linię kolejową LPN SN 6 kV PT Tarnów – PT Bochnia, następnie dochodzi do ul. Krzczowskiej w miejscu jej skrzyżowania z DP 1424K. Na dalszym odcinku biegnie po śladzie w/w drogi powiatowej, aż do połączenia z węzłem autostradowym.

Wnioskodawca jako rekomendowany do realizacji wskazał wariant I, który wpisuje się w planowane zagospodarowanie przestrzenne Gminy Miasta Bochnia (wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia (SUiKZP)), jest korzystny pod względem środowiskowym, społecznym (minimalizuje kolizje

z istniejącą zabudową – wyburzenia i uciążliwość ruchu o dużym natężeniu) i ekonomicznym. Wariant II w większym zakresie niż wariant I wykorzystuje przebieg istniejącej DP 1424K, lecz w całości przebiega poza wyznaczonym w SUIKZP pasem terenu. Biegnie też bliżej istniejącej zabudowy, z czym wiąże się większe oddziaływanie drogi na okolicznych mieszkańców. Wariant III przebiega w połowie po śladzie istniejącej DP 1424K, przez co zmniejsza zajętość działek, lecz w dużym stopniu ingeruje w istniejącą zabudowę, z czym wiąże się niekorzystne oddziaływanie dla mieszkańców (duże natężenie ruchu, hałas i ewentualne problemy z postawieniem ekranówz uwagi na zabudowę blisko drogi oraz wyburzenia 5 budynków).

W okresie prowadzenia prac związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji będą występować zanieczyszczenia mające negatywny wpływ na powietrze atmosferyczne. Będą to spaliny z silników spalinowych pojazdów i maszyn wykorzystywanych do prac budowlanych oraz transportu, substancje odorotwórcze, powstające przy układaniu mas bitumicznych oraz pył powstający podczas prowadzenia prac ziemnych. Występujące na etapie budowy zanieczyszczenia powietrza będą miały charakter czasowy (okres prowadzenia prac) oraz ograniczone będą do miejsca prowadzenia prac.

Praca maszyn budowlanych oraz przejazd środków transportu może powodować hałas na poziomie przekraczającym 80 dB, dlatego wskazano potrzebę ograniczenia czasu pracy maszyn powodujących hałas do pory dnia.

Źródłem emisji substancji powodującym zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą pojazdy poruszające się po realizowanych odcinkach drogi. Szacowana wielkość emisji zanieczyszczeń występująca w czasie eksploatacji drogi, zrealizowanej wg wariantu I, będzie wynosić:

- dwutlenek azotu	- 16,3 Mg/rok,
- dwutlenek siarki	- 1,07 "
- pył zawieszony PM10	- 1,22 "
- pył zawieszony PM2,5	- 1,01 "
- tlenek węgla	- 32,67 "
- benzen	- 0,29 "
- węglowodory aromatyczne	- 1,37 "
- węglowodory alifatyczne	- 4,57 "

Szacowane emisje zanieczyszczeń do powietrza występujące w czasie eksploatacji drogi, zrealizowanej zgodnie z wariantem lokalizacyjnym II lub III, będą nieznacznie mniejsze, ze względu na mniejszą długość drogi w tych wariantach.

W przedstawionym Raporcie o obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza wykonano programem OpaCal3m. Przeprowadzone obliczenia powietrza wykazały, że dopuszczalne wartości zanieczyszczeń w powietrzu nie zostaną przekroczone w wariantach I i II. Jedynie w wariantcie III dla horyzontu czasowego 2025 roku, ze względu na przebieg drogi w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej, mogą zostać nieznacznie przekroczone dopuszczalne stężenie dwutlenku azotu.

W przedstawionym Raporcie o wykonano prognozy kształtowania się klimatu akustycznego wzdłuż projektowanej drogi, we wszystkich proponowanych wariantach przebiegu, prowadzonej po nowym śladzie, funkcjonującej jako połączenie drogowe węzła A-4 z DK94. Obliczenia poziomu dźwięku wykonano programem SoundPLAN 7.0 dla prognozowanego natężenia ruchu dla następujących horyzontów czasowych:

- 2015 r. – rok oddania inwestycji,
- 2025 r. – 10-letni horyzont czasowy.

W przeprowadzanych analizach przyjęto wartości dopuszczalne równoważnego poziomu dźwięku dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanej drogi na poziomie 61 dB dla pory dnia (6^{00} - 22^{00}) i 56 dB dla pory nocy (22^{00} - 6^{00}).

Dla obniżenia poziomu hałasu zostanie zastosowana cicha nawierzchnia (np. SMA11) redukująca hałas o około 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej oraz dodatkowe zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów.

Przeprowadzone obliczenia emisji hałasu wykazały, że dla wariantu I przy zastosowaniu cichej nawierzchni (np. SMA11) redukującej hałas o około 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej, nie występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na obszarach chronionych akustycznie. W ramach inwestycji odbudowane zostaną istniejące przy drodze DK94 ekrany akustyczne. Ekranu te wykonane zostaną w nowej lokalizacji wynikającej z przebudowy tej drogi w rejonie ronda na skrzyżowaniu z projektowanym łącznikiem. W wariantcie tym zachodzi potrzeba wykonania nowego ekranu akustycznego przy bypasje w kierunku Krakowa o długości około 30 m i wysokości 4 m.

Raport oos wykazał, że przypadku realizacji drogi w wariantcie III zachodzi potrzeba wykonania dodatkowo około 590 m nowych ekranów akustycznych, natomiast przy realizacji drogi w wariantcie I i II, wystarczającym jest wykonanie cichej nawierzchni redukującej hałas o około 5 dB oraz przedłużenie istniejących ekranów o około 30 m.

Podczas eksploatacji drogi, ochronę środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem zapewni właściwe wyprofilowanie jezdni i poboczy, a także w miarę potrzeb retencjonowanie, oczyszczanie i odprowadzanie wód opadowych do odbiornika. Do podczyszczania wód opadowych pochodzących z odwodnienia drogi przewidziano zbiornik retencyjno - oczyszczający. Prognozowane stężenia zawiesin w nieoczyszczonych spływach z pasa drogowego wariantów drogi wyniosą w roku 2030 około 149,91 mg/l, przy stężeniach dopuszczalnych 100 mg/l. Zaprojektowanie odwodnienia jezdni za pomocą trawiastych rowów odwadniających, odcinków kanalizacji deszczowej i zbiornika retencyjno – oczyszczającego, ograniczy wpływ ścieków opadowych i roztopowych na środowisko wodne w rejonie drogi i nie dopuści do ponadnormatywnych zanieczyszczeń zawiesinami.

Skutkiem oddziaływań komunikacyjnych (bezpośrednio lub pośrednio) mogą wystąpić zmiany siedliskowe, rozumiane jako zmiany czynników ekologicznych lub właściwości fizykochemicznych nieożywionych elementów siedliska (biotopu), manifestujące się zmianami składu gatunkowego lub innymi reakcjami organizmów je zasiedlających. Przy właściwym systemie odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia nie dojdzie do odprowadzania wód opadowych bezpośrednio na pola uprawne oraz do cieków, nie wystąpi też zagrożenie skażeniem gruntów oraz wód podziemnych i powierzchniowych. Wody opadowe i roztopowe muszą być w miarę potrzeb retencjonowane, oczyszczane i odprowadzane w sposób nie powodujący zagrożenia powodziowego ani spiętrzania fali powodziowej.

Na podstawie analiz ilościowych przeprowadzonych w Raporcie oos określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia dla środowiska i przyrody związane z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia. W oparciu o zgromadzone informacje oraz analizy zawarte w przedłożonej dokumentacji zdefiniowane zostały warunki realizacji oraz

eksploatacji drogi, zapewniające ochronę cennych wartości przyrodniczych i zasobów naturalnych oraz ograniczenie uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Inwestycja planowana jest na obszarze, gdzie występują zarówno zbiorowiska ruderalne, synantropijne i segetalne, ziołorośla, grunty orne, łąki, jak i zadrzewienia.

Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania roślin podlegających ochronie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z dnia 16 października 2014 r. poz. 1409).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki drzew oraz krzewów kolidujących z projektowaną drogą. Planowana w ramach inwestycji wycinka drzew i krzewów ograniczona zostanie do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację zadania i wykonana w terminie poza okresem lęgowym ptaków – w okresie od początku września do końca lutego. W trakcie sezonu lęgowego ptaków sporadyczne prace wycinkowe wykonane zostaną pod nadzorem przyrodniczym – wyłącznie po stwierdzeniu braku gniazdowania ptaków lub występowania innych chronionych gatunków na drzewach lub krzewach przeznaczonych do usunięcia.

Wpływ inwestycji na faunę będzie związany przede wszystkim ze zniszczeniem części siedlisk zwierząt, bez istotnego negatywnego oddziaływania na populacje zwierząt.

W przypadku zamiaru usunięcia drzew, na których znajdują się gniazda ptaków lub drzew dziuplastych, kiedy wycięcie drzewa spowoduje zniszczenie siedliska gatunku chronionego, konieczne będzie uzyskanie zezwolenia regionalnego dyrektora ochrony środowiska na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną.

Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, a nie przeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami.

Jak wynika z załączonej w sprawie dokumentacji, podczas wykonywania inwentaryzacji przyrodniczej szczegółowej analizie poddano uwarunkowania związane z potencjalnym występowaniem płazów, a po stwierdzeniu występowania łąk, które mogą podlegać klasyfikacji do chronionych siedlisk przyrodniczych jako zmiennowilgotne łąki trzęślicowe [kod 6410], także siedlisk motyli podlegających ochronie na mocy prawa wspólnotowego, w oparciu o dyrektywę Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 102 ze zm.) [dalej: Dyrektywy Siedliskowej] – modraszka nausitous *Maculinea nausithous* i modraszka telejusa *Maculinea teleius*.

Na obszarze przylegającym do przebiegu projektowanej drogi stwierdzono występowanie zwierząt chronionych prawem krajowym na podstawie aktów wykonawczych do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627 ze zm.), jak również gatunków podlegających ochronie na mocy prawa wspólnotowego, w oparciu o Dyrektywę Siedliskową oraz dyrektywę Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. Urz. WE L 103 z 25.04.1979, str. 1 ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 1, str. 98 ze zm.).

W rejonie planowanej budowy drogi stwierdzono m.in. występowanie dyrektywowych gatunków ptaków: derkacza *Crex crex*, bociana białego *Ciconia ciconia* i gąsiorka *Lanius collurio*. Najważniejsze obszary ich występowania obejmują łąki i nieużytki w okolicy przebiegu wariantów I i II drogi. Występowanie derkacza zinventaryzowano w km ok. 1+000 wariantu I oraz w km ok. 0+300 i 1+300 wariantu III budowy drogi. Gąsiorek zaobserwowany był ok. km

1+000 wariantu I oraz ok. km 0+400 wariantu II, zaś bocian biały tylko w okolicach przebiegu wariantu I (ok. km 1+000). W związku ze specyfiką gniazdowania tych ptaków, szczególnej uwagi wymagają: derkacz, gniazdujący w wysokich trawach łąk oraz gąsiorek, którego siedlisko stanowią zakrzaczenia i zarośla śródpolne. W okresie realizacji inwestycji konieczne jest zatem, aby prace przygotowawcze polegające m.in. na usunięciu zieleni i zdjęciu urodzajnej warstwy gleby we wskazanym kilometrażu wariantu realizacyjnego wykonane zostały poza sezonem lęgowym derkacza i gąsiorka, ponadto wszelkie prace przygotowawcze i budowlane na w/w odcinku należy prowadzić pod nadzorem ornitologicznym. Szerokość tej strefy powinna rozciągać się do 200 m powyżej i poniżej wskazanej kilometrażem lokalizacji.

Wykonana na potrzeby Raportu oś inwentaryzacja przyrodnicza wykazała ponadto w rejonie planowanej budowy drogi występowanie następujących gatunków płazów: ropucha szara *Bufo bufo*, ropucha paskówka *Epidalea calamita* (*Bufo calamita*), rzekotka drzewna *Hyla arborea*, grzebiuszka ziemna *Pelobates fuscus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, żaba trawna *Rana temporaria*, żaba śmieszka *Pelophylax ridibundus* (*Rana ridibunda*) i żaba jeziorowa *Pelophylax lessonae* (*Rana lessonae*).

Na etapie budowy należy zabezpieczyć teren w taki sposób, aby nie dopuścić do wtargnięcia zwierząt na teren, gdzie wykonywane będą roboty budowlane.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych należy unikać tworzenia zagłębień terenu, aby nie stwarzać potencjalnych siedlisk dla rozrodu płazów, które z racji okresowości tej fazy inwestycji będą nietrwałe i po zakończeniu robót zostaną zlikwidowane, co mogłoby stanowić zagrożenie dla rozwoju kijanek.

W fazie eksploatacji droga najbardziej oddziałuje na faunę jako bariera ograniczająca swobodne przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi i może przyczyniać się do śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami, jednak planowane przedsięwzięcie nie koliduje z korytarzami migracyjnymi zwierząt o znaczeniu regionalnym.

Celem umożliwienia migracji fauny w poprzek drogi oraz dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonane zostaną przejścia dla zwierząt małych, w tym przepusty dla płazów. Na pozostałych odcinkach droga zabezpieczona zostanie barierami uniemożliwiającymi wchodzenie zwierząt na drogę.

Na mostach i przepustach zastosowane będą półki służące do migracji zwierząt małych (płazów) pod obiektem oraz płotki zabezpieczające przed wejściem zwierząt na jezdnię.

Przejścia dla zwierząt małych zintegrowano z przepustami i małymi obiektami mostowymi na ciekach. Przepusty będą wyposażone w obustronne suche półki służące do migracji zwierząt małych, o szerokości minimum 0,5 m każda. Zachowany zostanie współczynnik względnej ciasnoty w przepuście (liczony dla światła obiektu z poziomu półek) $\geq 0,07$. Obiekty zaprojektowane będą wraz z odpowiednimi elementami naprowadzającymi w kierunku przejścia na długości ok. 50 m w każdą stronę od osi każdego z obiektów.

Parametry i lokalizacja (wg kilometrażu roboczego) obiektów inżynierskich spełniających funkcje przejść dla zwierząt małych, zaprojektowanych dla przebiegu wariantu I:

Lp.	Kilometraż	Nazwa drogi	Typ obiektu
1	1+295	łącznik	przepust
2	0+463	łącznik	przepust
3	1+754	łącznik	obiekt mostowy
4	0+410	DP 1424K	obiekt mostowy

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie o oś, przy wyznaczaniu trasy inwestycji uwzględniono aspekty środowiskowe tak, aby możliwie w jak najmniejszym stopniu zniszczyć obszary najcenniejsze przyrodniczo.

Dodatkowo warunki określone niniejszą decyzją mają zabezpieczyć przed nadmierną ingerencją realizacji przedmiotowej inwestycji w siedliska zwierząt podlegających ochronie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z dnia 7 października 2014 r. poz. 1348) oraz gatunków i siedlisk chronionych w myśl Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2010 r. Nr 77 poz. 510).

Projektowane działania minimalizujące zaprojektowane celem ochrony gatunków zwierząt stwierdzonych w zasięgu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji to: wykonanie przejść dla zwierząt, dokonanie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, czyli w okresie od 15 października do końca lutego, a także nadzór przyrodniczy nad realizacją inwestycji.

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w odległości ok. 3 km od obszaru Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002. Obszar ten obejmuje 4 kompleksy leśne poprzedzielane terenami o charakterze rolniczym: główny kompleks leśny o powierzchni 96 km² oraz 3 mniejsze, leżące na północ od niego: Las Grobla, zwany też Lasem Ispina, Grobelczyk i Koło. W obszarze Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 ochronie podlegają 4 gatunki ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej: puszczyk uralski *Strix uralensis*, muchołówka białoszyja *Ficedula albicollis* oraz dzięcioły: czarny *Dryocopus martius* i średni *Dendrocopos medius*. Najcenniejsze fragmenty dobrze zachowanych, starych drzewostanów o charakterze zbliżonym do naturalnego, objęte są ochroną w rezerwatach przyrody: Dębina, Długosz Królewski, Gibiel, Lipówka, Wiślisko Kobyle. Wyznaczono na tym terenie również obszary mające znaczenie dla Wspólnoty: Koło Grobli PLH120008, Lipówka PLH120010 i Torfowisko Wielkie Błoto PLH120080, chroniące siedliska leśne i łąkowe oraz gatunki zwierząt inne niż ptaki. Do głównych zagrożeń zidentyfikowanych w obszarze Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 należą: likwidacja istniejących i potencjalnych miejsc gniazdowania ptaków w wyniku usuwania drzew złamanych, martwych i dziuplastych, uproszczenie struktury wiekowej i przestrzennej drzewostanów (m.in. poprzez usuwanie starych drzew, dążenie do ukształtowania drzewostanów jednowiekowych), ograniczenie bazy pokarmowej dzięciołów na skutek usuwania martwych i zamierających drzew, a także ograniczenie bazy pokarmowej puszczyka uralskiego na skutek zanikania terenów otwartych stanowiących miejsce jego żerowania – poprzez zmianę sposobu wykorzystania terenu.

Biorąc pod uwagę rodzaje głównych zagrożeń dla właściwego zachowania siedlisk przyrodniczych i gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 uznano, że realizacja planowanego zamierzenia nie wpłynie negatywnie na cele ochrony w/w obszarze Natura 2000. Realizacja inwestycji będzie miała miejsce poza siedliskami przyrodniczymi chronionymi w przedmiotowym obszarze Natura 2000, nie spowoduje spadku liczebności populacji gatunków będących przedmiotami ochrony w w/w obszarze oraz zmniejszenia zasięgu ich występowania, nie spowoduje pogorszenia stanu siedlisk

przyrodniczych, uszczuplenia ich powierzchni i zmiany ich cech charakterystycznych. Realizacja inwestycji nie pogorszy integralności obszaru Natura 2000 i nie wpłynie negatywnie na jego powiązania z innymi obszarami w sieci Natura 2000.

Wobec powyższego stwierdzono brak znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na obszar Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002, tj. brak znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony obszaru Natura 2000 (brak prawdopodobieństwa wystąpienia jakichkolwiek zaburzeń związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji, które mogłyby spowodować spadek liczebności populacji, zmniejszenie zasięgu występowania gatunków czy zmniejszenia rozmiarów ich siedlisk).

Wszystkie obiekty inżynierskie zaprojektowane zostaną przy zachowaniu istniejących parametrów koryt cieków oraz bez zmiany warunków przepływu wód, także prace drogowe oraz prace przy budowie przepustów i innych obiektów inżynierskich na ciekach nie będą zmieniały prędkości oraz natężenia przepływu wody w ciekach.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza terenem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Krzeczowski Potok wchodzi w skład Jednolitej Części Wód Powierzchniowych PLRW200016213944 o nazwie „Gróbka do Potoku Okulickiego” – status „*silnie zmieniona część wód*”, ocena stanu „*zły*”, wyznaczony cel środowiskowy „*dobry potencjał wód*”, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych „*zagrożona*”, derogacja 4(4) – 1, uzasadnienie derogacji: *Aktualnie brak jest skanalizowania gmin w obszarze wiejskim JCW, przy zakładanym tempie rozwoju i budowy sieci kanalizacyjnych osiągnięcie dobrego stanu możliwe jest do roku 2021. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało takich oddziaływań na środowisko wód powierzchniowych, które są związane z ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Realizacja inwestycji nie wywoła zmian fizycznych, chemicznych ani biologicznych, które uniemożliwiłyby prawidłowe funkcjonowanie ekosystemów wodnych. Realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na stan jakości wód (poza krótkim okresem prac wykonywanych bezpośrednio w dnie potoku, kiedy wystąpi unos zawiesiny).*

Zastosowanie osadników w systemie odprowadzania wód opadowo – roztopowych zapewni dotrzymanie wymaganych parametrów fizyko-chemicznych odprowadzanych wód.

