



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

ST-I.4210.1.2014.JT

Tarnów, dnia 19.07.2016 r.

**DECYZJA**

**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 pkt 10, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 6, 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 (t.j.: Dz. U. z 2016 r. poz. 353, ze zm.) [dalej: ustawy oos] oraz § 3 ust. 1 pkt 60 i § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 33, pkt 65, pkt 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j.: Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j.: Dz. U. z 2016 r. poz. 23, ze zm.) [dalej: kpa] oraz w związku z decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: DOOŚ-OAII.4200.20.2014.aj.8 z dnia 15 lipca 2015 r. uchylającą w całości decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 9 lutego 2015 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową 94, zgodnie z wariantem I lokalizacyjnym oraz przekazującą sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji,

**po rozpatrzeniu**

wniosku znak: 207/411-BWA/mo/14 z dnia 03.02.2014 r. Pani ██████████ - Pełnomocnika Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94”, którego Inwestorem jest Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Pana ██████████, Zastępcę Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie ds. Inwestycji, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków, a także po 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 wariantem I lokalizacyjnym**

**i jednocześnie:**

**I. Określam**

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

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie:

- połączenia drogowego klasy G węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94 [dalej: Łącznik A-4] o długości ok. 2,5 km, zgodnie z wariantem I lokalizacyjnym;
- ronda pięciowylotowego w miejscu skrzyżowania Łącznika A-4 z drogą krajową nr 94 [dalej: DK 94] i ul. Brzeską w Bochni;
- drogi dojazdowej [dalej: droga dojazdowa] o długości ok. 555 m włączanej do ronda wlotem południowym;
- dróg obsługujących przyległe tereny i dróg serwisowych;
- wiaduktu nad linią kolejową relacji Kraków - Medyka;
- skrzyżowań w ciągu Łącznika A-4 z istniejącym układem drogowym;

oraz

- przebudowie lub rozbudowie DK 94, ul. Brzeskiej i pozostałych dróg krzyżujących się projektowanym Łącznikiem A-4 w celu ich dowiązania;
- budowie, rozbudowie i przebudowie kanalizacji deszczowej i oświetlenia;
- budowie, rozbudowie i przebudowie infrastruktury technicznej kolidującej z projektowaną drogą, w tym linii elektroenergetycznej o napięciu 110 kV, gazociągu wysokiego ciśnienia i sieci wodociągowej magistralnej;
- budowie, rozbudowie i przebudowie zjazdów;
- odtworzeniu koryt cieków wodnych (dno i skarpy) do stanu pierwotnego na obszarze prowadzonych prac;
- rozbiórce obiektów i wycince zieleni kolidującej z inwestycją.

Planowana powierzchnia zajmowana przez projektowaną jezdnię, pobocza, chodniki i inne elementy inwestycji wynosić będzie ok. 6,11 ha, w tym powierzchnia utwardzona wynosić będzie 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) Środki transportu, maszyny i urządzenia spalinowe stosowane podczas budowy powinny mieć wyregulowane silniki spalinowe, aby spełniały dopuszczalne wartości w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu określone w przepisach szczególnych.
- 2) W rejonie prowadzenia prac budowlanych należy zapewnić bezpieczną organizację ruchu.
- 3) 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.
- 4) Należy okresowo zraszać odsłonięty teren budowy, aby zapobiec pyleniu podczas sprzyjających warunków atmosferycznych (susza, wiatr).
- 5) Na samochodach przewożących materiały sypkie mogące pylić w czasie transportu lub materiały emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia

(plandeki, oponcze lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji niezorganizowanej.

- 6) Prowadzenie prac z wykorzystaniem sprzętu budowlanego należy ograniczyć do pory dnia, tj. do godzin 6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>.
- 7) Zaplecza budowy należy lokalizować możliwie jak najdalej od terenów zabudowy mieszkalnej, cieków i zbiorników wodnych oraz poza obszarem zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych [kod 6410] i stanowiskiem derkacza stwierdzonym na odcinku projektowanej drogi ok. km 0+800÷1+200.
- 8) Tankowanie pojazdów pracujących przy budowie drogi należy realizować poza terenem inwestycji, w miejscach zapewniających zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed możliwością skażenia substancjami ropopochodnymi. Na terenie zapleczy budowy można wyznaczyć uszczelnione miejsce do tankowania oraz prowadzenia drobnych prac remontowych sprzętu budowlanego (uszczelnienie może polegać na położeniu pod płytami betonowymi geomembrany – folii). W przypadku konieczności uzupełniania paliwa na terenie budowy należy przygotować na ten cel miejsce o szczelnym podłożu, ukształtowanym w sposób uniemożliwiający przedostawanie się ewentualnych wycieków do gruntu.
- 9) Zaplecza budowy należy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnego awaryjnego wycieku substancji niebezpiecznych (w tym ropopochodnych) z maszyn i urządzeń budowlanych oraz taboru samochodowego.
- 10) W sytuacji wystąpienia awarii, wskutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać je specjalistycznej firmie, posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
- 11) Wody opadowe i gruntowe z odwodnienia wykopów przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych należy oczyścić z zawiesiny do poziomu 100 mg/dm<sup>3</sup>.
- 12) Trasy przejazdu sprzętu budowlanego i transportującego materiały budowlane powinny być wytyczone w miarę możliwości po istniejącej sieci szlaków komunikacyjnych.
- 13) Eliminować pracę maszyn i urządzeń na biegu jałowym.
- 14) Unikać zbędnej, nadmiernej koncentracji prac z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu budowlanego.
- 15) W miejscach wyjazdu sprzętu ciężkiego z placu budowy na drogi publiczne zorganizować stanowiska, gdzie będzie się odbywać usuwanie gruntu lub błota z kół pojazdów. Jezdnie dróg publicznych winny być sprzątane z zanieczyszczeń pochodzących z placu budowy, dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę.
- 16) Po zakończeniu budowy teren zajęty pod zaplecza budowy należy przywrócić do stanu wyjściowego.
- 17) Obszar prac powinien zostać wyraźnie oznakowany, w sposób widoczny dla operatorów sprzętu ciężkiego, tak aby nie dochodziło do uszkodzeń roślinności znajdującej się poza wyznaczonym terenem prac.
- 18) Po wytyczeniu w terenie przebiegu budowanej drogi należy przeprowadzić inwentaryzację gatunków chronionych występujących w pasie zajętości terenu. W przypadku stwierdzenia zagrożenia w wyniku prowadzenia robót dla chronionych

gatunków i ich siedlisk, należy podjąć odpowiednie działania przewidziane w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, ze zm.).

- 19) Z terenu objętego robotami budowlanymi przed rozpoczęciem prac zebrać wierzchnią warstwę gleby i złożyć ją w pryzmach w pobliżu pasa robót. Ziemię pozyskaną z wykopów należy składować z podziałem na urodzajną (humus) i pozostałą. Do czasu jej ponownego wykorzystania do rekultywacji terenu, utrzymywać ją w odpowiedniej wilgotności (w razie potrzeby zraszać). Warstwa humusu powinna być w całości wykorzystana do rekultywacji terenu w związku z realizacją inwestycji. Warstwy urodzajnej gleby w km ok. 0+350-0+600; 0+800-1+100; 1+550-1+850 zdejmować w terminie od początku września do końca marca (z uwagi na wymogi ochrony ptaków). Dopuszcza się zdjęcie humusu poza tym okresem, jeśli nadzór przyrodniczy nie stwierdzi miejsc lęgowych ptaków.
- 20) Od początku marca do czasu rozpoczęcia budowy inwestycji prowadzić systematyczne koszenie pasa terenu, na którym prowadzone będą roboty budowlane, aby teren ten pozbawić roślinności, w której mogłyby być zakładane miejsca lęgowe ptaków.
- 21) Prace związane z realizacją inwestycji, a w szczególności 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.
- 22) 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 16 października do końca lutego. W trakcie sezonu lęgowego ptaków sporadyczne prace wycinkowe można wykonywać pod nadzorem przyrodniczym – wyłącznie po stwierdzeniu braku zajętych gniazd, dziupli oraz występowania piskląt lub zasiedlenia przez inne zwierzęta objęte ochroną gatunkową na drzewach lub krzewach przeznaczonych do usunięcia.
- 23) Pnie drzew nie przeznaczonych do wycinki na czas budowy należy zabezpieczyć przed możliwością uszkodzeń mechanicznych (np. przez zastosowanie wygradzeń, osłon przypniowych z mat słomianych lub juty, okładziny z desek lub płyt OSB – do wysokości nie mniejszej niż 150 cm i bez użycia gwoździ). Konary drzew należy zabezpieczyć np. przez podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi (konarów) do nadległych lub podparcie podporą, tak aby nie uszkodzić ich kory. Inwestor zobowiązany jest do dopilnowania, aby wykonawca robót zabezpieczył drzewa i krzewy w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed uszkodzeniami mechanicznymi.
- 24) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów nie przeznaczonych do wycinki należy wykonywać w sposób jak 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). W terminie od początku kwietnia do końca października korzenie należy dodatkowo zabezpieczać przed wysychaniem (np. maty słomiane polewane co jakiś czas wodą). Czas trwania wykopów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew należy skrócić do niezbędnego minimum.

- 25) 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.
- 26) 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 oraz zmieniać wielkości przepływu cieków.
- 27) Prace przy budowie obiektów mostowych i przepustów należy prowadzić w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu zmieniać prędkość oraz natężenie przepływu wody w ciekach.
- 28) Nie dopuszcza się przemieszczania mas ziemnych poprzez przepychanie materiału przez koryta cieków naturalnych.
- 29) 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 zmąceniami wód.
- 30) Roboty ziemne, ubezpieczeniowe i ruch pojazdów wewnątrz koryt cieków ograniczyć tylko do niezbędnych, tj. takich, których nie da się wykonać z brzegu.
- 31) Teren budowy, a w szczególności otwarte wykopy, należy odpowiednio zabezpieczać przed powstawaniem pułapek dla zwierząt. Pod koniec każdego dnia roboczego należy zabezpieczać takie miejsca poprzez zasypanie, przykrycie materiałem sztywnym (np. deski, płyty wiórowe) lub szczelne ogrodzenie.
- 32) Wykopy pozostawiać otwarte możliwie jak najkrócej.
- 33) W każdym dniu roboczym przed rozpoczęciem prac należy sprawdzać plac budowy pod kątem obecności zwierząt, podobnie należy sprawdzać dno i ściany wykopów przed ich likwidacją (zasypaniem, zabudowaniem). W razie potrzeby należy umożliwić zwierzętom opuszczenie wykopów, ewentualnie w sposób bezpieczny należy zwierzęta odłowić i wypuścić poza terenem inwestycji.
- 34) W trakcie prowadzenia robót budowlanych należy unikać tworzenia kolein i innych zagłębień terenu, w których może stagnować woda, aby nie stwarzać potencjalnych nietrwałych siedlisk rozrodczych dla płazów.
- 35) 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 minimum 0,5 m z 10 cm nawisem na zewnątrz (np. folia, agrowłóknina). 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.

