



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

ZAŁĄCZNIK

do decyzji ST-I.4210.01.2014.JT z dnia 09.02.2015 r.

(zgodnie z wymogiem art. 82 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn. **„Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94”**

Inwestor: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków,

Pełnomocnik: Pani Magdalena Oćwieja, adres do korespondencji: Pracownia Inżynierska KLOTOIDA, ul. A. Bochenka 16a, 30-693 Kraków.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie połączenia drogowego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94 (dalej: DK94) o następujących parametrach technicznych:

- klasa drogi: G
- droga jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa (1×2)
- prędkość projektowa $V_p=60\text{km/h}$
- prędkość miarodajna $V_m=70\text{km/h}$
- przekrój: drogowy, półuliczny i uliczny
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- rodzaj nawierzchni: cicha nawierzchnia redukująca hałas o 5 dB
- skrajnia pionowa: 4,60 m
- ilość mostów: 3
 - estakada M-1: obiekt wieloprzęsłowy o długości ok. 343 m, rozpiętości przęsł w świetle ok. 28 m i wysokości min 7 m
 - obiekt M-2: rozpiętość w świetle 4,0 m, na zewnątrz koryta obustronne półki dla płazów szerokości 0,75 m
 - obiekt M-3: rozpiętość w świetle 3,0 m, na zewnątrz koryta obustronne półki dla płazów szerokości 0,50 m
- skrzyżowania typu rondo oraz skrzyżowania zwykłe

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

- całkowita powierzchnia zabudowy: 6,11 ha
- powierzchnia utwardzona: 3,55 ha

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

Projektowane połączenie drogowe zrealizowane zostanie zgodnie z I wariantem lokalizacyjnym, w którym projektowana droga rozpoczyna się w miejscowości Bochnia skrzyżowaniem z DK94 i ul. Brzeską oraz nowoprojektowaną drogą lokalną. Na połączeniu tych dróg zaprojektowane zostanie pięciowylotowe skrzyżowanie typu rondo. Południowym wlotem do ronda wprowadzony zostanie nowoprojektowany odcinek drogi o długości około 555 m, który biegnąc równoległe do DK94, będzie w dużym stopniu służył jako dojazd do posesji zlokalizowanych wzdłuż DK94 po stronie południowej.

Projektowana droga włączona zostanie do ronda za pomocą wlotu północnego. Następnie projektowany łącznik przebiegać będzie na północ po nasypie i estakadzie bezkolizyjnie przekraczając nasyp kolejowy. Dalej projektowany łącznik skręca w kierunku północno – zachodnim i wykorzystując lukę w zabudowie dochodzi do ul. Krzeczowskiej, z którą krzyżuje się w km ok. 0+600 przy pomocy ronda jednopasowego. Za rondem droga zmierza na północ w kierunku zakładu Stalprodukt S.A. dochodząc do wybudowanej na potrzeby zakładu bocznic kolejowej. Następnie projektowa trasa łącznika skręca na północny – wschód i biegnie wzdłuż bocznic kolejowej, po czym łączy się z DP 1424K i węzłem autostradowym.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni oraz w sposób ograniczający negatywne oddziaływanie na środowisko. Zaplecza budowy zostaną uszczelnione i zlokalizowane poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej oraz poza obszarami cennymi środowiskowo (m.in. obszarami łąk trzęślicowych). Nie będą też lokalizowane w sąsiedztwie Krzeczowskiego Potoku i jego dopływów, a także obecnych na tym terenie niewielkich zbiorników wodnych. W tym celu zachowane będą strefy buforowe rzędu ok. 50 m umożliwiające zabezpieczenie wód gruntowych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, a także przed mętnieniem wód powierzchniowych. Po zakończeniu prac teren zapleczy budowy zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Wszystkie powstające w fazie budowy przedsięwzięcia odpady będą selektywnie magazynowane w rejonie placu budowy w specjalnie wydzielonych miejscach i pojemnikach – przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa ich magazynowania, a następnie przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia na transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.

Celem ograniczenia wpływu hałasu na tereny chronione akustycznie prace budowlane odbywać się będą wyłącznie w porze dziennej ($6^{00} \div 22^{00}$).

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze, związanych z realizacją inwestycji emisji substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Ponadto podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg oddziaływania tych emisji ograniczy się do najbliższego otoczenia. Uciążliwości związane z budową drogi będą miały charakter krótkotrwały i okresowy – ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Warstwa ziemi zdejmowana z pasa przeznaczanego pod korpus drogi zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy do rekultywacji terenu (humus) oraz w trakcie prac budowlanych do budowy nasypu głównie w rejonie przepustów (pozostała ziemia).

Południowa część łącznika prowadzona będzie estakadą o długości około 343 m. Umożliwi to przeprowadzenie inwestycji ponad kolidującą z inwestycją linią kolejową. Pozostała część trasy została zaprojektowana w niewielkim nasypie w którym zlokalizowano system odwodnienia inwestycji. Wyniesienie zaprojektowanego systemu odwodnienia w całym przebiegu inwestycji powyżej poziomu sąsiednich terenów i umieszczenie w nasypie drogi zapobiegnie osuszaniu terenu. Woda opadowa odprowadzana będzie poprzez kanalizację deszczową lub rowy przydrożne do odbiorników w postaci cieków naturalnych, rowów melioracyjnych i rowów przydrożnych, a także w przypadku ul. Krzeczowskiej do istniejącej kanalizacji.

Analiza akustyczna wykazała, że dotrzymanie norm hałasu nastąpi dzięki zastosowaniu w projekcie drogi nawierzchni redukujących hałas (np. SMA11) o ok. 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowych. Ekran akustyczny istniejący w ciągu drogi DK94 zostaną rozebrane na czas budowy ronda, a po zakończeniu budowy będą odtworzone w nowych lokalizacjach, wynikających ze zmienionego przebiegu DK94. Dodatkowo ekran po lewej stronie DK94 w kierunku Krakowa zostanie przedłużony o ok. 30 m.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

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 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.

Przez teren przedsięwzięcia nie przebiegają korytarze ekologiczne o znaczeniu regionalnym. Wszystkie projektowane obiekty mostowe i przepusty w ramach budowy połączenia drogowego węzła autostradowego A4 „Bochnia” z DK 94 umożliwią będą swobodną migrację małych zwierząt.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie

mgr inż. Paweł Koziół
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie