REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W KRAKOWIE

OO.4200.5.2013.AM

Kraków, dnia 22 MAR. 2017

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016 r., poz. 23 ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 353 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 58 oraz § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 71),

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

wniosku z dnia 27 marca 2013 r. (data wpływu 28 marca 2013 r.) znak: L.dz.OK./02/026/AD/13, złożonego przez Pana Andrzeja Kasprzyka z Firmy Promost Consulting T. Siwowski Spółka Jawna z siedzibą w Rzeszowie przy ul. Bohaterów 10 Sudeckiej Dywizji Piechoty 4, działającego w imieniu Inwestora tj. Gminy Kęty, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Budowa obwodnicy zachodniej Kęt – etap II odcinek północno – zachodni”**,

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

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oświęcimiu z dnia 21 grudnia 2016 r. znak: PSE-ONNZ-420-184-1/16/4877 na etapie oceny oddziaływania na środowisko,

O r z e k a m

I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy zachodniej Kęt – etap II odcinek północno – zachodni” dla wariantu 2b i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja położona jest w zachodniej części województwa małopolskiego, na terenie miasta Kęty. Omawiany teren znajduje się w północno - zachodniej części miasta Kęty, na którym zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa niska, grunty użytkowane rolniczo i nieużytki.

30-107 Kraków, Plac Na Stawach 3 * tel. +48 (12) 619 81 36 * fax +48 (012) 619 81 22
e-mail: agnieszka.majcherczyk.krakow@rdos.gov.pl
www.krakow.rdos.gov.pl

Planowane zamierzenie inwestycyjne polegało będzie na budowie obwodnicy zachodniej Kęt i stanowi połączenie istniejących i projektowanych ulic po tej stronie miasta w spójny układ komunikacyjny, zapewniający minimalizację oddziaływań ruchu drogowego na mieszkańców miasta.

Planowany etap II obwodnicy będzie stanowił połączenie etapu I wybudowanej obwodnicy odcinka południowo - zachodniego z drogą wojewódzką nr 948 (ul. Mickiewicza). Realizacja inwestycji ma na celu poprawę bezpieczeństwa mieszkańców dzięki ograniczeniu liczby samochodów przejeżdżających przez centrum miasta. Projektowane rozwiązanie będzie bezpieczne dla użytkowników m. in. poprzez rozdzielenie ruchu samochodowego i pieszego oraz rowerowego.

Projektowana obwodnica jest drogą jedno jezdniową, dwu pasową, wraz z ciągami pieszo - rowerowymi, chodnikami, skrzyżowaniami, obiektami inżynierskimi oraz drogami dojazdowymi, umożliwiającymi obsługę przyległego terenu, na którym zlokalizowane są pola uprawne.
Obiekt będzie drogą klasy „Z" – zbiorcza o szerokości 7 m z jednostronnym ciągiem pieszo - rowerowym, chodnikiem o szerokości zmiennej, poboczami gruntowymi o szerokości 1 m oraz pasem zieleni, oddzielającym jezdnie od ciągu pieszo - rowerowego. Obwodnica powiązana będzie z istniejącym układem komunikacyjnym w skrzyżowaniach zwykłych oraz typu rondo.

Początek trasy wyznaczono w miejscu istniejącej jezdni ul. Spacerowej. Na początkowym odcinku nowa droga będzie biegła w kierunku północnym przecinając tory kolejowe oraz ul. Jana III Sobieskiego. Na kolejnym odcinku droga przebiega w obecnym śladzie ul. Młodzieży Polskiej i dalej dochodzi do drogi gminnej, stanowiącej dojazd do istniejącej oczyszczalni ścieków (ul. Juliusza Słowackiego). Następnie trasa projektowanej drogi odbija w prawo w kierunku wschodnim, biegnąc łagodnym łukiem prawie prostopadle do istniejących ulic Stanisława Staszica i ul. Zacisze i kończy się rondem w rejonie ul. Adama Mickiewicza.

Przedmiotem analizy były następujące warianty planowanej obwodnicy:

- Wariant „1" - bez budowy nowego wiaduktu kolejowego, a z wykorzystaniem istniejącego ciągu drogowego ul. Spacerowej, wraz z istniejącym wiaduktem kolejowym i włączeniem do ul. Sobieskiego. Dalszy przebieg zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Jako rozwiązanie przeciwhałasowe zastosowano ekrany akustyczne,

- Wariant „2" - wariant obwodnicy z nowym wiaduktem kolejowym i skrzyżowaniem obwodnicy z ul. Sobieskiego i ul. Młodzieży Polskiej w postaci małego ronda, który przejmie ruch z istniejącego odcinka obwodnicy – etap I oraz z dróg włączanych do projektowanej obwodnicy. Dalszy przebieg jw. Ponadto w ramach tego wariantu zaproponowano rozwiązanie przeciwhałasowe w postaci zastosowania cichej nawierzchni oraz wymiany okien w budynkach,

- Wariant „2a" - z przebiegiem drogi określonym, jak dla wariantu 2 i rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci zastosowania cichej nawierzchni oraz budowy ekranów akustycznych,

- Wariant „2b" - z przebiegiem drogi określonym, jak dla wariantu 2 i rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci zastosowania cichej nawierzchni,

- Wariant „4" – z przebiegiem drogi w rejonie Soły, z ominięciem zwartej zabudowy przy ul. Młodzieży Polskiej. Z rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci ekranów akustycznych.

Zakres inwestycji obejmuje:

- Budowę jedno jezdniowej drogi klasy Z na odcinku o długości nie przekraczającej 2,7 km,
- Budowę nowego wiaduktu kolejowego,
- Przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii w miejscach, w których obwodnica biegnie po istniejącym śladzie dróg lokalnych,

- Budowę dróg dojazdowych dla obsługi terenów przyległych do drogi obwodowej o łącznej długości nie przekraczającej 1300 m i obciążeniu ruchem KR1,
- Budowę chodników, ciągów pieszo - rowerowych,
- Budowę pasów zieleni,
- Budowę zatok autobusowych,
- Budowa zjazdów do nieruchomości, wraz z przepustami,
- Budowę przepustów drogowych,
- Budowę podziemnego, retencyjnego zbiornika wód podziemnych,
- Budowę przepompowni wód deszczowych P1 i P2,
- Budowę układu odwodnienia dróg w postaci kanalizacji, rowów otwartych i układów podczyszczania,
- Budowę oświetlenia drogowego,
- Wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Budowę, przebudowę lub zabezpieczenie urządzeń infrastruktury zewnętrznej,
- Rozbiórkę obiektów kolidujących z projektowaną inwestycją,
- Inne prace o charakterze porządkującym lub wykończeniowym, w tym nasadzenia zieleni.

Usytuowanie i przebieg przedmiotowej drogi określono w „Załączniku nr 2", stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

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

1) Przedsięwzięcie należy realizować zgodnie z wariantem oznaczonym, jako 2b.
2) Zaplecze budowy oraz przebieg prac budowlanych należy zorganizować w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym:
   a) Należy stosować nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy.
   b) W miejscach magazynowania materiałów, postoju i konserwacji maszyn budowlanych należy zastosować rozwiązania uniemożliwiające przedostanie się substancji ropopochodnych do gruntu i wód (np. miejscowe zabezpieczenia w formie szczelnej wanny, płyty drogowe, zadaszenie stanowisk, itp.)
   c) Należy zabezpieczyć odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych,
   d) W sytuacji wystąpienia awarii, w skutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
   e) Zaplecze budowy należy wyposażyć w urządzenia sanitarne.
3) W celu umożliwienia dojazdu na trasę budowy należy wykorzystać w maksymalnym stopniu istniejące drogi publiczne.
4) W celu zminimalizowania wycinki drzew i krzewów oraz negatywnego oddziaływania inwestycji na zadrzewienia i związane z nimi gatunki, bazy zaplecza budowy, w tym składy, magazyny oraz parkingi należy lokalizować w odległości minimum 25 m od zwartych kęp lub szpalerów zadrzewień oraz minimum 10 m od pojedynczych drzew (nie przeznaczonych do wycinki w związku z realizacją pasa drogowego). Bazy zaplecza budowy, w tym składy, magazyny oraz parkingi należy również lokalizować w odległości minimum 200 m od granic obszarów chronionych (Natura 2000) oraz minimum 25 m od rowów odwadniających.
5) W trakcie prac ziemnych związanych z budową pasa drogowego należy odrębnie deponować warstwę urodzajną gleby (humus zabezpieczyć na odrębnych pryzmach przed zmieszaniem z gruntem rodzimym, nadmiernym przesuszeniem i utlenieniem), w celu jej ponownego wykorzystania, jako warstwy wierzchniej przy rekultywacji terenu.

6) Zapewnić lokalizację zaplecza budowy poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową w strefie ok. 100 m.
7) Wycinkę drzew i krzewów należy wykonywać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 1 września. Dopuszcza się wycinkę drzew i krzewów w tym okresie, pod warunkiem, że bezpośrednio przed przystąpieniem do tych prac ornitolog sprawdzi, czy w obrębie drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia nie znajdują się gniazda ptaków. W przypadku stwierdzenia obecności gniazd ptaków podlegających ochronie niezbędne będzie uzyskanie zgody organu, o którym mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody na wykonanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków podlegających ochronie. Dopiero po uzyskaniu tej zgody będzie można przystąpić do wycinki drzew i krzewów.
8) W przypadku konieczności zniszczenia siedliska gatunku chronionego należy zwrócić się z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o uzyskanie stosownego zezwolenia. W przypadku konieczności zniszczenia lub zabicia gatunku chronionego należy zwrócić się z wnioskiem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzyskanie stosownego zezwolenia.
9) Drzewa i krzewy przeznaczone do zachowania w granicach inwestycji należy zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w trakcie prac budowlanych. Wykonawca winien właściwie zabezpieczyć przed uszkodzeniami części nadziemne i systemy korzeniowe.
   - grupy drzew nieprzeznaczone do wycinki należy wygrodzić w obszarach wyznaczonych przez rzuty koron drzew, poszerzonych o 1 – 2 m, minimalna wysokość grodzenia 1,7 m,
   - pnie pojedynczych drzew należy chronić przez ich oszalowanie (obłożenie) np. deskami o min. wysokości 1,7 m, w sposób nie powodujący uszkodzeń drzew,
   - wykopy w obrębie systemów korzeniowych drzew należy prowadzić ręcznie i najszybciej jak tylko jest to możliwe należy je zasypywać; jeżeli konieczne jest dłuższe pozostawienie wykopu, korzenie należy zabezpieczyć przed wysuszaniem lub przemrażaniem poprzez okrycie warstwą wilgotnego torfu lub wilgotnymi matami i szalunkiem z desek.
10) Drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia robót w obrębie systemu korzeniowego, korony drzew (połamane gałęzie) oraz uszkodzenia powierzchniowe pni i konarów powinny być natychmiast poddane zabiegom pielęgnacyjnym uzależnionym od rodzaju uszkodzenia. Metodykę tego typu prac należy uzgodnić z osobami z nadzoru przyrodniczego, posiadającymi doświadczenie w tym zakresie (specjalista dendrolog).
11) Przy stosowaniu umocnień urządzeń odwadniających zabrania się stosowania tzw. „korytek krakowskich" lub innych elementów stanowiących pułapki dla płazów i innych drobnych zwierząt lub stwarzających zagrożenie ich okaleczenia. Do umocnień należy stosować przede wszystkim narzut kamienny ewentualnie płyty ażurowe wypełnione utwardzonym materiałem okruchowym (dodatkowo pokryte warstwą gleby i zadarnione). Pełne umocnienia betonowe urządzeń odwadniających (rowów) należy stosować tylko w miejscach niezbędnych np. przy konstrukcji przepustów, w strefach wylotowych do odbiorników itp.
12) Należy stosować jak najmniejsze nachylenie skarp przy rowach odwadniających wzdłuż drogi, optymalnie 1:2. Rowy powinny być zadarniane trawami gatunków rodzimych. Niweleta drogi powinna być maksymalnie, na ile to możliwe, zbliżona do otaczającego terenu.
13) Stałe urządzenia służące odwodnieniu drogi i mogące stanowić pułapkę dla drobnych zwierząt, należy trwale zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich ssaków, płazów i gadów (np. przez stosowanie pełnych zamknięć) . W urządzeniach, których nie da się trwale zabezpieczyć należy stosować pochylnie umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz, rury wyjściowe (ucieczkowe), pływające miniplatformy i in. Prace projektowe nad urządzeniami do odwodnienia drogi oraz prace realizacyjne w tym zakresie powinny być konsultowane i nadzorowane przez specjalistę herpetologa. Tymczasowe wykopy, rowy, studzienki, odstojniki itp., należy w miarę możliwości okresowo zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów.

14) Konstrukcja pasa drogowego, wraz z chodnikami, ścieżkami rowerowymi, zjazdami powinna być tak zaprojektowana, aby nie stanowiła pułapki dla drobnych zwierząt, w szczególności dla płazów. Powyższe odnosi się przede wszystkim do takich elementów jak krawężniki, których wysokość i konstrukcja powinna umożliwić ich pokonywanie przez drobne zwierzęta (zaleca się rezygnację z krawężników o ile to możliwe).
15) Nie należy dopuszczać do powstawania zastoisk wody na terenie budowy mogących stać się potencjalnymi siedliskami dla płazów.
16) Należy codziennie w godzinach porannych i wieczornych sprawdzać wykopy, koleiny, studzienki, odstojniki itp. przez osobę nadzoru przyrodniczego lub wyznaczonych przez nadzór przyrodniczy pracowników, pod kątem uwięzienia w nich drobnych zwierząt, które natychmiast należy uwalniać lub przenosić do wskazanego przez osoby nadzoru przyrodniczego siedliska zastępczego (płazy przenosić zgodnie z kierunkiem migracji).
17) W przypadku stwierdzenia miejsc występowania lub migracji płazów lub gadów należy teren inwestycji zabezpieczyć płotkami herpetologicznymi o wysokości minimum 40 cm – zaleca się stosowanie płotków panelowych. Przed przystąpieniem do wykonywania robót ziemnych osobniki chronionych płazów i gadów należy przenieść z miejsc wygrodzonych poza granice inwestycji do siedlisk zastępczych, pod nadzorem specjalisty herpetologa.
18) Powstałe odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu (poza dolinami cieków i innymi cennymi przyrodniczo obszarami) w zabezpieczonych pryzmach, odpowiednich pojemnikach, w sposób eliminujący ich negatywny wpływ na środowisko, zapewniając ich odbiór przez uprawnione podmioty.
19) Po zakończeniu prac budowlanych, tereny na których zmieniono strukturę powierzchni ziemi i zniszczono okrywę zieleni (poprzez prowadzenie wykopów, deponowanie ziemi, maszyn, materiałów, rozjeżdżanie), należy poddać rekultywacji, z przywróceniem cech podłoża gruntowego umożliwiających odtworzenie zniszczonych siedlisk.
20) W związku z wycinką znacznej ilości drzew należy zrekompensować stratę w środowisku, poprzez wprowadzenie nasadzeń w ilości odpowiadającej co najmniej ilości drzew i krzewów wyciętych. Nasadzenia należy wykonać z gatunków rodzimego pochodzenia. Nasadzenia należy wykonać na skrajniach pasów drogowych, wyspie ronda oraz na wydzielonym obszarze zieleni miejskiej. Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy drogi, w miejscach nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Aktywną pielęgnację nasadzeń należy prowadzić przez okres minimum 3 lat (należy również uzupełniać ewentualne ubytki w nasadzeniach).
21) W ramach działań minimalizujących skutki wycinki drzew i krzewów (utrata siedlisk - miejsc lęgowych) należy umieścić na drzewach łącznie 30 budek dla ptaków małych (sikor) i szpakowatych w proporcji 1:1. Budki lęgowe należy rozmieszczać na drzewach odpowiednich pod względem wieku, wysokości i usytuowania. Lokalizacje budek należy skonsultować ze specjalistą ornitologiem.
22) Prace budowlane w odległości do 100 m od zabudowy mieszkaniowej należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej tj. 6.00 – 22.00.
23) Na samochodach przewożących materiały pylące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji niezorganizowanej.
24) Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, powodujących wzmożone pylenie (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym) należy stosować zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych.
25) Dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym pod kołami pojazdów obsługujących budowę, na wyjazdach z placu budowy należy usytuować stanowiska mycia kół i podwozi (z instalacją oczyszczającą ściek), a jezdnia winna zostać posprzątana z zalegającego błota.
26) W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić nadzór przyrodniczy pełniony przez osoby legitymujące się wykształceniem lub doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, w szczególności przy następujących czynnościach:

a) wycince drzew i krzewów, zabezpieczaniu drzew i krzewów nie przewidzianych do wycinki, prowadzeniu nasadzeń drzew i krzewów i ich pielęgnacji,
b) przy pracach związanych z identyfikacją chronionych siedlisk i gatunków i ich zabezpieczaniu (np. tymczasowe grodzenie), przy przenoszeniu okazów chronionych na siedliska zastępcze,
c) kontroli terenu inwestycji pod kątem występowania zasiedlonych dziupli oraz gniazd ptaków (w przypadku prowadzenia wycinki w trakcie sezonu lęgowego), drzew mogących stanowić potencjalnie siedlisko dla chronionych owadów lub nietoperzy (zasadniczo dla drzew o pierśnicy powyżej 50 cm),
d) kontroli wykonania i stanu zabezpieczenia placu budowy, przeglądu wykopów, zagłębień, zastoisk i zalewisk występujących w rejonie pasa robót, w poszukiwaniu, uwalnianiu i przenoszeniu w odpowiednie miejsca uwięzionych zwierząt; do kontroli wykonania i zabezpieczenia urządzeń odwodnienia aby nie były pułapką dla zwierząt,
e) uzyskiwaniu decyzji zezwalających na wykonywanie czynności zabronionych w stosunku do chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt.

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

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

1) Określić sposób postępowania z masami ziemnymi.
2) Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi obwodowej ujęte w szczelne systemy kanalizacji opadowej oraz wody opadowe i roztopowe prowadzone rowami otwartymi wzdłuż projektowanych dróg zbiorczych i fragmentu projektowanej drogi obwodowej, przed wprowadzeniem do odbiorników, należy oczyścić w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych.
3) Dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania odwodnienia projektowanej drogi obwodowej oraz dróg zbiorczych należy zrealizować przepompownie ścieków – w rejonie projektowanego wylotu do rowu kolejowego oraz w rejonie zjazdu indywidualnego w km 1+751,80.
4) W celu zapewnienia prawidłowej pracy istniejącego rowu kolejowego, mającego stanowić jeden z odbiorników wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi obwodowej, należy zrealizować podziemny zbiornik retencyjny wód opadowych, który pozwoli na czasowe ich przetrzymanie podczas maksymalnego spływu oraz regulował będzie dopływ wód do przepompowni P1.
5) Przepusty na rowach winny posiadać parametry umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
6) Na obwodnicy należy zastosować cichą nawierzchnię SMA 8.
7) Należy wykonać przejście dla drobnych zwierząt zespolone z suchym rowem w km ok. 1+329.
8) Wymienione przejście w formie przepustu należy wykonać z elementów prefabrykowanych o świetle prostokątnym 1,5 x 1 m. W przepuście należy wykonać obustronne wyniesione półki z betonu o szerokości min. 0,5 m z wtopionymi płaskimi kamieniami o grubości do 3 cm i pokryciem humusowym o grubości min. 5 cm.
9) Teren wokół przejścia dla zwierząt należy przystosować w taki sposób aby umożliwiał swobodną migrację zwierząt w obie strony (zejście z powierzchni terenu do przepustu, wyjście z przepustu na powierzchnię) i nie stanowił pułapek. Urządzenia naprowadzające wzdłuż drogi powinny być wykonane starannie i powinny łączyć się z przepustem, a także powinny być odporne na uszkodzenia mechaniczne i wpływ czynników atmosferycznych –

preferuje się wykonanie takich urządzeń z prefabrykatów betonowych. Budowę przejścia dla drobnych zwierząt należy zaprojektować i wykonać w konsultacji i pod nadzorem przyrodnika mającego doświadczenie w projektowaniu tego typu obiektów. Długość urządzeń naprowadzających wzdłuż drogi należy dobrać w zależności od uwarunkowań morfologicznych i siedliskowych w rejonie przepustu, nie powinna być jednak mniejsza niż 50 m (po obu stronach przepustu).