- 36) Po wykonaniu nasypów 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.
- 37) W przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy niezwłocznie powiadomić o tym regionalnego dyrektora ochrony środowiska.
- 38) W przypadku natrafienia w trakcie budowy na obiekty lub przedmioty o wartości archeologicznej należy niezwłocznie powiadomić właściwe służby konserwatorskie.
- 39) Należy właściwie gospodarować odpadami: minimalizować ilość powstających odpadów, gromadzić je w sposób selektywny, w oznakowanych pojemnikach, w wydzielonych i odpowiednio zorganizowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed wpływem czynników atmosferycznych i dostępem osób postronnych oraz zwierząt, a następnie przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia – odpowiednio na odbiór, transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.
- 40) Zapleczka budowy należy wyposażyć w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno-bytowych do oczyszczalni ścieków.
- 41) Podczas eksploatacji drogi należy utrzymywać w sprawności przejścia dla zwierząt, m.in. usuwać roślinność blokującą zwierzętom dostęp do wejścia i wyjścia.
- 42) 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 (podane w niniejszej decyzji kilometraże są kilometrażami roboczymi podanymi w Raporcie oos):**

- 1) Nawierzchnię drogi, z wyłączeniem tarczy rond, należy zaprojektować z nawierzchnią o własnościach redukujących hałas o ok. 5 dB stosunku do nawierzchni standardowych oraz opracować stosowne wytyczne dotyczące zabiegów utrzymania nawierzchni.
- 2) Należy zaprojektować kanalizację deszczową na całym odcinku projektowanego Łącznika A-4 i wyposażyć ją w studzienki wodno-ściekowe z osadnikami oraz zastosować urządzenia oczyszczające wody opadowe z drogi o skuteczności zapewniającej dotrzymanie dopuszczalnych stężeń w ściekach opadowych określonych w przepisach szczególnych.
- 3) Na wylotowych odcinkach kanalizacji deszczowej należy zamontować osadniki zawieszin ogólnych o pojemności minimum  $7,5 \text{ m}^3$ , z zamknięciem umożliwiającym odcięcie odpływu z drogi w przypadku rozlania się na niej substancji niebezpiecznych.
- 4) Projekt kanalizacji deszczowej Łącznika A-4 należy opracować na podstawie obliczeń hydraulicznych przeprowadzonych dla części zlewni Potoku Krzeczowskiego obejmującej wyloty z kanalizacji opadowej tej drogi, tak aby ograniczyć do minimum

podtapianie terenów istniejącej i potencjalnej zabudowy mieszkalnej w czasie nawalnych deszczów.

- 5) Należy odtworzyć istniejące ekrany akustyczne przy DK 94:
  - a) po lewej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa w km ok. 0+180÷0+223;
  - b) po lewej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa w km ok. 0+227÷0+480;
  - c) po prawej stronie DK 94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+060÷0+287;
  - d) po lewej stronie DK 94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+219÷0+287;
  - e) po prawej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa, w miejsce istniejących ekranów akustycznych, należy zaprojektować pomiędzy DK 94 a drogą dojazdową ekran akustyczny o wysokości 4 m w km ok. 0+330÷0+475, jako ekran mieszany tzn. pochłaniający z częścią przezroczystą (w proporcji 2:1).
- 6) Należy zaprojektować nowy ekran akustyczny o wysokości 4 m po prawej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa, pomiędzy DK 94 a drogą dojazdową, w km ok. 0+205÷0+300, jako ekran mieszany tzn. pochłaniający z częścią przezroczystą (w proporcji 2:1).
- 7) Należy zaprojektować nowy ekran akustyczny o wysokości 4 m po lewej stronie DK 94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+190÷0+219, jako ekran pochłaniający.
- 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) z wyłączeniem ekranów przezroczystych i mieszanych.
- 13) Zaprojektować nasadzenia drzew i krzewów w miejscach, w których szczegółowe rozwiązania układu drogowego i infrastruktury pozwolą na nasadzenie drzew i/lub krzewów. Nasadzenia zaprojektować w ilości zbliżonej do ilości drzew i krzewów wyciętych w związku z realizacją inwestycji, przy wykorzystaniu wyłącznie

rodzimych gatunków drzew i krzewów, zgodnych z potencjalną roślinnością naturalną i dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych.

- 14) Obiekty w km 0+463 i 1+295 zaprojektować w taki sposób, aby umożliwiły 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 ciek, 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.
- 15) 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.
- 16) 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].
- 17) W związku z realizacją prac związanych z budową mostów i przepustów należy ograniczyć do niezbędnego minimum ingerencję w koryta cieków oraz zaprojektować sposób odtworzenia, po zakończeniu tych prac, istniejącego przebiegu koryt cieków, linii istniejących skarp oraz odtworzenia naturalnej pokrywy roślinnej na brzegach. Koryta cieków (dno i skarpy) na obszarze prowadzonych prac należy umocnić w celu zabezpieczenia przed rozmyciem odtworzonych skarp i dna ciek, oraz podmyciem podpór mostów. Należy przewidzieć wykonanie umocnień dostosowanych do głębokości i prędkości wody przy przepływach miarodajnych z zastosowaniem materiałów naturalnych takich jak kamień, drewno, faszyna, biomaty biodegradowalne z nasionami traw, geosyntetyki pokryte gruntem i podobne.

**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 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.**

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j.: Dz. U. z 2016 r., poz. 672, ze zm.).

- II. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia ponownej 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 24 miesięcy od daty oddania drogi do eksploatacji.

V. Nadaje decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

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

### UZASADNIENIE

Wnioskiem znak: 207/411-BWA/mo/14 z dnia 03.02.2014 r. Pani ██████████ - Pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94”, którego Inwestorem jest Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Pana ██████████ Zastępcę Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie ds. Inwestycji, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegające na budowie drogi o długości powyżej 1 km, na podstawie:

- § 3 ust. 1 pkt 60 „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”;
- § 3 ust. 2 pkt 2 „do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone”;

w związku:

- § 3 ust. 1 pkt 7 „stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu namionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6”;
- § 3 ust. 1 pkt 33 „instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko”;
- § 3 ust. 1 pkt 65 „budowle przeciwpowodziowe, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża, w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód lub ich kanalizacja rozumiana jako zagospodarowanie wód umożliwiające ich wykorzystanie do celów żeglugowych”;
- § 3 ust. 1 pkt 68 „rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową”;

rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie

znacząco oddziaływać na środowisko i zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy ooś wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed wydaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Inwestorem przedsięwzięcia jest Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zastępcę Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków [dalej: ZDW Kraków] – Pana ██████████ na podstawie Uchwały Nr 1180/14 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 30.10.2014 r.

Ponieważ planowane przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo na działce nr 1519/2 należącej do Polskich Kolei Państwowych, która zgodnie z decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury z dnia 24.03.2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. U. Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014r., poz. 25) jest 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 opinii, zawartej w piśmie znak: PSE.N.NZ.420-1-4/7/14 z dnia 28.02.2014 r. (data wpływu 05.03.2014 r.), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bochni, który wyraził stanowisko, że planowane przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Ponieważ przedstawiony Raport ooś nie spełniał wymagań określonych w art. 66 ustawy ooś, pismami znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 16.09.2014 r. oraz z dnia 23.09.2014 r. wezwano Pełnomocnika ZDW Kraków do uzupełnienia przedstawionego Raportu ooś. Przedstawione w dniu 20.10.2014 r. uszczegółowienie Raportu ooś nadal nie zawierało pełnej informacji o wpływie planowanego przedsięwzięcia na środowisko, dlatego pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 23.10.2014 r. ponownie wezwano Pełnomocnika ZDW Kraków do uzupełnienia przedstawionego Raportu ooś. W dniu 17.11.2014 r. Pełnomocnik ZDW Kraków przedstawił stosowne uszczegółowienie Raportu ooś zawierające odpowiedź na wezwanie z dnia 23.10.2014 r.

Po przyjęciu Raportu ooś pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 26.11.2014 r., wystąpiono do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bochni z prośbą o wyrażenie opinii, o której mowa w art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bochni opinią sanitarną znak: PSE.N.NZ-420-2-5/65/14 z dnia 8.12.2014 r. zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia.

Następnie obwieszczeniem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 10.12.2014 r. poinformowano strony postępowania o przyjęciu Raportu ooś oraz możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni od dnia jego wywieszenia. Obwieszczenie to wywieszono na tablicach ogłoszeń: w Urzędzie Miasta Bochnia w dniach 12.12.2014 r. ÷ 2.01.2015 r.; w Urzędzie Gminy Bochnia w dniach 15.12.2014 r. ÷ 5.01.2015 r.; w Urzędzie Gminy Rzeszawa w dniach 12.12.2014 r. ÷ 5.01.2015 r. oraz w Wydziale Spraw Terenowych

w Tarnowie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w dniach 10.12.2014 r. + 31.12.2014 r., a także na stronie internetowej [www.krakow.rdos.gov.pl](http://www.krakow.rdos.gov.pl).

W podanych wyżej terminach nie wniesiono uwag i wniosków dotyczących planowanego przedsięwzięcia.

Decyzją znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 9.02.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94”, zgodnie z wariantem I lokalizacyjnym.

Od ww. decyzji odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, złożyli: pismami z dnia 20.02.2015 r. [REDAKTOWANE] oraz pismem z dnia 24.02.2015 r. [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE] w odwołaniach z dnia 20.02.2015 r. wnieśli o uchylenie zaskarżonej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 9.02.2015 r. oraz przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia, uzasadniając żądanie uchylenia decyzji następującymi zarzutami:

1. nierozważenie wszystkich istotnych okoliczności sprawy, w tym uwag i zastrzeżeń zgłaszanych przez mieszkańców w trakcie toczącego się postępowania. W kontekście powyższego sformułowano zarzut braku ustosunkowania się przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w zaskarżonej decyzji do pisemnych wniosków dotyczących przebiegu analizowanych wariantów przez siedliska bobrów;
2. naruszenie dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U.U.E.L. 1992.206.7);
3. wydanie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niekorzystnego pod względem środowiskowym wariantu realizacji przedsięwzięcia, tj. wariantu I;
4. zaskarżona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana dla przedsięwzięcia polegającego na *budowie połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94*, w oparciu o postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 25.03.2014 r., znak: ST-I.4210.01.2014.JT, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określające zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na *budowie połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 4*. Skarżący uznali, że rozbieżne nazwy zamieszczone w ww. rozstrzygnięciach wskazują na dwa odmienne przedsięwzięcia.

[REDAKTOWANE] w odwołaniu z dnia 24.02.2015 r. wnieśli o uchylenie lub zmianę decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 9.02.2015 r. w zakresie środków ochrony akustycznej na DK 94, podnosząc w odwołaniu następującą kwestię:

5. realizacja planowanego przedsięwzięcia zakłada budowę od strony południowej dodatkowej drogi o długości ok. 550 m w celu zapewnienia dojazdu do nieruchomości stanowiących własność skarżących. W ocenie wnoszących odwołanie, przyjęte przez Inwestora założenie powinno skutkować zastosowaniem od strony północnej, tj. na DK 94, ciągłych ekranów akustycznych, co zapewni zachowanie standardów jakości środowiska akustycznego.

Złożone odwołania wraz z aktami sprawy zostały pismami znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 4.03.2015 r. i 6.03.2015 r. przekazane do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska po rozpatrzeniu ww. odwołań zajął następujące stanowisko:

1. postanowieniem znak: DOOŚ-OAII.4200.20.2014.aj.12 z dnia 14.07.2015 r. odmówił wstrzymania wykonania zaskarżonej decyzji;
2. decyzją znak: DOOŚ-OAII.4200.20.2014.aj.13 z dnia 15.07.2015 r. umorzył postępowanie odwoławcze w związku z odwołaniami osób: [REDAKTOWANE]  
[REDAKTOWANE]  
[REDAKTOWANE] które nie były stronami w przedmiotowym postępowaniu;
3. decyzją znak: DOOS-OAII.4200.20.2014.aj.8 z dnia 15.07.2015 r. uchylił w całości zaskarżoną decyzję znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 09.02.2015 r. i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji. W uzasadnieniu decyzji wskazano, aby w toku ponownego rozpatrywania sprawy przez organ pierwszej instancji wziąć pod uwagę zarzuty przedstawione przez strony skarżące się, oraz przeprowadzić udział społeczeństwa w sposób zgodny z wymogami stawianymi przez obowiązujące przepisy.

Pismem znak: ZDW/PW/2015/6734/DI-6/KS z dnia 24.09.2015 r. ZDW w Krakowie poinformował Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o odwołaniu pełnomocnictwa dla pani [REDAKTOWANE]

Równocześnie pismem znak: ZDW/PW/2015/6733/DI-6/KS z dnia 24.09.2015 r. ZDW w Krakowie poinformował Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, że osobą upoważnioną do reprezentowania Inwestora dla inwestycji „Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94” jest Pan [REDAKTOWANE]

W toku prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie liczba stron przekracza 20, zatem na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy o os strony zawiadamiane były zgodnie z art. 49 kpa poprzez obwieszczenie. W toku prowadzonego postępowania obwieszczenia podawane były do publicznej wiadomości poprzez wywieszanie na tablicach ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie, w Urzędzie Miasta Bochnia, w Urzędzie Gminy Bochnia, w Urzędzie Gminy Rzeszawa, na tablicach ogłoszeń w miejscu realizacji inwestycji, a także na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie <http://bip.krakow.rdos.gov.pl/>.

Pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 7.10.2015 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie zawiadomiła strony postępowania o prowadzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94”.

Ponieważ jedna z kwestii poruszonych w odwołaniu od decyzji znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 9.02.2015 r. dotyczyła usytuowania ekranów akustycznych po południowej stronie drogi dojazdowej z przerwami na wjazdy na posesje, pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 15.10.2015 r. wezwano Pana [REDAKTOWANE] do przedstawienia obliczeń emisji hałasu

uwzględniających w szczególności zastosowanie ciągłego ekranu akustycznego zlokalizowanego pomiędzy DK 94, a drogą dojazdową.

W dniu 3.11.2015 r. w Urzędzie Miasta Bochnia odbyło się spotkanie przedstawicieli ZDW Kraków z zainteresowanymi mieszkańcami w sprawie przebiegu Łącznika A-4 z DK 94, na którym [REDAKTOWANE] złożyli wniosek o zabezpieczenie ich posesji przez wykonanie przezroczystych ekranów akustycznych w rejonie działek nr: [REDAKTOWANE] w Bochni. Biorąc pod uwagę brak możliwości ewentualnego późniejszego wykonania ekranu akustycznego po oddaniu drogi do eksploatacji ze względu na przebieg drogi po nasypie oraz możliwą utratę własności pochłaniających przez projektowaną na tym odcinku cichą nawierzchnię, ZDW Kraków pismem z dnia 27.11.2015 r. kierowanym do Pana [REDAKTOWANE] zadeklarował wykonanie na tym odcinku drogi ekranu pochłaniającego o długości ok. 110 m, gdyż wykonanie ekranu przezroczystego powodowałoby odbicia fali akustycznej i wzrost poziomu hałasu na terenach po drugiej stronie drogi.

Pan [REDAKTOWANE] pismem znak: ZDW/PW/2015/9165/DI-6/AZ z dnia 28.12.2015 r. (data wpływu 7.01.2016 r.) przekazał odpowiedź na wezwanie z dnia 15.10.2015 r. W odpowiedzi tej nie przedstawiono obliczeń emisji hałasu uwzględniających zastosowanie ciągłego ekranu akustycznego zlokalizowanego pomiędzy DK 94, a drogą dojazdową.

W dniu 20.01.2016 r. w Wydziale Spraw Terenowych w Tarnowie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie odbyło się spotkanie z przedstawicielami ZDW Kraków, na którym ustalono potrzebę uzupełnienia ww. odpowiedzi o obliczenia emisji hałasu do środowiska i przedstawienia rozkładu izofon dla sytuacji po zastosowaniu ekranu akustycznego w rejonie ronda na ul. Krzeczowskiej oraz ekranu akustycznego zlokalizowanego pomiędzy DK 94 i drogą dojazdową. Ponieważ Pan [REDAKTOWANE] nie przedstawił obliczeń emisji hałasu zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu w dniu 20.01.2016 r., pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 2.03.2016 r. wezwano Pana [REDAKTOWANE] do przedstawienia ww. obliczeń emisji hałasu.

W dniu 23.03.2016 r. Pan [REDAKTOWANE] przekazał uzupełnienie Raportu ooś obejmujące analizę akustyczną planowanego przedsięwzięcia po zastosowaniu ww. ekranów akustycznych. W przedstawionych obliczeniach uwzględniono skumulowane oddziaływanie DK 94 i drogi dojazdowej w zakresie emisji hałasu, które wykazały dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie. W uzupełnieniu Raportu ooś przeprowadzono także obliczenia emisji hałasu potwierdzające dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie po zastosowaniu uzgodnionego przez ZDW Kraków z [REDAKTOWANE] ekranu pochłaniającego o wysokości 2 m zlokalizowanego po prawej stronie Łącznika A-4 w km ok. 0+428+0+538.

Po uzupełnieniu przez Pana [REDAKTOWANE] Raportu ooś, pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 04.04.2016 r. wystąpiono do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bochni jako organu właściwego do zaopiniowania inwestycji pod względem sanitarno-higienicznym, z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W odpowiedzi zawartej w opinii sanitarnej znak: NNZ-420-2-5/65/2014/2/21/16 z dnia 14.04.2016 r. Organ Sanitarny podtrzymał wcześniejszą opinię znak: PSE.N.NZ-420-2-5/65/14 z dnia 8.12.2014 r., uzupełniając ją o warunki dotyczące uwzględnienia w projekcie budowlanym drogi ekranów akustycznych wynikających z uzupełnień Raportu ooś oraz potrzebę wykonania analizy porealizacyjnej oddziaływania hałasowego na obszary chronione akustycznie w terminie 5 lat od

zakończenia realizacji przedsięwzięcia. Wymogi te zostały uwzględnione w warunkach nałożonych na Inwestora niniejszą decyzją, uściślając termin i zakres wykonania analizy porealizacyjnej. Mając na uwadze potrzebę weryfikacji skuteczności przyjętych rozwiązań projektowych, w wydanej decyzji zobowiązano Inwestora do przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu do środowiska oraz skuteczności zastosowanego systemu odwodnienia drogi w terminie do 24 miesięcy od daty oddania obiektu do eksploatacji.

Ponadto w toku postępowania, będący stroną postępowania Pan ██████████ w piśmie z dnia 29.01.2016 r. przedstawił wariant lokalizacyjny drogi, który nie był procedowany w prowadzonym postępowaniu. W proponowanym rozwiązaniu droga rozpoczynałaby się, jak w wariantcie III, rondem w Gorzkowie, następnie po przejściu przez linię kolejową relacji Kraków - Medyka skręcałaby w kierunku zachodnim, by następnie przejść w dalszy przebieg wariantu I. W piśmie tym ██████████ zwrócił się o wyjaśnienie, czy istnieją przeciwwskazania ze strony RDOŚ dotyczące realizacji drogi we wskazanym przez niego wariantcie, porównanie liczby wyburzeń budynków mieszkalnych w poszczególnych wariantach, wyjaśnienie w którym wariantcie I czy II dojdzie do większej degradacji środowiska oraz odniesienie się do tzw. ustawy „antysmogowej”. Na ww. wystąpienie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie udzielił odpowiedzi pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 15.02.2016 r.

Działając na podstawie art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 oraz 74 ust. 3 ustawy ooś, w związku z art. 49 kpa, zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w prowadzonym postępowaniu. Po zebraniu pełnej dokumentacji sprawy, pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 20.04.2016 r. zawiadomiono strony postępowania i społeczeństwo o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, informując równocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz informując, iż każdy ma prawo do składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie od dnia 21.04.2016 r. do dnia 12.05.2016 r. Zawiadomienie to zostało podane do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie w dniu 20.04.2016 r. na tablicach ogłoszeń: w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie, w siedzibach Urzędów: Miasta Bochnia, Gminy Bochnia i Gminy Rzezawa oraz w miejscu realizacji inwestycji na tablicach ogłoszeń przy ul. Krzeczowskiej i przy ul. Brzeskiej w Bochni oraz na tablicy ogłoszeń w Krzeczowie przy DP 1424K, a także na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie <http://bip.krakow.rdos.gov.pl/>, na której zamieszczono także wersję elektroniczną Raportu ooś do wglądu.

W toku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko strony postępowania oraz społeczeństwo złożyły szereg uwag, wniosków i żądań w przedmiotowej sprawie. W złożonych przez strony i społeczeństwo uwagach i wnioskach wskazywano na okoliczności, które zdaniem składających uwagi dyskwalifikują przyjęty wariant realizacji przedsięwzięcia ze względu na jego znaczące oddziaływanie na środowisko. Równocześnie wskazywano jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska – wariant z odejściem „za Blachstal” (wariant III lokalizacyjny) bądź nowy wariant lokalizacyjny, będący kompilacją wariantu III i wariantu I w procedowanym postępowaniu. Proponowany wariant został opisany także przez będącego stroną postępowania Pan ██████████ w piśmie z dnia 29.01.2016 r. W proponowanym rozwiązaniu droga rozpoczynałaby się, jak w wariantcie III, rondem w Gorzkowie, następnie po przejściu przez linię kolejową relacji Kraków - Medyka na wysokości działki nr 2552 skręcałaby w kierunku zachodnim, by na działce nr 2532 przejść w dalszy przebieg wariantu I.

Ponadto złożone przez strony i społeczeństwo uwagi i wnioski w toku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko projektowanego połączenia drogowego dotyczyły w szczególności następujących zagadnień:

- brak konsultacji społecznych dotyczących wyboru wariantu;
- wyrażono opinię, że realizowany łącznik zlokalizowany prawie w centrum miasta, nie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i spowoduje jedynie chaos w ruchu kołowym;
- wyrażono opinię, że przyjęty do procedowania wariant I lokalizacyjny jest wyborem najgorszym z możliwych, jak stwierdzono jest on najbardziej uciążliwy przede wszystkim społecznie, natomiast „wariant II” (w aktach sprawy wariant III) z wyjściem za firmą „Blachstal” nie wiąże się z żadnymi zaburzeniami oraz komunikuje tereny na północ od linii kolejowej relacji Kraków - Medyka z drogą publiczną;
- budowa łącznika we wskazanym wariantcie, prawie w centrum Bochni, spowoduje wzrost poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza w stosunku do stanu obecnego, zanieczyszczeniu ulegną wody gruntowe i powierzchniowe;
- budowa projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Brzeskiej z drogą krajową nr 94 na nasypie o wysokości 6 m n.p.t. drastycznie pogorszy warunki życiowe i zdrowotne oraz obniży wartość domów;
- Raport oś nie obejmuje analizy nasłonecznienia budynków i działek położonych w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji;
- Raport oś nie analizuje zagrożeń dla wybudowanych w międzyczasie obiektów inżynierskich, jak np. wiadukt przy ul. Krzeczowskiej oraz przejazd i przepust wodny pod ul. Wygoda;
- wyznaczenie okresu 21 dni, zamiast obowiązujących 30 dni narusza podstawową zasadę zaufania obywatela do państwa;
- wyrażono sprzeciw na zamknięcie bezpośredniego wjazdu i budowę drogi dojazdowej do posesji położonych na południe od drogi krajowej nr 94 na odcinku od projektowanego ronda do drogi działka nr [REDAKTOWANE] w kierunku Gorzkowa;
- obawa przed skumulowanym oddziaływaniem DK 94 i drogi dojazdowej;
- sprzeciw na budowę ekranów akustycznych na całej długości działek [REDAKTOWANE];
- wniosek o objęcie ochroną akustyczną działek nr: [REDAKTOWANE], poprzez budowę przecierynych ekranów akustycznych;
- wniosek o budowę Łącznika A-4 wg wariantu pośredniego pomiędzy wariantem III i I uzasadniony brakiem zaburzeń budynków mieszkalnych oraz dostępem do drogi publicznej dla terenu o powierzchni ok. 40 ha położonego na północ od linii kolejowej;
- wniosek o zbadanie archeologiczne terenu, przez który przebiegać będzie Łącznik A-4;
- budowa Łącznika A-4 spowoduje wzrost emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza ze spalania paliw;
- zbiornik retencyjny na wody opadowe powodować będzie w wyniku parowania emisję odorów;
- podniesienie niwelety drogi spowoduje podtapianie budynku przy ul. Brzeskiej 109 w Bochni;
- budowa Łącznika A-4 spowoduje otoczenie posesji przy ul. Brzeskiej 109 w Bochni z trzech stron drogami, co spowoduje brak cyrkulacji powietrza;

- obawa o podtapianie działki nr 2525/1 w czasie nawałnych opadów deszczu;
- wniosek o maksymalne odsunięcie nasypu drogi od posesji 2525/1 w Bochni;
- wskazanie budowy Łącznika A-4 według wariantu będącego połączeniem wariantu III oraz wariantu II.