W oparciu o powyższe można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało takich oddziaływań na środowisko wód powierzchniowych, które byłyby związane z ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Realizacja inwestycji nie wywoła zmian fizycznych, chemicznych ani biologicznych, które uniemożliwiłyby prawidłowe funkcjonowanie ekosystemów wodnych – nie będzie miała wpływu na stan jakości wód Jednolitej Części Wód Powierzchniowych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Górnej Wisły, w obszarze dorzecza Wisły, w obrębie jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 139 – stan wód ilościowy „*dobry*”, stan wód jakościowy „*dobry*”, brak derogacji. Jest to część wód niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych – celem środowiskowym dla tej części wód podziemnych jest utrzymanie jej dobrego stanu. Planowane przedsięwzięcie nie będzie wywierało wpływu na stan ilościowy i chemiczny wód podziemnych, nie spowoduje też dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych – brak wpływu na stan fizyko-chemiczny wód.

Biorąc powyższe pod uwagę, w tym lokalizację, charakter i skalę zamierzonego przedsięwzięcia, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na

możliwość osiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W toku postępowania zapewniono stronom czynny udział w prowadzonym postępowaniu poprzez wywieszanie na tablicach ogłoszeń urzędów gmin zlokalizowanych na terenie projektowanej drogi obwieszczeń o podejmowanych czynnościach administracyjnych. Wnioski zainteresowanych mieszkańców, które wpłynęły do Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w okresie od wszczęcia postępowania do marca 2014 roku, przekazano pismem z dnia 26.03.2014 r. Pani Magdalenie Oćwieja w celu uwzględnienia w opracowywanym raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Wnioski mieszkańców zostały omówione w p-cie 12 Raportu o oś poświęconemu analizie możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem. Z analizy tych wniosków wynika, że część mieszkańców preferuje wariant I, a część wskazuje wariant III jako najkorzystniejszy. Jednak Raport o oś wykazał, że wariant III jest mniej korzystny dla środowiska z uwagi na zabudowę mieszkalną położoną w bezpośrednim sąsiedztwie drogi i występujące przekroczenia dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu oraz przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w sąsiedztwie drogi – w wariantcie tym konieczne byłoby wykonanie 550 m nowych ekranów akustycznych. Dla wariantu I i II wystarczające jest wykonanie na drodze cichej nawierzchni obniżającej poziom hałasu o 5 dB.

Następnie, po złożeniu przez Pełnomocnika Inwestora Raportu o oś i uzyskaniu stanowiska Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bochni, umożliwiono stronom wypowiedzenie się co do całości zebranych dowodów. Obwieszczeniem zawartym w piśmie znak: ST-I.4210.03.2013.JT z dnia 10.12.2014 r. i skierowanym do Urzędu Miasta Bochnia, Urzędu Gminy Bochnia i Urzędu Gminy w Rzeszawie oraz wywieszonym na tablicy ogłoszeń w Wydziale Spraw Terenowych w Tarnowie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, poinformowano zainteresowane strony postępowania o przyjęciu raportu oddziaływania na środowisko i możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni od dnia podania obwieszenia do publicznej wiadomości. We wskazanym terminie nie wniesiono uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie.

W niniejszej decyzji przychyłono się do wniosku Pełnomocnika Inwestora zawartego w piśmie znak: 216/411-BWA/mo/14 z dnia 11.09.2014 r. o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności. Wniosek ten został ponowiony przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie pismem znak: ZDW/PW/2015/689/DI-6/AZ z dnia 03.02.2015 r.