10) Do oświetlenia drogi należy zastosować lampy kierunkowe (skierowane ku dołowi), niskosodowe.

1.4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

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

1.5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

II. Nie nakładam obowiązku dotyczącego wykonania kompensacji przyrodniczej oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

III. Niniejszą decyzją nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

IV. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Na obecnym etapie nie stwierdza się konieczności utworzenia takiego obszaru.

V. Niniejszą decyzją nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu ochronę terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

VI. Przedsięwzięcie nie należy do inwestycji, dla których istnieje konieczność weryfikacji zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w myśl art. 80 ust 2 ustawy ooś.

VII. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:

Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

VIII. Orientacyjny przebieg planowanej drogi przedstawiono na załączniku graficznym Nr 2.

IX. Niniejszej decyzji nakłada się rygor natychmiastowej wykonalności.

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

Pan Andrzej Kasprzyk z Firmy Promost Consulting T. Siwowski Spółka Jawna z siedzibą w Rzeszowie przy ul. Bohaterów 10 Sudeckiej Dywizji Piechoty 4, działając w imieniu Inwestora tj. Gminy Kęty, wystąpił z wnioskiem z dnia 27 marca 2013 r. (data wpływu 28 marca 2013 r.) znak: L.dz.OK./02/026/AD/13, uzupełnionym przy piśmie z dnia 15 kwietnia 2013 r. (data

wpływu 16 kwietnia 2013 r.) znak: L.dz.OK./02/28/AK/13 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Budowa obwodnicy zachodniej Kęt – etap II odcinek północno – zachodni"**.

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypisy i wyrysy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, upoważnienie z dnia 25 stycznia 2013 r. znak: IG.7011.1.2012.AM Burmistrza Gminy Kęty dla Pana Andrzeja Kasprzyka do występowania w imieniu Gminy Kęty przed organami i instytucjami administracyjnymi do składania wniosków, uzyskiwania pozwoleń, opinii i decyzji administracyjnych dotyczących przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z **§ 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") rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane. Ponadto zakres prac przewiduje budowę nowego wiaduktu kolejowego, a także wymaga przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej w postaci sieci wodociągowych, w tym magistralnych. Powyższe powiązane jest technologicznie z planowaną drogą i kwalifikuje inwestycję także w zakresie przedsięwzięć z II grupy, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 58 *(„linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km"*), 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* ww. rozporządzenia.

Przedmiotowa droga realizowana będzie w części na terenie zamkniętym (działka nr ewid. 2000/10 (obr. Kęty Nowe Miasto) – decyzja Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MR. 2014., poz. 25 ze zm.), stąd zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.) - *dalej ustawa OOŚ*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia, po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał decyzję środowiskową znak: OO.4200.5.2013.AM/AK z dnia 6 czerwca 2014 r., na którą wpłynęło odwołanie.

Decyzją z dnia 11 sierpnia 2015 r. znak: DOOŚ-oal.4200.30.2014.oz.20 Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uchylił w całości decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 6 czerwca 2014 r. znak: OO.4200.5.2013.AM/AK o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i przekazał sprawę do ponownego

rozpatrzenia. Jednocześnie w związku z zakończeniem postępowania odwoławczego pismem z dnia 28 grudnia 2015 r. (data wpływu 30 grudnia 2015 r.) znak: DOOŚ-oaI.4200.30.2014.oz.23 Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił akta sprawy.

Mając na uwadze rozstrzygnięcie GDOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomieniem z dnia 8 stycznia 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM/AK/JS poinformował strony postępowania o ponownym wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. W tym samym dniu *Regionalny Dyrektor* wezwał Pełnomocnika Inwestora do przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniającego wszystkie uwagi zawarte w decyzji GDOŚ uchylającej decyzję RDOŚ w Krakowie.

Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z delegacją art. 74 ust. 3 ustawy OOŚ, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadamiając strony poprzez obwieszczenie.

Wywieszenie zawiadomienia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie miało miejsce w dniach od 11 stycznia do 8 lutego 2016 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kęty w terminie od 13 stycznia do 28 stycznia 2016 r. Informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W dniu 15 marca 2016 r. do tut. Dyrekcji wpłynęło uzupełnienie z dnia 14 marca 2016 r. znak: L.dz.OK/02/91/AK/16, opracowane przez Pełnomocnika Inwestora, a mające odnosić się do uwag Generalnego Dyrektora zawartych w decyzji uchylającej.

Po przeanalizowaniu ww. opracowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 7 kwietnia 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM wezwał Pełnomocnika Inwestora do złożenia dodatkowych wyjaśnień i uzupełnień, w tym m.in. o dostarczenie ujednoliconego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zawierającego wszystkie wyjaśnienia i uzupełnienia. Powyższe podyktowane było umożliwieniem udostępnienia zarówno stronom postępowania, jak również społeczeństwu dokumentu spójnego i czytelnego.

W dniu 5 maja 2016 r. w siedzibie RDOŚ w Krakowie odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli Urzędu Gminy Kęty, projektantami oraz pracownikami regionalnej dyrekcji, którego celem było omówienie i doprecyzowanie informacji, jakie mają być zawarte w raporcie. Na spotkaniu podniesiono również kwestię dotyczącą konieczności przedstawienia dodatkowego wariantu lokalizacyjnego planowanej drogi, zgodnie z decyzją GDOŚ.

Pismem z dnia 7 czerwca 2016 r. (data wpływu 9 czerwca 2016 r.) znak: L.dz.OK/02/95/AK/16 Pełnomocnik Inwestora zwrócił się z prośbą o przedłużenie terminu złożenia uzupełnień, o które został wezwany, uzasadniając ją znacznym zakresem dokumentacji koniecznej do przygotowania. Regionalny Dyrektor przychylił się do powyższej prośby i przedłużył termin złożenia przedmiotowych uzupełnień.

Pełnomocnik przy piśmie znak: L.dz.OK/02/96/AK/16 z dnia 30 czerwca 2016 r. (data wpływu 1 lipca 2016 r.) przekazał do Regionalnej Dyrekcji raport, stąd RDOŚ w Krakowie uznając, iż posiada komplet materiałów, pismem z dnia 25 lipca 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM ponownie zawiadomił strony postępowania o kontynuacji rozpatrzenia sprawy.

Wywieszenie zawiadomienia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie miało miejsce w dniach od 26 lipca do 17 sierpnia 2016 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kęty w terminie od 2 sierpnia do 17 sierpnia 2016 r. Informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Po szczegółowej analizie przedłożonego raportu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 1 sierpnia 2016 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do merytorycznego uzupełnienia raportu, które przy piśmie z dnia 8 września 2016 r. (data wpływu 12 września 2016 r.) znak: L.dz.OK/02/97/AK/16 wpłynęło do tut. Dyrekcji.

Pismem z dnia 5 października 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM RDOŚ w Krakowie wezwał do złożenia dodatkowych wyjaśnień. Odpowiedź na wezwanie wpłynęła przy piśmie z dnia 12 października 2016 r. (data wpływu 17 października 2016 r.) znak: L.dz.OK/02/98/AK/16.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 12 października 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oświęcimiu o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oświęcimiu pismem z dnia 31 października 2016 r. (data wpływu 7 listopada 2016 r.) znak: PSE-ONNZ-420-169-1/16/4104 wydał niewłaściwą opinię, uznając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy OOŚ - w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu oraz na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy OOŚ, w związku z art. 49 Kpa – w celu poinformowania stron, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej RDOŚ w Krakowie oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kęty wywieszono Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora znak: OO.4200.5.2013.AM z dnia 12 października 2016 r., informujące o możliwości zapoznania się z raportem ooś, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania decyzji, o organie PPIS w Oświęcimiu właściwym do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni. Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz Urzędu Gminy Kęty miało miejsce w dniach od 19 października do 10 listopada 2016 r. Informacja o obwieszczeniu zamieszczona na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz na stronach Centrum Informacji o Środowisku. Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w ustawowym terminie 21 dni od społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie.

W toku prowadzonego postępowania, w związku z wątpliwościami dotyczącymi interpretacji przepisu prawa z zakresu ochrony przed hałasem, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 13 października 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM wystąpił do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o zajęcie stanowiska i wyjaśnienie wątpliwości w kwestii stosowania rozwiązań technicznych, alternatywnych w stosunku do ekranów akustycznych. W dniu 2 listopada do tut. Dyrekcji wpłynęła informacja z dnia 24 października 2016 r. znak: DOOŚ.soos.070.521.2016.dkż o przekazaniu pisma Regionalnego Dyrektora do Ministerstwa Środowiska, celem ustosunkowania się do kwestii poruszonych w piśmie Regionalnego Dyrektora. Przedmiotowe wyjaśnienie Ministerstwa Środowiska z dnia 27 października 2016 r. znak: DZŚ-III.404.43.2016.MW wpłynęło do tut. Dyrekcji w dniu 3 listopada 2016 r., natomiast od Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w dniu 15 listopada 2016 r. (pismo z dnia 9 listopada 2016 r. znak: DOOŚ.soos.070.521.2016.dkż.1).

W związku z niewłaściwą, uprzednio wydaną opinią przez PPIS w Oświęcimiu, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 14 listopada 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM ponowił wystąpienie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Ponadto w tym samym dniu Regionalny Dyrektor zawiadomił strony postępowania o ponownym wystąpieniu do PPIS w Oświęcimiu o wydanie opinii. Zawiadomienie zamieszczone było na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie w dniach od 15 listopada do 30 listopada 2016 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kęty w terminie od 22 listopada do 7 grudnia 2016 r. Informacja o przedmiotowym zawiadomieniu zamieszczona była

w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.
Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oświęcimiu pismem z dnia 14 grudnia 2016 r. znak: PSE-ONNZ-420-184-1/16/4877, zaopiniował pozytywnie przedmiotową inwestycję pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, z zastrzeżeniami ujętymi w warunkach do niniejszej decyzji.

Po ponownym przeprowadzeniu wnikliwej i szczegółowej analizy zgromadzonej w toku postępowania dokumentacji, a także biorąc pod uwagę stanowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, zawarte w piśmie z dnia 9 listopada 2016 r. znak: DOOŚ.soos.070.521.2016.dkż.1, a odnoszące się do wątpliwości Regionalnego Dyrektora, pismem z dnia 21 grudnia 2016 r. znak: OO.4200.5.2013.AM wezwano Pełnomocnika Inwestora do przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniającego wariant możliwy do realizacji, a jednocześnie uwzględniający rozwiązania eliminujące ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, wynikający z obowiązujących przepisów prawa (cicha nawierzchnia i ekrany akustyczne), gdyż wskazany w raporcie wariant Inwestorski, zgodnie z otrzymanymi wyjaśnieniami od GDOŚ w przypadku przedmiotowej inwestycji nie może zostać zrealizowany, gdyż nie zachodzą przesłanki zawarte w art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.). Sposób ochrony przed hałasem, określony przepisem art. 114 ust. 4 ww. ustawy odnosi się wyłącznie do budynków mieszkalnych, budynków szpitali, budynków/domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, których elewacje „wyrastają" bezpośrednio z granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1297). W swym stanowisku GDOŚ podkreślił również, że z brzmienia tego przepisu wynika, iż przedmiotową ochroną powinny zostać objęte całe budynki, a nie tylko ich elewacje.

W związku z powyższym wezwaniem, z inicjatywy Inwestora w dniu 13 stycznia 2017 r. w siedzibie RDOŚ w Krakowie odbyło się spotkanie, w którym uczestniczyli przedstawiciele Gminy Kęty, autorzy dokumentacji oraz przedstawiciele regionalnej dyrekcji w Krakowie. Na spotkaniu przeanalizowano kwestie dot. definicji zabudowy, w związku ze stanowiskiem GDOŚ. Ponadto autorzy raportu wyjaśnili, że przy zastosowaniu cichej nawierzchni oddziaływanie akustyczne jest nieznaczne i nie przekracza 3 dB (które stanowią przyjęty błąd obliczeniowy). W trakcie spotkania wspólnie przeanalizowano wyniki obliczeń przedstawionych w raporcie, gdzie jedna z danych liczbowych znacznie odbiega od pozostałych wyników i uznano, że stanowi błąd wydruku. Przedstawiciele strony Inwestorskiej i autorzy raportu wnieśli o odstąpienie od realizacji budowy ekranów, gdyż tak niewielkie przekroczenia hałasu nie obligują do stosowania takich rozwiązań. Ponadto podniesiono również kwestię negatywnego podejścia mieszkańców do budowy ekranów zwłaszcza ze względu na ich problematyczną lokalizację i funkcjonalność w gęstej zabudowie mieszkaniowej, w szczególności wzdłuż ul. Młodzieży Polskiej. Inwestor potwierdził deklarację, że zainteresowanym mieszkańcom wymieniane będą okna na koszt Gminy. Ostatecznie ustalono, że w związku z wezwaniem Regionalnego Dyrektora przedstawione zostanie stanowisko, uzasadniające brak potrzeby zmiany wariantu (realizacji ekranów akustycznych). Stolarka okienna wymieniona zostanie zainteresowanym, jako dodatkowa inicjatywa Inwestora, nie wynikająca z przeprowadzonego postępowania, a wariantem wskazanym do realizacji jest wariant z zastosowaniem wyłącznie cichej nawierzchni. Powyższe stanowisko przedłożono przy piśmie z dnia 30 stycznia 2017 r. (data wpływu 31 stycznia 2017 r.) znak: L.dz.OK/02/099/AK/17.

LOKALIZACJA

Przy wyborze preferowanego przebiegu obwodnicy Kęt założono alternatywne rozwiązania odcinka początkowego, tj. od ul. Spacerowej do skrzyżowania z ul. Sobieskiego i ul. Młodzieży Polskiej. Przewidziano rozwiązania opisane poniżej. W kolejnym etapie przebiegu trasa prowa-

dzona jest w ciągu ul. Młodzieży Polskiej do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1833K (ul. Klasztorną), następnie trasa obwodnicy wkracza w tereny niezabudowane i przebiega w dużej mierze przez obszar zarezerwowany pod drogę w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego, aż do włączenia do drogi wojewódzkiej nr 948 za pomocą istniejącego ronda. W terenie niezabudowanym w celu ograniczenia dostępności do projektowanej obwodnicy zaprojektowano odrębne drogi dojazdowe do pól.

W raporcie przedmiotem analizy były następujące warianty planowanej obwodnicy:

- Wariant „1" - bez budowy nowego wiaduktu kolejowego, a z wykorzystaniem istniejącego ciągu drogowego ul. Spacerowej, wraz z istniejącym wiaduktem kolejowym i włączeniem do ul. Sobieskiego. Dalszy przebieg zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Z rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci ekranów akustycznych,
- Wariant „2" - wariant obwodnicy z nowym wiaduktem kolejowym i skrzyżowaniem obwodnicy z ul. Sobieskiego i ul. Młodzieży Polskiej w postaci małego ronda, który przejmie ruch z istniejącego odcinka obwodnicy – etap I oraz z dróg włączanych do projektowanej obwodnicy. Dalszy przebieg jw. Z rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci zastosowania cichej nawierzchni oraz wymiany okien w budynkach – wskazany w raporcie, jako wariant preferowany,
- Wariant „2a" - z przebiegiem drogi określonym, jak dla wariantu 2. Z rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci zastosowania cichej nawierzchni oraz budowy ekranów akustycznych,
- Wariant „2b" - z przebiegiem drogi określonym, jak dla wariantu 2. Z rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci zastosowania cichej nawierzchni,
- Wariant „4" – z przebiegiem drogi w rejonie Soły, z ominięciem zwartej zabudowy przy ul. Młodzieży Polskiej. Z rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci ekranów akustycznych.

Projektowana obwodnica w wariancie nr 1 ma swój początek na włączeniu do ulicy Spacerowej, w miejscu zakończenia robót w I etapie odcinka południowo - zachodniego budowy obwodnicy Kęt. W znacznym stopniu prowadzona jest w śladzie ul. Spacerowej pod istniejącym obiektem kolejowym na linii nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko Biała w km 43,466. Następnie włączona jest do ul. Jana III Sobieskiego oraz do ul. Młodzieży Polskiej za pomocą skrzyżowania skanalizowanego o przesuniętych wlotach, gdzie wloty podporządkowane zostały skanalizowane za pomocą „dużych kropel", na wlotach głównych zostały wydzielone pasy lewoskręty usprawniające ruch w ciągu obwodnicy. Dalej biegnie wzdłuż ul. Młodzieży Polskiej do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1833 (ul. Klasztorną), a następnie przebiega przez tereny niezabudowane zarezerwowane pod drogę w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego. Następnie łączy się za pomocą istniejącego ronda z drogą wojewódzką nr 948

Wariant nr 2 przebiegu projektowanej obwodnicy ma swój początek na włączeniu do ulicy Spacerowej, w miejscu zakończenia robót w I etapie odcinka południowo - zachodniego budowy obwodnicy Kęt analogicznie jak w poprzednich wariantach, następnie przez około 200 m trasa biegnie śladem ul. Spacerowej po czym za pomocą łuku poziomego o promieniu 220 m jest wprowadzona na teren działki ewidencyjnej nr 2003/3 (teren obwodu drogowego). Planowana obwodnica w tym wariancie jest prowadzona pod nasypem linii kolejowej nr 117, z koniecznością budowy nowego obiektu. Następnie planowana inwestycja łączy się z ul. Młodzieży Polskiej za pomocą skrzyżowania w postaci małego ronda o średnicy zewnętrznej równej 34 m. Dalszy przebieg obwodnicy jest tożsamy z przebiegiem w wariancie nr 1.

Przebieg oraz podstawowe założenia projektowe Wariantu 2a są tożsame i pozostają bez zmian w stosunku z założeniami przyjętymi dla wariantu nr 2.

Przebieg oraz podstawowe założenia projektowe Wariantu 2b są tożsame i pozostają bez zmian w stosunku z założeniami przyjętymi dla wariantu nr 2.

Projektowana obwodnica w Wariancie 4 ma swój początek na włączeniu do ulicy Spacerowej I etapu obwodnicy Kęt - odcinka południowo - zachodniego, następnie przez około 100 m trasa biegnie śladem ul. Spacerowej, po czym łukiem poziomym o promieniu 80 m jest wprowadzona na teren działki ewidencyjnej nr 2002 (teren parku miejskiego). Planowana obwodnica jest prowadzona pod nasypem linii kolejowej nr 117 z koniecznością budowy nowego wiaduktu. Następnie planowana inwestycja łączy się z ul. Jana III Sobieskiego za pomocą skrzyżowania w postaci małego ronda o średnicy zewnętrznej równej 34 m. W kolejnym etapie przebiegu trasa prowadzona jest w ciągu ul. Osiedle Kamieniec pomiędzy Parkiem Lipowym, a kompleksem sportowo - rekreacyjnym „Hejnał". Następnie wkracza w tereny osiedla Kamieniec. Obwodnica prowadzona jest zachodnim skrajem osiedla, za pomocą łuku poziomego o wartości promienia R=210 m, wyprowadzona jest w tereny granicząc po zachodniej stronie z ogródkami działkowymi „Soła". Następnie trasa obwodnicy krzyżuje się z ul. J. Słowackiego, ul. S. Staszica i ul. Zacisze, aż do włączenia do drogi wojewódzkiej nr 948 (ul. A. Mickiewicza) za pomocą istniejącego ronda. W terenie niezabudowanym w celu ograniczenia dostępności do projektowanej obwodnicy zaprojektowano drogi dojazdowe do pól.

MORFOLOGIA TERENU

Teren, na którym zaplanowano drogę położony jest w obrębie prowincji Północne Podkarpacie, makroregionu Kotlina Oświęcimska, mezoregionu Podgórze Wilamowickie. Z punktu widzenia morfologicznego miejscowość Kęty znajduje się w granicach Podgórza Śląskiego, obejmując dolinę rzeki Soły poniżej jej wylotu z Beskidu Małego na Pogórze Śląskie.

Na całym obszarze miasta Kęty teren jest bardzo łagodnie pofałdowany. Rzędne terenu wahają się od około 269,09 m n.p.m. do około 275,64 m n.p.m. Wartości te w przybliżeniu odpowiadają również rzędnym realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej.

Występujące zagospodarowanie terenu spowodowało zmiany ukształtowania powierzchni, celem dostosowania do potrzeb właścicieli lub użytkowników. Szczególnie jest to widoczne na inwestycjach liniowych (wykopy lub nasypy kolejowe i drogowe).

GEOLOGIA I GLEBY

Pod względem geologicznym obszar pod planowaną drogę leży na skraju nasunięcia utworów fliszu karpackiego na autochtoniczne utwory miocenu zapadliska przedkarpackiego. Utwory starszego podłoża reprezentowane są przez zaliczane do serii śląskiej łupki cieszyńskie górne oraz utwory serii podśląskiej, nierozpoznane w tym rejonie szczegółowo. Obszar ten jest silnie zaangażowany tektonicznie. W stropie starsze podłoże ma charakter wietrzelin gliniastych.

W trakcie prac geologicznych strop starszego podłoża stwierdzono na głębokości od 4,6 – 6,5 m p.p.t. Wykształcone było jako skały miękkie – łupki margliste przewarstwione cienko ławicowym piaskowcem. W stropie reprezentowane było przez wietrzeliny gliniaste – iły pylaste barwy szarej.

Utwory te są przykryte osadami wieku czwartorzędowego związanymi z akumulacją rzeczną Soły i jej dopływów. Ich miąższość wynosiła przeciętnie 6 – 9 m. Są to pospółki, żwiry i żwiry gliniaste z domieszką otoczaków piaskowca. W stropie przykryte są niewielkiej miąższości warstwą piasków, glin piaszczystych, glin pylastych z domieszką humusu. Miąższość ich wahała się w granicach od 0,2 do 1,1 m. Podrzędnie również w obrębie żwirów i pospółek mogą występować przewarstwienia utworów spoistych – glin i glin pylastych.

W przypowierzchniowej warstwie profilu, lokalnie, występują zmiennej miąższości (od 0,3 do 3,3 m) nasypy związane z nawierzchniami o podbudową dróg oraz z nasypami kolejowymi. Składały się przeważnie z nawierzchni asfaltowe (o miąższości 0,07 do 0,28 m), kruszywa, pospółki, łupka przywęglowego, piasku oraz glin pylastych i glin piaszczystych.

Na obszarze Beskidu Śląskiego wykształciły się fliszowe gleby szkieletowe oraz wietrzeniowe (przede wszystkim brunatne i pseudobielicowe), a także mady górskie w dnach dolin. Obszar Pogórza Śląskiego, Pogórza Wilamowickiego w większości pokrywają gleby pseudobielicowe i gleby brunatne kwaśne powstałe z glin i iłów wietrzeniowych oraz utworów lessowatych. W dolinie Wisły oraz w dolinach jej dopływów: Soły i Białej przeważają mady pyłowe i gliniaste. Na tarasach rzecznych wykształciły się gleby pseudobielicowe i brunatne wyługowane z utworów lessowatych z domieszkami ziem czarnych.

Teren jest ubogi w surowce mineralne. Lokalnie występują eksploatowane dla potrzeb cegielni pokłady surowców ilastych (gliny). Na terenie przedsięwzięcia oraz w jego sąsiedztwie nie występują rozpoznane i udokumentowane złoża kopalin.

Budowa drogi spowoduje przemijające, a także trwałe oddziaływanie na gleby i powierzchnię ziemi.

Planowana powierzchnia zajmowana przez przedsięwzięcie w wariancie 1, 2, 2a i 2b nie przekracza 7 ha, natomiast w wariancie 4 nie przekracza 8,8 ha.

ARCHEOLOGIA i ZABYTKI

Projektowana droga będzie służyła ochronie zabytków, poprzez przeniesienie ruchu z centrum miasta z układem urbanistycznym wpisanym do rejestru zabytków województwa małopolskiego na jego obrzeża.

W granicach administracyjnych miasta jest wiele zabytków związanych z długą historią Kęt. Najciekawsze to: zabytkowe obiekty sakralne i układ urbanistyczny w centrum miasta. Na obrzeżach i przy drogach znajdują się kapliczki wotywne. Obiekty zabytkowe są związane z historią Kęt, o których pierwsza wzmianka pojawia się w dokumencie z 1242 r. i stanowi wyliczenie dóbr klasztornych. Kolejne informacje dotyczą m.in. nadania praw miejskich w 1277 r. i utworzenia parafii w 1326 r. należącej do najstarszych na tym terenie. Obecnie niewiele śladów materialnych pozostało po najstarszym kościele parafialnym, głównie fragmenty prezbiterium z XIV w. w obrębie obecnej świątyni parafialnej pod wezwaniem św. Małgorzaty i św. Katarzyny, odbudowanej po pożarze w 1685 r. w stylu barokowym. W kościele znajduje się ponadto obraz Matki Boskiej z Dzieciątkiem w typie Hodegetrii z XV w.

Kolejnym zabytkiem w obrębie miasta Kęty jest kościół św. Jana Kantego z XVIII w z wyposażeniem w stylu dojrzałego baroku oraz barokowy kościół Niepokalanego Poczęcia NMP, wraz z zespołem klasztornym oo. reformatów z cennymi rzeźbami (m.in. Pieta z początków wieku, renesansowy, alabastrowy "Chrystus Ukrzyżowany") z XVIII w.

Ponadto na terenie miasta występuje wiele innych obiektów o znaczeniu kulturowym i zabytkowym m.in. część zabudowy przy ul. Sobieskiego.

Na terenie inwestycji oraz w jej sąsiedztwie brak jest obiektów zabytkowych. Nie występują tu również obiekty dziedzictwa kulturowego. Najbliższe to zabudowania klasztorne i zabudowa położona w odległości ponad 0,5 km od projektowanej drogi oraz obiekt dziedzictwa kulturowego: kapliczka na skrzyżowaniu ulic Klasztornej i Słowackiego.

W toku prac koncepcyjnych i projektowych nie zlokalizowano stanowisk archeologicznych bezpośrednio kolidujących z przedsięwzięciem. Trasa projektowanej drogi w wariancie nr 1, 2, 2a, 2b przebiega jednak w bardzo bliskim sąsiedztwie dwóch stanowisk archeologicznych, znajdujących się pomiędzy ul Młodzieży Polskiej, a ul. Słowackiego (nr 9 i 10) oraz jednego stanowiska archeologicznego za ul. Słowackiego (nr 11). Trasa wariantu nr 4 przebiega w dalszej odległości od stanowisk archeologicznych.

ODDZIAŁYWANIE NA DOBRA MATERIALNE

W związku z planowaną budową drogi w każdym wariancie przewiduje się wyburzenia budynków.

Projektowana drogą w wariancie 1 koliduje z jednym budynkiem gospodarczym, co powoduje konieczność jego wyburzenia. Przebieg drogi w wariancie 2, 2a i 2b, poprzez zajęcie nowych terenów powoduje konieczność wyburzeń obiektów Zakładu Utrzymania Dróg i jednego budynku gospodarczego. Trasa wariantu 4 powoduje konieczność wyburzeń większej ilości budynków mieszkalnych i przesiedlenia mieszkańców.

KRAJOBRAZ

Planowana inwestycja nie będzie całkowicie nowym elementem w krajobrazie.

Projektowany obiekt dzięki właściwemu skomponowaniu jego poszczególnych elementów i powiązaniu w harmonijną całość zapewni zachowanie walorów krajobrazowych terenu. Przewiduje się wkomponowanie obiektu w otaczający teren przy użyciu odpowiedniej kolorystyki elementów drogowych oraz stosowania zieleni w pasie drogowym. Zastosowane rozwiązania zapewnią trwałość i bezawaryjność konstrukcji przy zachowaniu ww. walorów.

Otaczający teren stanowią w części obszary zieleni i tereny uprawne. Projektowane tereny zieleni dobrze wpiszą się w krajobraz. Ponadto na omawianym obszarze znajdują się już inne drogi, tak więc kolejny tego typu obiekt nie będzie elementem całkowicie obcym. Stworzy harmonijny układ powiązań.

Przewidywane rozwiązania obejmujące warunki konstrukcyjne, stosowane materiały oraz kształtowanie przyległego terenu, spowoduje, że pomimo, iż droga będzie nowym elementem infrastruktury to będzie harmonijnie wkomponowana w otoczenie.
Pozostawienie w maksymalnym zakresie istniejących zadrzewień i zieleni oraz brak ingerencji w dalsze otoczenie wpłyną na utrzymanie istniejących walorów tego obszaru. Mieszkańcy i użytkownicy nie odczują proponowanych zmian, jako znaczącej negatywnej ingerencji w ich otoczenie. Droga stanowi typowy element krajobrazu miejskiego, nie narusza terenów o szczególnych walorach krajobrazowych.

Przewiduje się założenie zieleńców oraz nasadzenia zieleni średniej i wysokiej. Nasadzenia te zostaną dostosowane do istniejących terenów zielonych. Zapewniony zostanie dobór gatunków dobrze komponujących się z funkcją tych terenów oraz układem urbanistycznym miasta.

Dla wariantów alternatywnych nr 1, 2a i 4 zdecydowano o konieczności wprowadzenia ekranów akustycznych. Konstrukcje te wpływają negatywnie na walory krajobrazowe terenu. Celem minimalizacji oddziaływania ekranów na walory krajobrazowe zdecydowano o zastosowaniu wyłącznie ekranów przeźroczystych.

W przypadku wariantu nr 2 i wariantu nr 2b oddziaływanie na walory krajobrazowe jest mniejsze. Nie przewiduje się bowiem w tym przypadku wykonywania ekranów akustycznych. Brak zajęcia terenu przez ekrany akustyczne pozwala na pozostawienie istniejącego zagospodarowania, wpisanego w układ urbanistyczny miasta.

POWIETRZE

Z zapisów raportu wynika, iż według danych Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie z roku 2016 teren, na którym planowana jest budowa przedsięwzięcia należy do średnio zanieczyszczonych terenów województwa małopolskiego.

Głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza w Kętach jest emisja z procesów energetycznego spalania paliw stałych, gazowych i ciekłych oraz procesów technologicznych.

Średnioroczne stężenia dwutlenku siarki (SO2) dla obszaru przebiegu obwodnicy Kęt wynoszą 8 $\mu g/m^3$. Analogicznie dla dwutlenku azotu stężenia średnioroczne dla rozpatrywanego terenu wynoszą 12 $\mu g/m^3$, dla pyłu zawieszonego PM10 - 30 $\mu g/m^3$, PM2,5 - 22 $\mu g/m^3$ oraz benzenu 2 $\mu g/m^3$. Zanieczyszczenie powietrza metalami ciężkimi jest stosunkowo niewielkie (np. ołów 0,03 $\mu g/m^3$).

Omawiany teren znajduje się pod wpływem oddziaływania głównie antropogenicznych źródeł zanieczyszczeń powietrza. Stanowią je:

- zanieczyszczenia „komunikacyjne" dotyczą głównie centrum miasta,
- zanieczyszczenia przemysłowe związane są z działalnością produkcyjną,
- zanieczyszczenia komunalne związane ze spalaniem paliw stałych i gazowych w systemach grzewczych. Emisja tych zanieczyszczeń dotyczy obszarów, gdzie nie ma zcentralizowanego systemu grzewczego.

Istotne znaczenie dla stanu powietrza ma zarówno poziom wielkości emisji zanieczyszczeń z miejscowych źródeł, jak i napływ zanieczyszczeń.

Analizowane w raporcie ooś dane uwzględniają istniejący stan zanieczyszczenia powietrza na terenie wokół analizowanego przedsięwzięcia, a więc dotychczasowe oddziaływanie istniejących ulic, jak i sąsiadujących obiektów (np. ruch pojazdów, emisja zanieczyszczeń z obiektów przemysłowych, kotłownie).

Podstawowe zanieczyszczenia powstające w trakcie eksploatacji drogi to: tlenki azotu (NOx), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO2), tlenki siarki (SOx), tlenek węgla, węglowodory. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń ma wpływ wiele czynników (natężenie ruchu, jakość pojazdów i in.).

Rozpatrując oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko wzięto pod uwagę wykonane prognozy ruchu. W obliczeniach poziomów substancji w powietrzu emitowanych przez ruch kołowy przyjęto prognozowaną ilość pojazdów poruszających się po przedmiotowej inwestycji z podziałem na samochody osobowe, samochody dostawcze i samochody ciężarowe. W składzie rodzajowym pojazdów, w oparciu o Ekspertyzę naukową opracowaną przez prof. Chłopka w roku 2009, ustalono jednostkowe wskaźniki emisji dla poszczególnych perspektyw czasowych w odniesieniu do średniej prędkości ruchu na projektowanej drodze przyjmowanej jako 50 km/h. W obliczeniach uwzględniono również emisję pyłu pochodzącą ze ścierania opon i nawierzchni.

Dla wszystkich analizowanych wariantów tj. nr 1, nr 2 i nr 4 brak jest zasadniczych różnic w obliczonych wielkościach emisji.

W obliczeniach w raporcie przyjęto dwa główne okresy obliczeniowe tj. dzień (od 6 do 22 godziny) i noc (od 22 do 6 godziny). Rozpatrywana droga biegnie przez miasto o zabudowie niskiej i średniej stąd do obliczeń przyjęto wartość najbardziej niekorzystną z0 = 2. W obliczeniach, jako tło przyjęto wartości podane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie.

Obliczenia symulacyjne emisji zanieczyszczeń do powietrza w raporcie ooś wykonano referencyjną metodą, określoną w obowiązującym Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87). Obliczeń dokonano programem OpaCal3m firmy Eko-Soft, oparty o model CALINE3.

Obliczenia przeprowadzono dla rozpatrywanych wariantów dla perspektywy czasowej roku 2020 i 2030.

Przeprowadzone symulacje wykazały, że planowana inwestycja nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu stężeń 1 - godzinowych zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy dla żadnej z perspektyw czasowych.

W przypadku stężeń średniorocznych wykonana analiza oddziaływania dla większości z substancji wykazała, że dla przedmiotowej inwestycji nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń (benzenu, pyłu zawieszonego PM 10, dwutlenku siarki, dwutlenku azotu). W przypadku pyłu PM 2,5 już wartość obecnego tła podana przez WIOŚ (22,00 $\mu g/m^3$) przekracza wartość dopuszczalną dla analizowanych perspektyw czasowych. Przeprowadzone symulacje komputerowe w raporcie ooś wykazały przekroczenia dopuszczalnej normy, uwzględniając obecnie podaną wartość tła w roku 2020 o 2,624 $\mu g/m^3$, natomiast w roku 2030 o 2,582 $\mu g/m^3$.

Analizując otrzymane wyniki obliczeń poziomu substancji w powietrzu należy mieć na uwadze, że obliczenia wykonano z uwzględnieniem całego prognozowanego ruchu, a poziom obecnego tła uwzględnia oddziaływanie dróg istniejących. Zatem wykonane obliczenia (dla całego planowanego ruchu) powodują zawyżenie poziomu emitowanych zanieczyszczeń (a tym samym większe oddziaływanie na stan powietrza w otoczeniu drogi).

Wobec powyższego analizowana inwestycja nie powinna stać się źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza dla analizowanych perspektyw czasowych. Dla stężeń 1-godzinowych wartości maksymalne poziomu emisji występują od 1,7 m do 4,9 m od osi jezdni, natomiast w przypadku stężeń średniorocznych wartości maksymalne poziomu emisji występują od 1 m do 6,6 m od osi jezdni dla obydwu przyjętych perspektyw czasowych w zależności od analizowanego wariantu przebiegu inwestycji, zatem mieszczą się w granicach pasa drogowego. Poprawa stanu pojazdów przyczyni się do zmniejszenia poziomu zanieczyszczenia ze strony transportu samochodowego biorąc pod uwagę emisję zanieczyszczeń w kolejnych latach.

Na podstawie wykonanych obliczeń i analiz można stwierdzić, że dla planowanej obwodnicy nie wystąpią przekroczenia dla żadnego z analizowanych wskaźników w ramach planowanej inwestycji.

KLIMAT AKUSTYCZNY

Badania hałasu komunikacyjnego w Kętach są prowadzone systematycznie. Stwierdza się występowanie przekroczeń dopuszczalnej normy przy wielu odcinkach dróg w mieście zarówno dla pory dnia jak i nocy.

Klimat akustyczny Kęt jest kształtowany przede wszystkim przez drogi krzyżujące się na terenie miasta. Prowadzone w ubiegłych latach (rok 2006) badania hałasu w punktach pomiarowych najbliższych przedsięwzięciu wskazywały na występowanie przekroczeń dopuszczalnych norm.

Przekroczenia w zakresie dopuszczalnych norm są notowane przede wszystkim przy głównych szlakach komunikacyjnych drogowych. Są to z reguły ciągi ulic, którymi odbywa się ruch tranzytowy. Na obszarze miasta przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od zakładów przemysłowych mają zasięg minimalny i generalnie nie stanowią zagrożenia warunków akustycznych w środowisku.

W raporcie przeprowadzono symulacyjne obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu od przedmiotowej drogi oraz od odcinków dróg do niej przyległych.

Dla opracowanych prognoz ruchu wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu. Analizę akustyczną oddziaływanie inwestycji w trakcie jej eksploatacji przeprowadzono metodą symulacji przy użyciu programu komputerowego SoundPlan Essential 3.0 który służy do prognozowania hałasu drogowego i przemysłowego. Algorytm programu oparty jest na metodzie obliczania poziomów dźwięku „NBPB-Routes-96" dla emisji hałasu drogowego oraz na normie PN-ISO 9613-2:2002 stosowanej przy obliczaniu propagacji emisji hałasu przemysłowego. Obie me-

tody zalecane są w Dyrektywie 2002/49/EU do stosowania w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Obliczenia przeprowadzono w siatce obliczeniowej z krokiem d = 10 m.

Teren lokalizacji drogi oraz przyjęte rozwiązania zostały zamodelowane przestrzennie na podstawie dostępnych map terenu oraz planów sytuacyjnych przedstawiających rozwiązania projektowe. Do obliczeń dla każdego wariantu przyjęto nawierzchnię wykonaną z mieszanki SMA8 określaną, jako nawierzchnia o korzystnych właściwościach hałasowych, mogąca redukować hałas o 3 dB w stosunku do nawierzchni tradycyjnych. Z uwagi na linię kolejową, która przecina planowaną inwestycję, w analizie akustycznej ujęty został fakt imisji hałasu powodowanego przejazdem pociągów.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w 2015 r. wykonała generalny pomiar natężenia ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych. W raporcie wzięto pod uwagę najnowsze wyniki pomiarów i potraktowano rok 2015, jako wyjściowy do obliczeń. Tak więc liczba pojazdów rzeczywistych na dobę w obu kierunkach przedstawia się następująco: dla roku 2020 – 7189 pojazdów, a dla roku 2030 – 9208 pojazdów.

Obliczenia wykonano dla poziomu natężenia ruchu prognozowanego dla roku 2020 i 2030. Przedstawione wyniki obliczeń emisji hałasu zarówno w roku 2020, jak i 2030 wskazują na przekroczenia dopuszczalnych wartości w rejonie zabudowy, wymagającej ochrony akustycznej. Wobec tego konieczne jest zastosowanie metod ograniczających rozprzestrzenianie się hałasu pochodzącego od przedmiotowej drogi. Wykonany model obliczeniowy propagacji hałasu wskazuje jednoznacznie, że przeprowadzenie inwestycji w każdym wybranym wariancie powoduje przekroczenie dopuszczalnych norm poziomu dźwięku.

Z dokumentacji sprawy wynika, że planowana obwodnica realizowana będzie etapowo i nie będzie ukończona przed rokiem 2020. W pierwszej kolejności planowane jest wybudowanie odcinków drogi od istniejącego ronda na drodze wojewódzkiej nr 948 w stronę zachodnią i południową, w celu połączenia ul. Adama Mickiewicza z ul. Jana III Sobieskiego. Całkowite domknięcie drogi, wraz z budową wiaduktu nastąpi w późniejszym terminie.

Z uwagi na etapowanie inwestycji poziom ruchu w okresie bezpośrednio po oddaniu do użytkowania kolejnych odcinków może nie osiągnąć wartości zakładanych w trakcie modelowania. W raporcie obliczenia akustyczne wykonano dla warunków najbardziej niekorzystnych. Prognozowanie w zakresie preferencji kierowców do korzystania z nowego połączenia drogowego, obarczone jest dużym błędem, zatem za podstawę przyjęto docelowy prognozowany poziom ruchu. Wyniki modelowania dla perspektywy roku 2020 mogą być obarczone błędem, zawyżającym otrzymane wartości poziomu hałasu, który wynika z przewymiarowania natężenia ruchu, w stosunku do docelowego, które może wystąpić w rzeczywistości.

Natężenie ruchu dla przedmiotowej drogi prognozowane jest na poziomie ok. 400 – 500 pojazdów na godzinę w porze dziennej i ok. 90 – 115 pojazdów na godzinę w porze nocy. Analiza wyników pomiarów GPR 2015 w porównaniu do GPR 2010 wskazuje na zmniejszenie poziomu ruchu w ciągu drogi krajowej nr 52 na terenie Kęt, zatem możliwe jest, że rzeczywisty poziom ruchu zarówno w roku 2020, jak i w roku 2030 będzie niższy niż prognozowany, skutkiem czego będzie znaczące zmniejszenie poziomu hałasu w otoczeniu drogi.

Dlatego też w odniesieniu do odległej perspektywy czasowej, dla roku 2030, w związku z obserwowaną i postępującą poprawą stanu pojazdów pod względem emisji hałasu, w obliczeniach uwzględniono poprawkę wynoszącą 1 dB dla roku 2020 i 3 dB dla roku 2030 w stosunku do wyników obliczeń poziomów hałasu dla roku 2030 na całym odcinku planowanej drogi.

Przy zastosowaniu nawierzchni o korzystnych właściwościach hałasowych oraz wspomnianych powyżej poprawek, oddziaływanie akustyczne nie przekracza 3 dB, które mogą stanowić błąd obliczeniowy. Jednakże nie daje to jednoznacznej gwarancji dotrzymania norm na

terenach chronionych akustycznie. Stąd po oddaniu drogi do użytkowania konieczne będzie wykonanie analizy porealizacyjnej na zasadach określonych w sentencji niniejszej decyzji, pozwalającej potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych na terenach zabudowy.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą występowały uciążliwości związane z emisją hałasu przez pojazdy i urządzenia budowlane. Praktycznie nie ma możliwości zastosowania zabezpieczeń, które całkowicie ograniczą negatywne oddziaływanie w fazie budowy. Zastosowane będą natomiast środki zaradcze (m.in. ograniczenie pracy ciężkiego sprzętu w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej tylko do pory dziennej). Jest to jednak uciążliwość chwilowa, przemijająca po zakończeniu etapu budowy.

WODY

Odwodnienie nawierzchni projektowanej drogi obwodowej realizowane będzie przede wszystkim poprzez zebranie wód opadowych i roztopowych z ukształtowanej spadkami podłużnymi i poprzecznymi powierzchni jezdni do przykrawężnikowych wpustów ulicznych, z których ścieki będą odpływały do zbiorczych przewodów kanalizacyjnych i dalej do odbiorników, którymi będą istniejące kanały deszczowe biegnące wzdłuż projektowanej drogi, w różnym oddaleniu od niej. Z uwagi na lokalne spadki istniejącego terenu w kierunku projektowanej drogi obwodowej przewidziano również realizację rowów otwartych wzdłuż projektowanych dróg zbiorczych oraz na odcinku wzdłuż ciągu projektowanej drogi obwodowej. Wody opadowe i roztopowe z rowów przydrożnych odprowadzane będą do istniejących rowów bezpośrednio lub za pomocą kanalizacji po wcześniejszym ich przejęciu w studniach wpadowych.

Odwodnienie wiaduktu kolejowego realizowane będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych, za pomocą, których woda odprowadzana będzie do systemowych wpustów stosowanych w mostach kolejowych. Wody opadowe i roztopowe przechwycone przez wpusty odprowadzane będą do kolektorów zbiorczych. Dalej sprowadzone będą obok korpusów do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody pochodzące z drenażu płyt przejściowych wyprowadzone będą na skarpy sączkami. Odwodnienie zasypki przyczółków wykonane zostanie z rur drenarskich, dowiązanych do projektowanego drenu wg branży drogowej.

Z uwagi na niekorzystne warunki terenowe przewidziano także przepompowywanie wód na odcinku od ul. J. Słowackiego do ul. S. Staszica (przepompownia P2). Wody te zostaną przejęte studniami wpadowymi, podczyszczone i przepompowane w kierunku rowu na działce nr 6481 (po rozprężeniu wprowadzane do kanalizacji i zrzucane wylotem kanalizacyjnym nr 3).

Z uwagi na rozległość zlewni przynależnej do przepompowni P1 oraz niekorzystne warunki terenowe, dla zapewnienia prawidłowej pracy istniejącego rowu kolejowego, przewidziano wykonanie zbiornika podziemnego, który będzie miał funkcję regulującą przepływ wód dopływających do przepompowni P1 oraz przetrzymanie wód w czasie opadów. Przewidywana pojemność zbiornika retencyjnego wynosić będzie ok. 180 m^3 (zakładana długość zbiornika wynosić będzie L 28 m, jego średnica zewnętrzna Dz 3000 mm, średnica wewnętrzna Dw 2860 mm). Zbiornik ten nie będzie stale wypełniony wodą – w czasie nawalnych deszczy będzie przechwytywał wody dopływające do przepompowni P1 i za pomocą regulatora przepływów kierował do przepompowani maksymalny dopuszczalny strumień wód. W czasie normalnej eksploatacji zbiornik pozostanie pusty – będzie pełnił rolę kanału zapewniając ciągłość przepływu wód przechwytywanych i prowadzonych rowem wzdłuż torów kolejowych. Ponadto zbiornik będzie stanowił bufor na wypadek przepełnienia układu kanalizacyjnego oraz rowu odwadniającego i tym samym czasowo umożliwi dodatkowy odbiór wód dopływających z przynależnej zlewni.

Każdy wpust kanalizacyjny wyposażony będzie w kratę (dla zatrzymania grubych zanieczyszczeń) oraz osadnik, których zadaniem będzie przechwycenie odpadów i zanieczyszczeń dopływających z projektowanego układu drogowego oraz podczyszczanie wód opadowo – roztopowych (skuteczność oczyszczania zawiesiny ogólnej z wód opadowo – roztopowych na

wpustach szacuje się na ok. 20%). Ponadto, przewidziano układy urządzeń oczyszczających tj. osadniki wirowe przed wylotem WYL nr 1 i przed pompownią P2 oraz osadniki wirowe zintegrowane przed wylotami: WYL nr 2, WYL nr 3 i RK1.

Trasa drogi krzyżuje się z ciekami o charakterze rowów, których koryta oraz strefy brzegowe są przekształcone i umocnione (na całym odcinku rowy są uregulowane, a brzegi i dno umocnione elementami betonowymi). Pobocza, brzegi i skarpy są systematycznie koszone. Na pozostałej trasie rowy są odcinkowo kryte. Rowy stanowiące odbiorniki wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji to:

- rów kolejowy ziemny, stale prowadzący wody, biegnący wzdłuż torów kolejowych na początkowym odcinku projektowanej drogi. Rów ten posiada regularne skarpy, jest rowem otwartym, jedynie odcinkowo, w miejscach skrzyżowań z istniejącymi drogami krytym,
- rów odwadniający w rejonie ul. Słowackiego znajdujący się na przedłużeniu wylotu z systemu kanalizacyjnego miasta. Jest to rów ziemny, otwarty, okresowo suchy.
- rów „klasztorny" w rejonie ul. Staszica posiada koryto zabudowane elementami betonowymi pełnymi i betonowymi ażurowymi, odcinkowo jest zabudowany, stale prowadzi wody.

Końcowym odbiornikiem wód prowadzonych ww. rowami jest rzeka Soła.

Przepustowość rowów mających stanowić bezpośrednie odbiorniki wód opadowych wynosi ponad 2 m^3/s przy całkowitym napełnieniu, natomiast ilość wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi nie przekracza 0,7 m^3/s. Podniesienie poziomu wody w rowach – odbiornikach wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi spowodowane wprowadzaniem tych wód nie przekroczy 0,2 m, co stanowi niewielką wartość w stosunku do głębokości rowów. Ilość wód odprowadzanych z drogi nie będzie miała decydującego znaczenia dla wielkości przepływów w rowach w czasie opadów. Rowy będące odbiornikami wód opadowych i roztopowych z projektowanej obwodnicy zostaną oczyszczone i odmulone na długości około 200 m każdy. Z koryt rowów usunięte zostaną elementy blokujące przepływ. W rejonie wylotów kanalizacyjnych do rowów – skarpy zostaną umocnione płytami.

Na etapie realizacji inwestycji przewidziano zastosowanie szeregu rozwiązań ograniczających ewentualny negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym m.in.:

- miejsca magazynowania materiałów, postoju i konserwacji maszyn budowlanych zostaną zorganizowane w sposób uniemożliwiający przedostanie się substancji ropopochodnych do gruntu i wód (np. miejscowe zabezpieczenia w formie szczelnej wanny, płyty drogowe, zadaszenie stanowisk, itp.),
- stosowanie sorbentów do usuwania zanieczyszczeń ropopochodnych,
- tankowanie sprzętu budowlanego prowadzone będzie na wydzielonych i uszczelnionych powierzchniach, a w przypadku braku możliwości zastosowania takiego rozwiązania w odniesieniu do niektórych maszyn – z zastosowaniem tac pod złączkami przewodów paliwowych,
- zaplecza budowy będą wyposażone w przenośne sanitariaty, a ścieki socjalno – bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Konkretne rozwiązania techniczno – organizacyjne spełniające założenia odpowiedniego zabezpieczenia miejsc postoju i konserwacji maszyn budowlanych przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i ich przedostania się do gruntu i wód zależeć będą od wykonawcy robót oraz technik i technologii, jakie będzie stosował.