Ponieważ część zagadnień poruszanych w toku przeprowadzanej oceny oddziaływania na środowisko nie była przedmiotem prowadzonego postępowania, pismem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 16.05.2016 r. zwrócono się do Pana [REDAKOWANE] o odniesienie się do złożonych przez strony i społeczeństwo uwag i wniosków.

Pismem znak: ZDW/PW/2016/3226/DI-6/AZ z dnia 30.05.2016 r. Pan [REDAKOWANE] wyjaśnił, że w ramach opracowywania dokumentacji projektowej dla przedmiotowego zadania odbywały się liczne Rady Techniczne, w których każdorazowo uczestniczyli przedstawiciele Samorządu Terytorialnego. Na Radach tych dyskutowane były przebiegi trasy oraz rozwiązania projektowe. W listopadzie 2015 roku odbyło się w Urzędzie Miasta Bochnia spotkanie informacyjne z ZDW Kraków, na którym zainteresowani mieszkańcy mogli przedstawić swoje uwagi dotyczące projektowanej drogi. Fakt prowadzenia konsultacji społecznych na wczesnym etapie projektowania inwestycji potwierdzają także dokumenty planistyczne opracowane przez Gminę Miasta Bochnia i Gminę Bochnia, w których zarezerwowano teren pod projektowaną drogę. Ostatecznie strony i społeczeństwo miały możliwość przedstawienia swojego stanowiska w okresie od dnia 21.04.2016 r. do dnia 12.05.2016 r. w ramach udziału społeczeństwa w przeprowadzanej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę, zarzut o braku konsultacji społecznych przed wyborem wariantu lokalizacyjnego budowy drogi nie znajduje uzasadnienia w stanie faktycznym.

Odnosząc się do zarzutu o wyborze najgorszego wariantu połączenia drogowego należy podkreślić, że w Raporcie o oś analizom i ocenom poddano oddziaływanie połączenia drogowego dla wszystkich trzech wariantów lokalizacyjnych. Z przedstawionej oceny wariantów planowanego przedsięwzięcia wynika, że wariant preferowany przez Inwestora jest zarazem wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, ze względu na rozpatrywane łącznie: wielkość oddziaływania na środowisko, ingerencję w zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przyrodnicze.

Przeprowadzone w Raporcie o oś obliczenia i analizy wykazały, że w czasie eksploatacji połączenia drogowego wykonanego zgodnie z wariantem I lokalizacyjnym, nie będą przekraczane obowiązujące standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony wód powierzchniowych i podziemnych oraz powierzchni ziemi. Decyzją niniejszą Inwestor zostaje zobowiązany do wykonania w okresie do dwóch lat od oddania drogi do eksploatacji analizy porealizacyjnej, w celu potwierdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań ograniczających oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko.

Odnosząc się do podnoszonych przez strony i społeczeństwo uwag dotyczących drastycznego pogorszenia warunków życiowych i zdrowotnych oraz obniżenia wartości domów w wyniku podniesienia ul. Brzeskiej w Bochni i zaprojektowania ronda na nasypie o wysokości 6 m n.p.t. wyjaśniam, że niweleta skrzyżowania Łącznika A-4 oraz DK 94 i ul. Brzeskiej wynika z konieczności wprowadzenia Łącznika A-4 na wiadukt usytuowany na wysokości min. 7 m nad linią kolejową relacji Kraków - Medyka oraz zachowania wynikających z przepisów szczególnych spadków na drogach włączanych do ronda. Konieczność wykonania wiaduktu nad linią kolejową relacji Kraków - Tarnów jest niezależna od wyboru wariantu.



Odnosząc się do zgłoszonych przez właściciela posesji przy ul. Brzeskiej 109 w Bochni uwag dotyczących ograniczenia cyrkulacji powietrza, czy też wzrostu spływu wód opadowych oraz emisji oparów z podziemnego zbiornika retencyjnego wyjaśniam, że budynek mieszkalny położony na posesji przy ul. Brzeskiej 109 w Bochni zlokalizowany jest w odległości ok. 110 m na zachód od projektowanego ronda, pomiędzy ul. Brzeską i DK 94, na których w sąsiedztwie ww. posesji może zmienić się niweleta po realizacji przedsięwzięcia o 1÷2 m w stosunku do stanu istniejącego. Tym samym realizacja inwestycji nie powinna w istotny sposób ograniczać cyrkulacji powietrza, czy też powodować spływu wód opadowych na ww. posesję ze względu na ujęcie wód opadowych z drogi w system kanalizacji deszczowej. Projektowany zbiornik retencyjny będzie podziemnym zbiornikiem zamkniętym, z którego nie będzie występować emisja oparów.

Uwaga o braku analizy nasłonecznienia budynków i działek położonych w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie ma uzasadnienia w stanie faktycznym i prawnym. Analizując przebieg drogi, najbliższym budynkiem mieszkalnym zlokalizowanym na północ od drogi jest budynek przy ul. Krzeczowskiej 101, który oddalony jest od nasypu drogi o ok. 40 m. W okresie przesilenia zimowego słońce znajduje się na wysokości ok. 17 stopni nad horyzontem, co oznacza, że długość cienia od nasypu z ekranem o łącznej wysokości ok. 8 m będzie wynosić ok. 27 m.

Odnosząc się do obaw dotyczących możliwości zalewania posesji sąsiadujących z drogą wyjaśniam, że decyzji tej nałożono obowiązek przeprowadzenia w projekcie kanalizacji deszczowej obliczeń hydraulicznych w celu ograniczenia do minimum możliwości podtapiania terenów zabudowy mieszkalnej.

Odnosząc się do wniosku o maksymalne odsunięcie nasypu drogi od działki nr 2525/1 wyjaśniam, że szczegółowy przebieg drogi określony zostanie w projekcie budowlanym drogi.

Wskazane przez społeczność obiekty inżynierskie przy ul. Krzeczowskiej oraz przejazd i przepust wodny pod ul. Wygoda położone są w odległości ok. 0,9 km i 1,2 km od projektowanej drogi i brak jest współdziałania pomiędzy nimi.

Z wyjaśnień Pana [REDAKTOWANO] wynika, że opisany w uwagach społeczności przebieg drogi (połączenie wariantu III za tory kolejowe, następnie na zachód w kierunku ul. Krzeczowskiej i dalej jak w wariantach I lub II) to wariant, który był analizowany we „Wstępnym Studium Wykonalności przełożenia DW 965 z uwzględnieniem planowanego zjazdu z Węzła Autostradowego w Bochni”, opracowanym w lipcu 2006 r. Jednakże, jak wyjaśnia Pan [REDAKTOWANO] wielokryterialna analiza niezbicie wykazała, iż wariant ten był najbardziej niekorzystny spośród wszystkich poddanych analizie. Wariant taki był również nieefektywny ekonomicznie i ruchowo. Biorąc pod uwagę wynikające z powyższego opracowania wnioski ZDW Kraków odstąpiło od kontynuowania prac nad nim na dalszych etapach opracowywanej dokumentacji. Przeciwno takiemu wariantowi przemawia ponadto fakt, że miejsce włączenia do drogi krajowej, obok „Blachstalu”, nie uzyskało akceptacji Zarządcy DK 94, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Z przedstawionego przez ZDW Kraków rozwiązania wynika, iż ekrany odtwarzane na wysokości działek nr: 5051/2, 5050/11, 5050/3, 5050/2, 5050/7, 5050/9 zostaną zlokalizowane pomiędzy drogą dojazdową, a DK 94. Nowoprojektowane ekrany wzdłuż działek nr 5048/4 i nr 5049/2 (na części mieszkalnej) również zostaną zlokalizowane pomiędzy drogą dojazdową a DK 94. Ekrany te będą zaprojektowane jako mieszane, tzn. pochłaniające z częścią przezroczystą. Ze względu na potrzebę ochrony akustycznej budynku mieszkalnego na działce nr

nie jest możliwe odstępianie od budowy ekranu akustycznego na całej długości działek nr [REDAKTOWANE]. Przedstawione obliczenia emisji hałasu, w których określono skumulowane oddziaływanie emisji hałasu z DK 94 po zastosowaniu ww. ekranów akustycznych oraz z drogi dojazdowej, wykazały dotrzymanie dopuszczalnego poziomu dźwięku na terenach chronionych akustycznie. Obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza wykazują dotrzymanie wartości dopuszczalnych stężeń w powietrzu. Posesje zlokalizowane na południe od DK 94 mają obecnie dostęp do drogi publicznej poprzez istniejące zjazdy. Wjazd na posesję i wyjazd na drogę krajową bywa uciążliwy, ruch na drodze krajowej jest duży, a prędkości z jakimi poruszają się pojazdy są znaczne. Po zrealizowaniu inwestycji wszystkie posesje w dalszym ciągu będą posiadały dostęp do drogi krajowej, będzie on natomiast realizowany poprzez nowo wybudowaną drogę dojazdową. Wjazd na posesję i wyjazd na drogę dojazdową będzie dużo łatwiejszy i bezpieczniejszy ze względu na małe natężenie ruchu na tej drodze (ok. 300 poj./dobę wg szacunku ZDW Kraków). Ponadto droga dojazdowa łączy się z DK 94 na nowo budowanym rondzie, co umożliwi bezpieczne włączanie się do ruchu.

Budowa łącznika w wariantcie preferowanym nie zamyka dostępu do DK 94, tak jak to podnosi w swoim piśmie Pani [REDAKTOWANE]. Istniejące skrzyżowanie drogi z Gorzkowa z drogą krajową będzie przeniesione drogą dojazdową na projektowane rondo. Realizacja drogi dojazdowej nie spowoduje zwiększenia ruchu na drodze prowadzącej przez wawóz w Gorzkowie, tak więc oddziaływania nie ulegną zmianie w stosunku do istniejących. Według analiz wykonanych przez projektanta, prognozowany na 2024 r. ruch na drodze dojazdowej będzie wynosił ok. 31 pojazdów w godzinach szczytu i ok. 300 pojazdów na dobę.

Odnosząc się do wniosku o objęcie ochroną akustyczną działek nr [REDAKTOWANE] położonych przy DK 94 (w km ok. 0+145+0+190) poprzez budowę przeziernych ekranów akustycznych należy stwierdzić, że działki nr [REDAKTOWANE] ze względu na brak zabudowy mieszkalnej nie są objęte ochroną akustyczną. Przeprowadzone obliczenia emisji hałasu do środowiska wykazały dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu dla budynku mieszkalnego zlokalizowanego na działce nr [REDAKTOWANE]. Tym samym brak jest podstaw prawnych do nałożenia na Inwestora obowiązku objęcia ochroną akustyczną ww. działek. Wykonanie takiego ekranu może nastąpić w wyniku porozumienia pomiędzy Właścicielami działek nr: [REDAKTOWANE] a Inwestorem.

Jak wynika z Raportu oos w południowo-wschodniej części Bochni znajduje się stanowisko archeologiczne nr 82, zlokalizowane na południe od ul. Krzeczowskiej, w odległości ok. 420 m od Łącznika A-4 w wariantcie I lokalizacyjnym. Na trasie projektowanej drogi nie występują stanowiska archeologiczne. W decyzji zapisano jednak warunek o konieczności powiadomienia odpowiednich służb konserwatorskich w przypadku natrafienia w czasie budowy drogi na obiekty i przedmioty o wartości archeologicznej.

W odniesieniu do zarzutu „wyznaczania okresu 21 dni, zamiast obowiązujących 30 dni, na składanie uwag i wniosków”, wyjaśniam, że termin 21 dni wynika wprost z art. 33 ust. 1 ustawy oos.

W związku z oddaniem do użytku w 2015 roku autostrady A-4, autostrada A-4 stała się nadrzędnym szlakiem drogowym i to jej nadano nr 4 oraz europejskie oznaczenie E 40, które jest nazwą korytarza transportowego z Calais we Francji do granicy Kazachstanu z Chinami. Dotychczasowa droga krajowa nr 4 dla odróżnienia od autostrady A-4 uzyskiwała nową nazwę „droga krajowa nr 94”. Stosownie do powyższego w toku postępowania, dokonano korekty nazwy przedsięwzięcia, stosując aktualnie obowiązujące oznaczenie dróg.

Przed wydaniem decyzji umożliwiono stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Zawiadomieniem znak: ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 07.06.2016 r., podanym do publicznej wiadomości w dniu 8.06.2016 r., poinformowano strony postępowania o zakończeniu zbierania materiału dowodowego wymaganego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz możliwości zapoznania się z aktami sprawy w terminie 5 dni od daty doręczenia zawiadomienia.

W dniu 23.06.2016 r. pracownicy Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie przeprowadzili dodatkowo wizję terenową obszaru, na którym ma być realizowana inwestycja w celu sprawdzenia, czy w miejscu planowanej inwestycji znajdują się stanowiska bobrów. Podczas wizji nie stwierdzono stanowisk bobrów na trasie planowanej inwestycji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na wykonaniu Łącznika A-4 pomiędzy węzłem „Bochnia” na autostradzie A-4, a DK 94. Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie województwa małopolskiego, w powiecie bocheńskim, na terenie Gminy Miasta Bochnia.

Obecnie cały ruch pojazdów zjeżdżających z autostrady A-4 w węźle „Bochnia” kierowany jest na drogę powiatową nr 1424K [dalej: DP 1424K], a następnie ul. Krzeczowską wprowadzany jest do centrum Bochni. Z uwagi na parametry drogi, stan techniczny nawierzchni drogi, małą płynność ruchu i tworzenie się zatorów rozwiązanie to będzie skutkowało wzrostem stężeń zanieczyszczeń powietrza oraz poziomu hałasu w centrum miasta. Wzrost natężenia ruchu pojazdów w centrum miasta, w tym pojazdów ciężkich, skutkowało będzie także degradacją istniejącego układu drogowego w mieście oraz może skutkować wzrostem ilości awarii, wypadków czy kolizji.

Nowa droga umożliwi przede wszystkim korzystanie z węzła autostradowego „Bochnia” w sposób nieobciążający istniejącej sieci drogowej miasta. Budowa sprawnego ruchowo połączenia z autostradą A-4 wymiernie przyczyni się do rozwoju gospodarczego Gminy Miasta Bochnia, jak również całego powiatu bocheńskiego. Zadanie jest przeznaczone do realizacji jednoetapowej.

W Raporcie o oś przedstawiono trzy warianty przebiegu trasy połączenia drogowego węzła „Bochnia” na autostradzie A-4 z DK 94. Wszystkie warianty położone są w północno - wschodniej części Bochni obejmując obszar ograniczony od południa drogą DK 94, od wschodu granicą Miasta Bochnia, od zachodu zakładem Stalprodukt S.A., od północy obszarem Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej w Bochni.

#### **Wariant I**

Długość połączenia drogowego realizowanego wg wariantu I wynosi ok. 2500 m. Łącznik A-4 rozpoczyna się na istniejącym skrzyżowaniu DK 94 z ul. Brzeską w Bochni, które zostanie przebudowane na pięciowylotowe rondo. Po opuszczeniu ronda wylotem północnym Łącznik A-4 bezkolizyjnie przechodzić będzie wiaduktem nad linią kolejową relacji Kraków - Medyka. Następnie droga będzie się kierować początkowo na północny-zachód, a później na północ, by korzystając z łuki w zabudowie mieszkalnej, przeciąć ul. Krzeczowską. Po dotarciu do bocznic kolejowej zakładów Stalprodukt S.A. Łącznik A-4 skręca w kierunku północno-wschodnim do połączenia z DP 1424K.

W ciągu trasy zaprojektowano 5 skrzyżowań:

- w km 0+000 skrzyżowanie w postaci ronda z ul. Brzeską i DK 94;
- w km ok. 0+600 skrzyżowanie w postaci ronda z ul. Krzeczowską;
- w km ok. 1+013 skrzyżowanie typu T;

- w km ok. 1+493 skrzyżowanie trójwylotowe z ulicą klasy D (końcowy odcinek ul. Krzeczowskiej);
- w km ok. 1+893 skrzyżowanie w postaci ronda Łącznika A-4 z drogą wjazdową na obszar Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej.

Na całym odcinku droga będzie biegła po terenach będących w chwili obecnej terenami zielonymi, przecinając na odcinku ok. 250 m strefę ścisłej ochrony konserwatorskiej Ryczywól oraz na odcinku ok. 900 m strefę ochrony krajobrazowej. Trasa Łącznika A-4 w wariantcie I poprowadzona została poza terenami zabudowy mieszkalnej, zbliżając się do niej maksymalnie na odległość ok. 40 m w rejonie skrzyżowań w km 0+600 oraz w km 1+493. Począwszy od km ok. 1+200 droga od zachodu będzie graniczyć z istniejącymi i planowanymi terenami przeznaczonymi pod przemysł.

Realizacja wariantu I wiąże się z wyburzeniem 18 budynków: w tym 3 mieszkalnych, 14 gospodarczych i 1 handlowego.

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę istniejącego skrzyżowania DK 94 z ul. Brzeską na pięciowylotowe rondo. W celu dowiązania się do projektowanego ronda nastąpi przebudowa i rozbudowa drogi DK 94 i ul. Brzeskiej, z równoczesną likwidacją bezpośrednich wjazdów na DK 94 w kierunku Tarnowa z posesji położonych po południowej stronie tej drogi na odcinku ok. 550 m. Dojazd do tych posesji zapewni nowoprojektowana droga dojazdowa o długości ok. 555 m, która wychodzić będzie południowym wylotem z ronda i przebiegać będzie równoległe do DK 94, do połączenia się na działce nr 5053 z drogą gminną w kierunku Gorzkowa.

#### **Wariant II**

Długość połączenia drogowego realizowanego wg wariantu II wynosi ok. 2250 m. Łącznik A-4 rozpoczyna się podobnie jak w wariantcie I na istniejącym skrzyżowaniu DK 94 z ul. Brzeską, które zostanie przebudowane na czterowylotowe rondo z bypassem na kierunku Kraków - Tarnów. Po opuszczeniu ronda wylotem północnym Łącznik A-4 bezkolizyjnie przechodzić będzie wiaduktem nad linią kolejową relacji Kraków - Medyka. Następnie droga początkowo będzie się kierować na północny-wschód, a później na północ, by korzystając z luki w zabudowie mieszkalnej przeciąć ul. Krzeczowską, a następnie po ok. 100 m po przecięciu z ulicą klasy D, z którą nie tworzy skrzyżowania, ponownie skrócić w kierunku północno-wschodnim, do połączenia się z DP 1424K.

W ciągu trasy zaprojektowano 4 łuki poziome o promieniach w zakresie 140-700 m oraz 3 skrzyżowania:

- w km 0+000 skrzyżowanie w postaci ronda z ul. Brzeską i DK 94;
- w km ok. 0+650 skrzyżowanie w postaci ronda jednopasowego z ul. Krzeczowską;
- w km ok. 1+050 skrzyżowanie trójwylotowe z ulicą klasy D.

Na całym odcinku droga będzie biegła po terenach będących w chwili obecnej terenami zielonymi, przecinając na odcinku ok. 100 m strefę ochrony częściowej oraz na odcinku ok. 700 m strefę ścisłej ochrony konserwatorskiej Ryczywól. Trasa Łącznika A-4 w wariantcie II poprowadzona została w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkalnej, zbliżając się do niej maksymalnie na odległość ok. 15 m od osi jezdni w rejonie skrzyżowań w km 0+650 oraz w km 1+050.

Zgodnie z Raportem o ocenie realizacji Łącznika A-4 wg wariantu II wymaga wyburzenia 18 budynków w tym: 3 mieszkalnych, 14 gospodarczych i 1 handlowego. Ponadto na działce nr

2483/2 wybudowany został nowy budynek mieszkalny, którego lokalizacja może kolidować ze skrzyżowaniem Łącznika A-4 z ul. Krzeczowską.

W ramach wariantu II przedsięwzięcia również planuje się przebudowę istniejącego skrzyżowania DK 94 z ul. Brzeską na jednopasowe czterowlotowe rondo. Ruch pojazdów na kierunku Kraków - Tarnów odbywać się będzie z pominięciem ronda projektowanym bypassem, odchodzącym od DK 94 ok. 200 m przed rondem i łączącym się ponownie z DK 94 ok. 200 m za skrzyżowaniem. W celu dowiązania się do projektowanego ronda nastąpi przebudowa i rozbudowa, połączona ze zmianą niwelety drogi DK 94 i ul. Brzeskiej oraz likwidacją bezpośrednich wjazdów na DK 94 w kierunku Tarnowa z posesji położonych po południowej stronie tej drogi na odcinku ok. 500 m. Dojazd do tych posesji zapewniony będzie nowoprojektowaną drogą techniczną o długości ok. 500 m, której początek przewidziano na działce nr 5053, stanowiącej drogę gminną w kierunku Gorzkowa.

### Wariant III

Długość połączenia drogowego realizowanego wg wariantu III wynosi ok. 2050 m. Łącznik A-4 rozpoczyna się skrzyżowaniem z DK 94 w miejscowości Gorzków w postaci ronda dwupasowego i biegnie na północ bezkolizyjnie przechodząc wiaduktem nad linią kolejową relacji Kraków - Medyka, następnie dochodzi do ul. Krzeczowskiej w miejscu jej skrzyżowania z DP 1424K. Na dalszym odcinku biegnie na północ po śladzie DP 1424K, aż do połączenia z węzłem autostradowym.