We wnioskach tych podkreślono, że budowa nowego połączenia drogowego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z DK 94 w Bochni jest inwestycją bardzo oczekiwaną przez samorządy lokalne uczestniczące w przygotowaniu zadania. Świadczy o tym umowa na realizację przedmiotowej inwestycji podpisana w dniu 12.11.2014 r. z Województwem Małopolskim, stanowiąca załącznik do Uchwały nr 1239/14 Zarządu Województwa Małopolskiego. Zawarta umowa gwarantuje zabezpieczenie środków finansowych w budżetach poszczególnych jednostek samorządowych na najbliższe lata. Ponadto przedmiotowa inwestycja została przyjęta Uchwałą Sejmiku Małopolskiego V/34/15 z dnia 26.01.2015 r. i ujęta w Wykazie Przedsięwzięć Wieloletnich, w którym znajdują się inwestycje wskazane do realizacji ze środków unijnych w perspektywie finansowej do 2020 roku. Należy podkreślić, iż budowa połączenia drogowego węzła autostradowego A-4 Bochnia z DK 94 znajduje się na pierwszym miejscu listy zadań z zakresu infrastruktury drogowej planowanych do realizacji

w ramach RPO Województwa Małopolskiego w latach 2014-2020 przekazanej do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju do Departamentu Koordynacji Strategii i Polityk Rozwoju.

Powyższe działania świadczą o randze przedsięwzięcia dla (interesu społecznego) Województwa Małopolskiego oraz terytorialnych jednostek samorządowych. Brak rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji może być przyczyną pośrednią utraty zabezpieczonych na ten cel środków pieniężnych, a co za tym idzie odsunąć w czasie bądź nawet uniemożliwić realizację inwestycji. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli zabezpieczyć interes publiczny przed znacznymi stratami.

W ww. wniosku wskazano, że obecnie funkcjonujące rozwiązanie ruchowe na zjeździe z węzła A-4 „Bochnia” nie spełnia obowiązujących parametrów technicznych, co wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz stwarza zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi mieszkających wzdłuż istniejącego układu drogowego. Nowe połączenie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi, zarówno kierujących jak i pieszych.

Wnioskodawca podkreśla, że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znacznie przyspieszy wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedmiotowego zadania oraz umożliwi szybsze przystąpienie do jej realizacji. Budowa połączenia istotnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa mieszkańców narażonych na wzmożony ruch pojazdów poruszających się relacją Autostrada A-4 – DK94. Dodatkowo wykonanie sprawnego i szybkiego połączenia drogowego przyczyni się do wzrostu dostępności do Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej powodując wzrost gospodarczy regionu oraz poprawę jakości życia jego mieszkańców. Wobec powyższego uznano, iż spełnione są przesłanki do zastosowania art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu otrzymanej dokumentacji stwierdzono, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu działań minimalizujących wskazanych w przedłożonej dokumentacji oraz wymienionych w niniejszej decyzji warunków, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na środowisko.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4: złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Niniejsza decyzja nie obejmuje zezwolenia na wykonywanie czynności zakazanych wobec gatunków zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną na podstawie rozporządzeń Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i grzybów.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie (al. Solidarności 5-9, 33-100 Tarnów), w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie
mgr inż. Paweł Kozioł
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora: Pani Magdalena Oćwieja, Pracownia Inżynierska KLOTOIDA, ul. Bochenka 16a, 30-693 Kraków
2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
3. Starosta Bocheński, ul. Kazimierza Wielkiego 31, 32-700 Bochnia
4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 07-734 Warszawa
5. Urząd Miasta Bochnia, ul. Kazimierza Wielkiego 2, 32-700 Bochnia
6. Urząd Gminy Bochnia, ul. Kazimierza Wielkiego 26, 32-700 Bochnia
7. Urząd Gminy Rzezawa, ul. Długa 21, 32-765 Rzezawa
8. Strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 KPA poprzez wywieszenie nin. zawiadomienia na tablicy ogłoszeń:
 - Urząd Miasta Bochnia, ul. Kazimierza Wielkiego 2, 32-700 Bochnia,
 - Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie, al. Solidarności 5-9, 33-100 Tarnów
 - strona internetowa <http://krakow.rdos.gov.pl>

9. ST-I - a/a