W ciągu trasy zaprojektowano 4 łuki poziome o promieniach w zakresie 190 – 3000 m oraz 1 skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe w km ok. 0+900. Realizacja drogi zgodnie z wariantem III lokalizacyjnym wiąże się z wyburzeniem w rejonie skrzyżowania 6 budynków: w tym 5 mieszkalnych i 1 handlowego.

Łącznik A-4 w wariantcie III lokalizacyjnym na odcinku ok. 330 m przebiega przez obszar zwartej zabudowy mieszkaniowej położonej wzdłuż DP 1424K z budynkami mieszkalnymi położonymi w odległości 10 m od osi projektowanego Łącznika A-4. Ponadto w odległości ok. 75 m za skrzyżowaniem w kierunku zachodnim odchodzi droga klasy D, będąca kontynuacją ul. Krzeczowskiej w kierunku Ryczywołu. Bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej oraz konieczność zabezpieczenia jej ekranami akustycznymi, a także konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej decydują, że Łącznik A-4 realizowany zgodnie z wariantem III nie będzie spełniać wymagań techniczno-użytkowych dla drogi klasy G określonych w przepisach szczególnych.

Wnioskowany przez społeczeństwo w czasie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wariant polegający na poprowadzeniu drogi początkowo jak w wariantcie III, by po przekroczeniu linii kolejowej relacji Kraków - Medyka, skręcić na zachód i połączyć się z wariantem I lub II, nie był przedmiotem oceny w prowadzonym postępowaniu. Za realizacją łącznika A-4 o takim przebiegu przemawia zdaniem wnioskujących brak wyburzeń budynków mieszkalnych oraz skomunikowanie z drogą publiczną terenu o powierzchni ok. 40 ha położonego na północ od linii kolejowej. Jak wynika z wyjaśnień Pana Roberta Góreckiego, wariant taki był analizowany na wczesnym etapie projektowania, jednak został odrzucony ze względu na wyższe koszty budowy drogi związane z wydłużeniem jej o ok. 700 m oraz brakiem zgody Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na budowę ronda w Gorzkowie. Wydłużenie drogi dojazdowej do Bochni o dodatkowe 2 x 700 m, powodować będzie wybieranie „wariantu alternatywnego”, czyli wjazd do Bochni ul. Krzeczowską. Ponadto, zgodnie z obowiązującymi

przepisami, minimalna odległość między skrzyżowaniami poza terenem zabudowanym dla drogi klasy D wynosi 800 m, a ww. tereny są oddalone od skrzyżowania z DK 94 o ok. 350 m.

Wnioskodawca jako rekomendowany do realizacji wskazał wariant I, który wpisuje się w planowane zagospodarowanie przestrzenne Gminy Miasta Bochnia oraz 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 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, przebiegając na odcinku ok. 250 m w odległości kilku metrów od budynków mieszkalnych, z czym wiąże się niekorzystne oddziaływanie dla mieszkańców: duże natężenie ruchu, hałas i ewentualne problemy z postawieniem ekranów z uwagi na zabudowę blisko drogi; brak możliwości zapewnienia bezpiecznego wjazdu na drogę publiczną.

Po analizie całości akt sprawy oraz uwag i wniosków zgłoszonych przez strony postępowania i społeczeństwo w czasie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie znalazł podstaw do zastosowania art. 83 ust. 1 ustawy ooś.

#### **Etap realizacji Łącznika A-4**

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 nawierzchni bitumicznych oraz pył powstający podczas prowadzenia prac ziemnych. W celu ograniczenia występującej na etapie realizacji przedsięwzięcia emisji zanieczyszczeń do powietrza w decyzji określono warunki dotyczące regulacji parametrów pracy silników spalinowych w środkach transportu i maszynach, okresowego zraszania odsłoniętego terenu w warunkach sprzyjających wtórnemu pyleniu, przykrywanie plandeką materiałów pyłących w czasie ich transportu lub składowania oraz transport mas bitumicznych samochodami wyposażonymi w opony ograniczające emisję.

Występujące na etapie budowy zanieczyszczenia powietrza będą ograniczone do czasu i miejsca prowadzenia prac.

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

Wpływ przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne oraz powierzchnię ziemi ograniczony będzie poprzez oczyszczanie w osadnikach wód opadowych i gruntowych z wykopów, stosowanie sprawnego technicznie sprzętu, odpowiednią organizację zaplecza budowy i wyposażenie go w środki absorbujące ewentualne wycieki płynów ze stosowanych maszyn.

W czasie realizacji inwestycji powstawać będą odpady z prac niwelacyjnych, robót ziemnych, prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych oraz obiektów tymczasowych, układania nawierzchni drogi, usuwania nawierzchni z istniejących jezdni przebudowywanych w związku z realizacją przedsięwzięcia, funkcjonowania zaplecza budowy oraz wycinki drzew

i krzewów. Powstające w czasie budowy odpady będą selektywnie zbierane i przekazywane uprawnionym podmiotom do ich odzysku lub unieszkodliwiania.

Zgodnie z Raportem o oś, planowane przedsięwzięcie wiąże się z trwałym zajęciem pasa terenu o powierzchni całkowitej ok. 6,11 ha oraz wycinką ok. 110 szt. drzew i wycinką krzewów na powierzchni ok. 5200 m<sup>2</sup>.

#### **Etap użytkowania Łącznika A-4**

Źródłem emisji substancji powodującym zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji Łącznika A-4 będą pojazdy poruszające się po realizowanych odcinkach drogi. Szacowana wielkość emisji zanieczyszczeń występująca w czasie eksploatacji drogi, zrealizowanej wg wariantu I dla prognozowanego natężenia ruchu w 2025 roku wynosi łącznie 57,5 Mg/rok, w tym emisja tlenku węgla wynosi 32,7 Mg/rok, emisja dwutlenku azotu wynosi 16,3 Mg/rok, emisja pyłu zawieszonego PM10 wynosi 1,2 Mg/rok (w tym pył PM2,5 1,0 Mg/rok), emisja węglowodorów wynosi 6,3 Mg/rok. Szacowane emisje zanieczyszczeń do powietrza występujące w czasie eksploatacji drogi, zrealizowanej zgodnie z wariantem II lub III lokalizacyjnym, będą nieznacznie niższe, ze względu na mniejszą długość drogi w tych wariantach.

W przedstawionym Raporcie o oś obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza wykonano programem OpaCal3m dla wszystkich trzech wariantów lokalizacyjnych przebiegu drogi. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że odległość występowania maksymalnych stężeń od osi jezdni wynosi 0,8 m dla stężeń jednogodzinnych i 2,7 m dla stężeń średniorocznych. W Raporcie o oś dla dwutlenku siarki, benzenu, tlenku węgla, węglowodorów alifatycznych i węglowodorów aromatycznych wykazano stężenia niższe od dopuszczalnych stężeń uśrednionych dla okresu jednej godziny i roku kalendarzowego. Dla pyłu zawieszonego PM10 stężenie 1-godzinne nie przekracza wartości dopuszczalnej, natomiast stężenia średnioroczne pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 nie przekraczają 10% wartości dopuszczalnej i nie będą miały wpływu na występujące obecnie przekroczenia dopuszczalnych stężeń średniorocznych pyłu na terenie Bochni. Obliczone stężenia średnioroczne dwutlenku azotu nie przekraczają wartości dopuszczalnych (we wszystkich trzech wariantach lokalizacyjnych). Maksymalna wartość stężeń maksymalnych dwutlenku azotu przekracza poziom dopuszczalny w zasięgu max. 5 m od krawędzi jezdni. W przypadku wariantu I i II obszar przekroczeń stężeń dopuszczalnych zamyka się w pasie drogowym Łącznika A-4. Jedynie w wariantcie III, ze względu na zabudowę mieszkaniową występującą w rejonie ul. Krzeczowskiej w odległości ok. 10 m od osi jezdni łącznika A-4 mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu na terenie tej zabudowy.

W przedstawionym Raporcie o oś wykonano obliczenia poziomu hałasu wzdłuż projektowanej drogi, we wszystkich trzech wariantach przebiegu Łącznika A-4. Obliczenia poziomu dźwięku wykonano programem SoundPLAN 7.0 dla prognozowanego natężenie ruchu dla następujących horyzontów czasowych:

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

W analizach przeprowadzonych w Raporcie o oś 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 ( $22^{00}+6^{00}$ ), zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia

14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j.: Dz. U. z 2013 r., poz. 112).

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

Przeprowadzone w Raporcie o obliczenia emisji hałasu wykazały, że dla wariantu I i II przy zastosowaniu cichej nawierzchni na Łączniku A-4 redukującej hałas o ok. 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej oraz odbudowaniu istniejących ekranów przy DK 94 i wykonaniu nowych ekranów akustycznych o długości ok. 125 m, nie występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na obszarach chronionych akustycznie.

Raport o obliczenia wykazał, że w przypadku realizacji drogi w wariantcie III zachodzi potrzeba wykonania dodatkowo ok. 590 m nowych ekranów akustycznych.

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. Prognozowane stężenia zawiesin w nieoczyszczonych spływach z pasa drogowego dla wszystkich wariantów drogi wyniosą w roku 2030 ok. 149,91 mg/l, przy stężeniach dopuszczalnych 100 mg/l. Zaprojektowanie odwodnienia jezdni za pomocą trawiastych rowów odwadniających, odcinków kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjno - oczyszczających, ograniczy wpływ ścieków opadowych i roztopowych na środowisko wodne w rejonie drogi i nie dopuści do ponadnormatywnych zanieczyszczeń zawiesinami. W wymaganiach dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie drogi zapisano warunek, aby projekt kanalizacji deszczowej Łącznika A-4 opracować na podstawie obliczeń hydraulicznych, przeprowadzonych dla części zlewni Potoku Krzeczowskiego obejmującej wyloty z kanalizacji opadowej tej drogi, tak aby ograniczyć do minimum podtapianie terenów istniejącej i potencjalnej zabudowy mieszkalnej w czasie nawalnych deszczów.

Na etapie eksploatacji drogi powstawać będą odpady związane z eksploatacją urządzeń, w tym urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe, oświetlenia drogi, odpady z wypadków drogowych oraz odpady z prac porządkowych. Powstające odpady będą w sposób selektywny zbierane przez wykonawców określonych prac na drodze i przekazywane uprawnionym podmiotom do ich odzysku lub unieszkodliwiania.

Na podstawie analiz ilościowych przeprowadzonych w Raporcie o obliczenia 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 (zgodnie z wariantem I) 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 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 16 października 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 zwierząt na drzewach lub krzewach przeznaczonych do usunięcia.

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 w Krakowie na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną – w ramach odrębnego postępowania.

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

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

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 podlegają klasyfikacji do chronionych siedlisk przyrodniczych jako zmiennowilgotne łąki trzęślicowe [kod 6410], także uwarunkowania związane z potencjalnym występowaniem siedlisk motyli – modraszka *nausitosa* *Maculinea nausithous* i modraszka telejusa *Maculinea telejus* – 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.) [tzw. Dyrektywy Siedliskowej] oraz na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2014 r. poz. 1348).

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie ww. gatunków motyli na terenie planowanej inwestycji.

Zgodnie z informacjami zawartymi w uzupełnieniu Raportu ooś, uszczuplenie powierzchni łąk zmiennowilgotnych zostanie ograniczone do niezbędnego minimum i wiązać się będzie wyłącznie z wydzieleniem terenu pod pas drogowy projektowanej inwestycji – na skutek realizacji inwestycji zgodnie z wariantem I, zniszczeniu ulegnie ok. 2% powierzchni siedlisk wskazywanych jako siedliska, które podlegają klasyfikacji do chronionych siedlisk przyrodniczych jako zmiennowilgotne łąki trzęślicowe [kod 6410].

Zgodnie z informacją zawartą w uszczegółowieniu Raportu ooś, zaprojektowane odwodnienie nowej drogi nie będzie znacznie podnosiło ani obniżało poziomu wód gruntowych na przyległych obszarach łąkowych, tym samym realizacja inwestycji nie spowoduje dysfunkcji stwierdzonych tam siedlisk. Zaproponowany przebieg drogi i zastosowane rozwiązania projektowe w znacznym stopniu ograniczą wpływ inwestycji na środowisko na etapie eksploatacji. Uszczuplenie powierzchni stwierdzonych łąk zmiennowilgotnych oraz lokalne przecięcia biocenoz łąkowych powodujące ich rozczłonkowanie nie powinny powodować ich dysfunkcyjności i nie wpłyną negatywnie na zachowanie aktualnego charakteru tych biocenoz.

W skali ogółu występowania siedlisk cennych przyrodniczo na obszarze poddanym inwentaryzacji na etapie oceny opisywanych w Raporcie oś trzech wariantów inwestycji, zajęcie ich pod realizację inwestycji dla każdego z tych wariantów będzie niewielkie i nie przekroczy 2,5% ich powierzchni. Uszczuplenie na tym poziomie nie będzie stanowiło znacznego wpływu na ogół wykazanych siedlisk.

Jeżeli podczas inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej zgodnie z warunkami nałożonymi niniejszą decyzją, potwierdzony zostanie fakt, iż ww. łąki nadal stanowią siedlisko motyli objętych ochroną gatunkową, Inwestor zobligowany będzie do uzyskania decyzji zezwalającej na wykonywanie czynności zakazanych wobec gatunków objętych ochroną – w ramach odrębnego postępowania administracyjnego, zgodnie z art. 56 ust. 2 i ust. 4 ustawy o ochronie przyrody.

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*). W warunkach niniejszej decyzji określono warunek odnoszący się do konieczności zabezpieczenia terenu budowy 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 minimum 0,5 m z 10 cm nawisem na zewnątrz (np. folia, agrowłóknina). 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.

Na obszarze przylegającym do przebiegu projektowanej drogi stwierdzono ponadto występowanie innych zwierząt chronionych prawem krajowym na podstawie aktów wykonawczych do ustawy o ochronie przyrody, 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.) [tzw. Dyrektywy Ptasiej], z których najcenniejsze są gatunki ptaków chronionych m.in. na podstawie Dyrektywy Ptasiej: derkacz *Crex crex*, bocian biały *Ciconia ciconia* i gąsiorek *Lanius collurio*. Obszary ich występowania obejmują łąki i nieużytki w okolicy przebiegu wszystkich trzech wariantów. Występowanie derkacza zinventaryzowano w km ok. 1+000 wariantu I oraz w km ok. 0+300 i 1+300 wariantu III budowy drogi. Gąsiorek obserwowany był w 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 ww. odcinku należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Strefa szczególnego monitoringu dla

ww. gatunków ptaków powinna rozciągać się do 200 m powyżej i poniżej wskazanej kilometrażem lokalizacji.

Podczas przeprowadzonej w dniu 23.06.2016 r. wizji terenowej na terenie planowanej inwestycji (zgodnie z wariantem I) nie stwierdzono śladów występowania bobra europejskiego *Castor fiber*.

W związku z faktem, iż przyroda podlega ciągłym przemianom, w warunkach niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonania inwentaryzacji przyrodniczej pod kątem występowania gatunków objętych ochroną prawną w pasie zajętości terenu, przed rozpoczęciem robót budowlanych, a w przypadku stwierdzenia zagrożenia w wyniku prowadzenia robót dla chronionych gatunków i ich siedlisk, podjęcia odpowiednich działań przewidzianych w ustawie o ochronie przyrody. W decyzji nakazano ponadto wykonywanie prac, szczególnie tych związanych z usuwaniem zieleni, usuwaniem warstwy humusu, a także robót w korytach cieków pod nadzorem przyrodniczym w postaci specjalisty przyrodnika z doświadczeniem w pracy w terenie, posiadającym wiedzę i umiejętności rozpoznawania gatunków i siedlisk w szerokim zakresie, w tym szczególnie gatunków i siedlisk objętych ochroną oraz gatunków rzadkich. Najważniejszym zadaniem nadzoru przyrodniczego winna być kontrola terenu objętego pracami, w celu zapobieżenia niszczenia chronionych gatunków i ich siedlisk, mogących występować w obrębie realizowanej inwestycji, a także bieżący nadzór nad prowadzeniem robót. W przypadku braku możliwości uniknięcia naruszenia zakazów dotyczących ochrony gatunkowej niezbędne będzie wstrzymanie prac i uzyskanie stosownego zezwolenia, zgodnie z zapisami ustawy o ochronie przyrody.

Na etapie realizacji, teren budowy inwestycji należy zabezpieczyć w taki sposób, aby nie dopuścić do wejścia 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.

Zastosowane rozwiązania techniczne projektowanej trasy, takie jak konstrukcja drogi prowadzona nasypem, elementy bezpieczeństwa ruchu (np. bariery ochronne stalowe), a także inne przeszkody znajdujące się przy drodze (np. ekrany akustyczne) są w znacznym stopniu przeszkodą dla wchodzenia dużych zwierząt na drogę. Dodatkowo dla zachowania bezpieczeństwa użytkowników drogi, cały odcinek projektowanej drogi, z wyłączeniem projektowanego wiaduktu nad linią kolejową, będzie oznakowany znakami A-18b „zwierzęta dzikie”.

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 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	0+463	Łącznik A-4	przepust
2	1+295	Łącznik A-4	przepust
3	1+754	Łącznik A-4	obiekt mostowy
4	0+410	DP 1424K	obiekt mostowy

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

Warunki określone niniejszą decyzją mają dodatkowo zabezpieczyć przed nadmierną ingerencją realizacji inwestycji w siedliska zwierząt podlegających ochronie na mocy rozporządzenia w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt 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 zaplanowane celem ochrony gatunków zwierząt stwierdzonych w zasięgu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji to m.in: wykonanie przejść dla zwierząt, dokonanie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, czyli w okresie od 16 października do końca lutego, a także nadzór przyrodniczy nad realizacją inwestycji.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody, w odległości ok. 3 km od granicy obszaru Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002, który obejmuje 4 kompleksy leśne różnej wielkości, poprzedzielane terenami o charakterze rolniczym: główny kompleks o powierzchni 96 km<sup>2</sup> oraz trzy znacznie mniejsze, leżące na północ od niego: Las Grobla, zwany też Lasem Ispina, Grobelczyk i Koło. Cenniejsze fragmenty dobrze zachowanych, starych drzewostanów o charakterze zbliżonym do naturalnego objęte są ochroną w rezerwach przyrody: Dębina, Długosz Królewski, Gibiel, Lipówka, Wiśliko Kobyle. Wyznaczono na tym terenie również obszary Natura 2000 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. Zgodnie z planem zadań ochronnych ustanowionym Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 8 sierpnia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2014 r. poz. 4390) dla Obszaru Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002, za przedmioty ochrony w tym Obszarze uznano cztery gatunki ptaków, tj.: puszczyk uralski [kod A220], dzięcioł czarny [kod A236], dzięcioł średni [kod A238] i muchołówka białoszyja [kod A321]. Do najistotniejszych zidentyfikowanych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń mających wpływ na Obszar należą: zmniejszanie się powierzchni potencjalnych siedlisk gatunków, ograniczenie bazy pokarmowej lub likwidacja istniejących i potencjalnych miejsc gniazdowania. Realizacja

przedmiotowej inwestycji będzie miała miejsce poza siedliskami przyrodniczymi chronionymi w Obszarze Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002, nie spowoduje spadku liczebności populacji gatunków będących przedmiotami ochrony w ww. Obszarze ani zmniejszenia zasięgów ich występowania, nie spowoduje też pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych, uszczuplenia ich powierzchni ani zmiany ich cech charakterystycznych. Realizacja inwestycji nie pogorszy integralności Obszaru Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 i nie wpłynie negatywnie na jego powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza terenem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Łącznik A-4 położony jest w zlewni Krzeczowskiego Potoku wchodzącego w skład Jednolitej Części Wód Powierzchniowych [JCWP] Gróbka do Potoku Okulickiego o europejskim kodzie PLRW200016213944. Zgodnie z projektem Aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły [aPGW] JCWP Gróbka do Potoku Okulickiego posiada status *silnie zmieniona część wód*. Ocena stanu JCWP za lata 2010-2012: stan/potencjał ekologiczny *umiarkowany* (wskaźniki determinujące stan: *Fitobentos*), stan chemiczny *dobry*, stan ogólny *zły*, wyznaczony cel środowiskowy: *dobry potencjał ekologiczny* oraz *dobry stan chemiczny*. Zgodnie z aPGW ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP jest *zagrożona*. W związku z powyższym na okres planistyczny 2015-2021 dokonano odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 4(4)-1 dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. UE L z dnia 22 grudnia 2000 r., ze zm.) [tzw. Ramowej Dyrektywy Wodnej].

Zastosowany system oczyszczania 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 dla nich ustalonych. 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.

Zgodnie z projektem aPGW przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 149 o europejskim kodzie PLGW2000149 (wg podziału obowiązującego w I cyklu planistycznym w obrębie JCWPd nr 139): stan chemiczny *dobry*, stan ilościowy *dobry*, stan ogólny *dobry*, ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego *niezagrożona*. Jest to obszar wyznaczony do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi. Wyznaczonym celem środowiskowym dla tej części wód podziemnych jest utrzymanie jej dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego. W ramach przedmiotowej inwestycji nie planuje się budowy żadnych elementów, które mogłyby wywierać wpływ na stan chemiczny lub stan ilościowy wód podziemnych.

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.

Planowane przedsięwzięcie w niewielkim stopniu będzie oddziaływać na klimat w związku ze zmianą pokrycia terenu na powierzchni ok. 6,11 ha oraz wykonaniem powierzchni utwardzonej wynoszącej ok. 3,55 ha. Lokalizacja, charakter oraz skala zamierzenia pozwalają na

stwierdzenie, że planowana budowa połączenia drogowego projektowanego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94, mająca na celu poprawę warunków oraz bezpieczeństwa ruchu samochodowego, nie będzie powodowała zwiększenia emisji zanieczyszczeń mogących mieć wpływ na zmiany klimatu.

W fazie realizacji dojdzie do bezpośredniego wpływu na krajobraz z uwagi na pojawienie się placów budowy oraz składowisk materiałów. Wpływ ten będzie krótkoterminowy i zaniknie po zakończeniu prac. W fazie eksploatacji, z uwagi na przebieg inwestycji nowym śladem, będzie występować oddziaływanie bezpośrednie. Elementami wpływającymi na krajobraz będzie wycinka drzew oraz zastosowanie ekranów akustycznych. Ten rodzaj oddziaływania zminimalizują nasadzenia oraz zastosowanie zielonych ekranów pochłaniających. Zaplanowane nasadzenia będą pełnić funkcje krajobrazowe i biocenotyczne, przyczynią się też do ograniczania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z ruchu drogowego. Droga będzie zlokalizowana w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych, będzie nawiązywać do istniejącej sieci dróg i w związku z tym nie będzie znacząco wpływać na krajobraz.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy o oś, w przypadku wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla dróg publicznych nie stwierdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

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. (zaktualizowaną w roku 2016) 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. wnioskach 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 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 kpa.

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

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 Koziol*  
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie

#### Otrzymują:

1. Pan ██████████ - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-693 Kraków
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 07-734 Warszawa
3. Urząd Miasta Bochnia, ul. Kazimierza Wielkiego 2, 32-700 Bochnia
4. Urząd Gminy Bochnia, ul. Kazimierza Wielkiego 26, 32-700 Bochnia
5. Urząd Gminy Rzeszawa, ul. Długa 21, 32-765 Rzeszawa

6. Strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 kpa poprzez wywieszenie zawiadomienia na tablicach ogłoszeń:

- Urząd Miasta Bochnia, ul. Kazimierza Wielkiego 2, 32-700 Bochnia
- Urząd Gminy Bochnia, ul. Kazimierza Wielkiego 26, 32-700 Bochnia
- Urząd Gminy Rzezawa, ul. Długa 21, 32-765 Rzezawa
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie, al. Solidarności 5-9, 33-100 Tarnów
- tablice ogłoszeń w miejscu realizacji inwestycji przy ul. Krzeczowskiej, przy ul. Brzeskiej w Bochni oraz w Krzeczowie przy DP 1424K
- strona internetowa <http://krakow.rdos.gov.pl>

7. ST-I - aa.





**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

**ZAŁĄCZNIK**

do decyzji ST-I.4210.1.2014.JT z dnia 19.07.2016 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 (t.j.: Dz. U. z 2016 r., poz. 353, ze zm.).

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

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

Inwestor: Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zastępcę Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie ds. Inwestycji, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków - Pana ██████████

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

Przedsięwzięcie o nazwie „Budowa połączenia drogowego węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94” polegać będzie na budowie:

- połączenia drogowego klasy G węzła autostradowego A-4 „Bochnia” z drogą krajową nr 94 [dalej: Łącznik A-4] o długości ok. 2,5 km, zgodnie z wariantem I lokalizacyjnym;
- ronda pięciowylotowego w miejscu skrzyżowania Łącznika A-4 z drogą krajową nr 94 [dalej: DK 94] i ul. Brzeską w Bochni;
- drogi dojazdowej [dalej: droga dojazdowa] o długości ok. 555 m włączanej do ronda wlotem południowym;
- dróg obsługujących przyległe tereny i dróg serwisowych;
- wiaduktu nad linią kolejową relacji Kraków - Medyka;
- skrzyżowań w ciągu Łącznika A-4 z istniejącym układem drogowym;

oraz

- przebudowie lub rozbudowie DK 94, ul. Brzeskiej i pozostałych dróg krzyżujących się projektowanym Łącznikiem A-4 w celu ich dowiązania;
- budowie, rozbudowie i przebudowie kanalizacji deszczowej i oświetlenia;
- budowie, rozbudowie i przebudowie infrastruktury technicznej kolidującej z projektowaną drogą;
- budowie, rozbudowie i przebudowie zjazdów;
- rozbiórce obiektów i wycince zieleni kolidującej z inwestycją.

Projektowany Łącznik A-4 posiadać będzie następujące parametry techniczne:

- klasa drogi: G;
- droga jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa (1×2);
- prędkość projektowa  $V_p=60$  km/h;
- przekrój: drogowy, półhuliczny i uliczny;
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m;
- rodzaj nawierzchni: cicha nawierzchnia redukująca hałas o 5 dB (z wyjątkiem tarczy rond);
- skrajnia pionowa: 4,60 m;
- ilość mostów - 3:
  - ✓ estakada M-1 nad linią kolejową Kraków-Medyka w km ok. 0+109 Łącznika A-4: obiekt wieloprzęsłowy o długości ok. 343 m i rozpiętości przęseł w świetle ok. 28 m i wysokości min. 7 m,
  - ✓ obiekt M-2 w km ok. 1+754 Łącznika A-4: rozpiętość w świetle ok. 4,0 m, na zewnątrz koryta obustronne półki dla płazów szerokości 0,75 m,
  - ✓ obiekt M-3 w km ok. 0+410 DP 1424K: rozpiętość w świetle ok. 3,0 m, na zewnątrz koryta obustronne półki dla płazów szerokości 0,50 m;
- ilość przepustów - 2:
  - ✓ przepust w km ok. 0+463 Łącznika A-4: średnica min. 2,5 m,
  - ✓ przepust w km ok. 1+295 Łącznika A-4: wysokość min. 1,2 m, szerokość min. 1,5 m;
- skrzyżowania typu rondo oraz skrzyżowania zwykłe:
  - ✓ w km 0+000 skrzyżowanie w postaci ronda pięciowylotowego miejscu skrzyżowania Łącznika A-4 z DK 94 i ul. Brzeską,
  - ✓ w km ok. 0+600 skrzyżowanie w postaci ronda z ul. Krzeczowską,
  - ✓ w km ok. 1+013 skrzyżowanie typu T,
  - ✓ w km ok. 1+493 skrzyżowanie trójwylotowe z ulicą klasy D (końcowy odcinek ul. Krzeczowskiej),
  - ✓ w km ok. 1+893 skrzyżowanie w postaci ronda Łącznika A-4 z drogą wjazdową na obszar Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej;
- całkowita powierzchnia zabudowy: 6,11 ha, w tym powierzchnia utwardzona 3,55 ha.  
Długość połączenia drogowego realizowanego wg wariantu I wynosi ok. 2500 m.

Łącznik A-4 rozpoczyna się na istniejącym skrzyżowaniu DK 94 z ul. Brzeską w Bochni, które zostanie przebudowane na pięciowylotowe rondo. Po opuszczeniu ronda wylotem północnym Łącznik A-4 zmierza w kierunku północnym na estakadę, która bezkolizyjnie przeprowadza go nad linią kolejową relacji Kraków - Medyka. Na działce nr 2533 w km ok. 0+200 droga łagodnym łukiem skręca na północny zachód. Na działce nr 2528 w km ok. 0+410 kończy się estakada i droga po nasypie schodzi w rejonie działek nr 2468/2 i 2468/5 do poziomu terenu w km ok. 0+600 drogi na skrzyżowanie w postaci ronda z ul. Krzeczowską. Po opuszczeniu ronda Łącznik A-4 zmierza w kierunku północnym do skrzyżowania typu T w km ok. 1+013 drogi, by następnie skręcić na północny wschód biegnąc dalej wzdłuż Rowu Krzeczowskiego i bocznicy kolejowej zakładów Stalprodukt S.A.. W km ok. 1+493 Łącznik A-4 mija od zachodu w odległości ok. 40 m zabudowę mieszkalną zlokalizowaną wzdłuż końcowego

odcinka ul. Krzeczowskiej. Łącznik A-4 nadal zmierza w kierunku północno - wschodnim, krzyżując się w km ok. 1+893 z drogą wjazdową na Obszar Bocheńskiej Strefy Gospodarczej, by w km 2+ 500 Łącznika A-4 na wysokości działki nr 277/1 w Krzeczowie połączyć się z drogą powiatową DP 1424K.

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę istniejącego skrzyżowania DK 94 z ul. Brzeską na pięciowylotowe rondo. W celu dowiązania się do projektowanego ronda nastąpi przebudowa i rozbudowa DK 94 i ul. Brzeskiej, z równoczesną likwidacją bezpośrednich wjazdów na DK 94 w kierunku Tarnowa z posesji położonych po południowej stronie tej drogi na odcinku ok. 550 m. Dojazd do tych posesji zapewni nowoprojektowana droga dojazdowa o długości ok. 555 m, która wychodzić będzie południowym wylotem z ronda i przebiegać będzie równoległe do DK 94, do połączenia się na działce nr 5053 z drogą gminną w kierunku Gorzkowa.

Na całym odcinku droga będzie po terenach będących w chwili obecnej terenami zielonymi, przecinając na odcinku ok. 250 m strefę ścisłej ochrony konserwatorskiej Ryczywół oraz na odcinku ok. 900 m strefę ochrony krajobrazowej. Wszystkie projektowane obiekty mostowe i przepusty w ramach budowy Łącznika A-4 z DK 94 umożliwią będą swobodną migrację małych zwierząt.

Trasa Łącznika A-4 w wariantcie I poprowadzona została poza terenami zabudowy mieszkalnej, zbliżając się do niej maksymalnie na odległość ok. 40 m w rejonie skrzyżowań w km 0+600 oraz w km 1+493. Poczynając od km ok. 1+200 droga od zachodu będzie graniczyć z istniejącymi i planowanymi terenami przeznaczonymi pod przemysł.

Realizacja wariantu I wiąże się z wyburzeniem 18 budynków: 14 gospodarczych, 3 mieszkalnych i 1 handlowego.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie przebudowy następujących sieci:

1. elektrycznych, w tym linii wysokiego o napięciu 110 kV;
2. teletechnicznych;
3. wodociągowych;
4. gazowych, w tym gazociągu wysokiego ciśnienia.

Analiza akustyczna wykazała, że zastosowanie w projekcie drogi nawierzchni redukujących hałas o ok. 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowych zapewnia dotrzymanie norm hałasu. Ekran akustyczny istniejący w ciągu DK 94 zostaną rozebrane na czas budowy ronda, a po zakończeniu budowy będą odtworzone w nowych lokalizacjach, wynikających ze zmienionego przebiegu DK 94:

- po lewej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa w km ok. 0+180÷0+223;
- po lewej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa w km ok. 0+227÷0+480;
- po prawej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa, pomiędzy DK 94 a drogą dojazdową, w km ok. 0+205÷0+300 - nowy ekran o wysokości 4 m, zaprojektowany jako mieszany tzn. pochłaniający z częścią przezroczystą (w proporcji 2:1).
- po prawej stronie DK 94 w kierunku Tarnowa, pomiędzy DK 94 a drogą dojazdową, w km ok. 0+330÷0+475 - ekran o wysokości 4 m, zaprojektowany jako mieszany tzn. pochłaniający z częścią przezroczystą (w proporcji 2:1).
- po prawej stronie DK 94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+060÷0+287;
- po lewej stronie DK 94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+219÷0+287;

- po lewej stronie DK 94 w kierunku Krakowa w km ok. 0+190+0+219 - nowy ekran akustyczny o wysokości 4 m, zaprojektowany jako pochłaniający.

Ponadto na północny wschód od Łącznika A-4 w km ok. 0+428+0+538 wykonany zostanie ekran pochłaniający o wysokości 2 m, wynikający z uzgodnienia ZDW Kraków z Państwem [REDAKTOWANE]. Ekran ten ma na celu ochronę akustyczną budynku mieszkalnego przy ul. Krzeczowskiej 101 w Bochni. Również w km ok. 0+145 +0+190, na wniosek Właścicieli działek nr [REDAKTOWANE] zostanie wykonany ekran akustyczny stanowiący wydłużenie projektowanego i istniejącego ekranu po lewej stronie DK 94 w kierunku Krakowa.

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 zbiorniki retencyjno - oczyszczające. 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 i węglowodorami ropopochodnymi.

Eksploatacja Łącznika A-4 nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza, nie będzie powodować zmian klimatu oraz istotnych zmian istniejącego krajobrazu.

Odpady związane z eksploatacją urządzeń, w tym urządzeń podczyszczających wody spływowe i roztopowe, oświetlenia drogi, odpady z wypadków drogowych oraz odpady z prac porządkowych będą w sposób selektywny zbierane przez wykonawców określonych prac na drodze i przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwiania.

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