Trasa projektowanej obwodnicy w całości przebiega przez obszar strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej „Zasole" z rzeki Soły w miejscowości Oświęcim, ustanowionej rozporządzeniem nr 24/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 22 lipca 2016 r., w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Zasole" z rzeki Soły w miejscowości Oświęcim (Dz.Urz.Woj.Małop. 2016 poz. 4475). Na terenie ochrony pośredniej ustalone zostały zakazy obejmujące m.in. zakaz budowy torów

kolejowych, dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz mostów na ich ciągach, a także urządzania parkingów bez ujmowania wód opadowych i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych oraz bez urządzeń zapewniających oczyszczenie ich przed wprowadzeniem do wód lub ziemi do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi (§4 pkt 15 ww. rozporządzenia). Przedsięwzięcie nie stoi w sprzeczności z zakazami ww. rozporządzenia. Projektowana obwodnica będzie drogą gminną, ponadto przewidziano, iż wody opadowe i roztopowe pochodzące z jej nawierzchni będą podczyszczane przed odprowadzeniem do odbiorników.

Projektowana droga zlokalizowana jest w zlewni rzeki Soły, która na tym odcinku stanowi jednolitą część wód powierzchniowych – JCWP Soła od Zbiornika Czaniec do ujścia (PLRW200015213299) i posiada status silnie zmienionej części wód. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2016 poz. 1911) stan JCWP Soła od Zbiornika Czaniec do ujścia oceniany jest jako dobry, natomiast jest on zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia wyznaczonego dla niej celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla JCWP Soła od Zbiornika Czaniec do ujścia jest dobry stan chemiczny i dobry potencjał ekologiczny oraz możliwość zapewnienia migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego – Soła od ujścia do Zbiornika Czaniec. Jednocześnie dla ww. JCWP ze względu na brak możliwości technicznych (derogacja 4(4)-1) termin osiągnięcia celu środowiskowego został przesunięty na rok 2027. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest także w granicach JCWPd nr 158 (PLGW2000158), dla której zarówno stan chemiczny jak i ilościowy określone zostały jako dobre, a co za tym idzie celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest utrzymanie tego stanu. Możliwość osiągnięcia wyznaczonego celu środowiskowego ocenia się jako niezagrożoną.

Realizacja projektowanej drogi nie wpłynie negatywnie na elementy biologiczne, fizykochemiczne, hydromorfologiczne i chemiczne JCWP Soła od Zbiornika Czaniec do ujścia, co mogłoby spowodować nieosiągnięcie ustalonych dla niej celów środowiskowych. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy przed odprowadzeniem do rowów będą oczyszczane (w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych) do parametrów wymaganych prawem i nie spowodują pogorszenie warunków fizykochemicznych i tlenowych, jak również pogorszenia stanu chemicznego JCWP Soła od Zbiornika Czaniec do ujścia. Po wykonaniu robót skarpy będą stabilne i nie przewiduje się ich wymywania, co mogłoby powodować zmianę stanu lub składu wód płynących rowami, a tym bardziej wód rzeki Soły. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się żadnej ingerencji w koryto któregokolwiek cieku istotnego dla przedmiotowej JCWP. Prace na istniejących rowach, położonych w zlewni rzeki Soły, ograniczone zostaną do ich oczyszczenia i odmulenia na długości ok. 200 m każdego z rowów oraz usunięciu z nich elementów blokujących. Umocnienie skarp rowów płytami przewidziano wyłącznie w rejonie planowanych wylotów kanalizacyjnych. Prace przeprowadzone w obrębie rowów zapewnią ich drożność i umożliwią swobodny spływ wód zgodnie z pierwotnymi zasadami działania tych urządzeń wodnych. Dlatego też zasadne jest stwierdzenie, że prace prowadzone w obrębie rowów w żaden sposób nie wpłyną na elementy hydromorfologiczne JCWP Soła od Zbiornika Czaniec do ujścia. Biorąc pod uwagę, iż projektowana obwodnica na etapie funkcjonowania nie będzie wpływać negatywnie na elementy fizykochemiczne i hydromoroflogiczne przedmiotowej JCWP, które są wspierające dla elementów biologicznych (fitoplankton, fitobentos, makrofity, makrobezkręgowce bentosowe oraz ichtiofauna), nie ma podstaw do stwierdzenia, iż realizacja przedsięwzięcia spowoduje pogorszenie jej elementów biologicznych. Ewentualne negatywne oddziaływanie może zostać zaobserwowane na etapie realizacji przedsięwzięcia. W celu maksymalnego ograniczenia tego wpływu, prace w obrębie rowów prowadzone będą w czasie możliwie niskich stanów wód (lub w okresie, gdy rowy są suche), co ograniczy prawdopodobieństwo unoszenia cząstek gruntu, wraz z wodami. Niskie stany wody w rowach, a tym samym niska prędkość przepływu lub nawet brak przepływu, spowodują kumulację zanieczyszczeń w miejscu prowadzenia prac, sprzyjając szybszej sedymentacji, bez wpływu na

dalsze odcinki rowów, a tym samym rzekę Sołę. Proponowane sposoby organizacji zapleczy budowy zabezpieczą wody powierzchniowe przed możliwością ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi oraz nadmierną ilością zawiesin ogólnych, które spowodowałyby pogorszenie warunków fizykochemicznych i tlenowych w wodach powierzchniowych. Jednocześnie należy zauważyć, iż ewentualne negatywne oddziaływania związane z budową obwodnicy ustąpią w niedługim czasie po zakończeniu prac i nie będą miały wpływu na ocenę stanu JCWP Soła od Zbiornika Czaniec do ujścia. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie również na stan chemiczny wód podziemnych, gdyż zaproponowany sposób jego realizacji, zabezpieczy środowisko gruntowo - wodne i wody podziemne przed emisją zanieczyszczeń ropopochodnych oraz innych substancji niebezpiecznych do ziemi i wód. Funkcjonowanie drogi obwodowej nie będzie wiązało się z poborem wód podziemnych, ani koniecznością obniżenia ich poziomu. Dlatego też należy uznać, iż realizacja obwodnicy Kęt, nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego i ilościowego jednolitej części wód podziemnych i nie spowoduje nieosiągnięcia ustalonych dla niej celów środowiskowych.

PRZYRODA

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami chronionymi. W wariancie preferowanym biegnie w odległości około 0,3 km (mniej więcej równolegle) od granic obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dolina Dolnej Soły PLB 120004, o którym mowa w par. 2 pkt 45 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. *w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków* (Dz. U. z 2011 r. Nr 25, poz. 133 ze zm.) oraz około 0,3 – 0,35 km od siedliskowego obszaru sieci Natura 2000 Dolna Soła PLH120083.

Dla obszaru Dolina Dolnej Soły PLB 120004 przyjęty został plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 4 września 2014 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Soły PLB120004 - Dz. Urz. Woj. Małop. z 2014 r., Poz. 4921).

Przedmiotowy obszar Natura 2000 obejmuje kompleks stawów hodowlanych i fragment doliny dolnej Soły od mostu drogowego na rzece Sole w mieście Kęty. Z uwagi na tylko częściowe uregulowanie rzeki Soły w wielu miejscach ma ona charakter typowej, naturalnej rzeki podgórskiej. W niektórych miejscach doliny zachowały się zbiorowiska lasu łęgowego wierzbowo - topolowego, które stanowią szczególną wartość przyrodniczą obszaru. Największą powierzchnię (ponad 37%) zajmują grunty orne. Łączna powierzchnia zbiorników to ponad 25% całego obszaru. Znaczny obszar zajmują również tereny zajęte przez rolnictwo, jednak ze znacznym udziałem roślinności naturalnej. W obszarze znajdują się również tereny zabudowy jednorodzinnej i usługowej.

Aktualnie w obszarze przedmiotami ochrony jest 20 gatunków ptaków, związanych z środowiskiem wodnym, wskazanych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Obszar Dolina Dolnej Soły stanowi stanowisko lęgowe licznej populacji ślepowrona (około 20% populacji krajowej). W okresie lęgowym obszar zasiedlają również: perkozek, perkoz dwuczuby, perkoz rdzawoszyi, zausznik, bąk, bączek, gęgawa, krakwa, cyranka, głowienka, czernica, kokoszka, sieweczka rzeczna, krwawodziób, śmieszka, rybitwa rzeczna, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, zimorodek.

Wśród zagrożeń dla ochrony wartości przyrodniczych obszaru wskazano m.in. całkowite zaniechanie prowadzenia gospodarki stawowej w całych kompleksach stawów lub ich części, powodujące zmniejszenie siedlisk dogodnych dla ptaków, zmniejszenie się na skutek działalności człowieka powierzchni istotnych dla ptaków siedlisk, takich jak: szuwary, płaty roślinności wynurzonej o liściach pływających, wyspy na stawach oraz zakrzewienia i zadrzewienia na wyspach, groblach i wzdłuż cieków wodnych, drapieżnictwo ze strony gatunków rodzimych (lis, dzik) i obcych w naszej faunie (szop pracz, norka amerykańska, jenot), polowania prowadzone w obrębie kompleksów stawów hodowlanych, mogące powodować przypadkowe zabicie ptaków

z gatunków chronionych, ranienie ptaków, płoszenie czy straty w lęgach w przypadku przebywania młodych ptaków na stawach w trakcie sierpniowych polowań, a w przypadku ptaków zatrzymujących się na stawach podczas jesiennych wędrówek również rozbijanie stad migrujących i straty energii na skutek wymuszonego lotu, powodujące konieczność intensywniejszego żerowania.

Zgodnie z Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 16 stycznia 2015 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Soła PLH120083 (Dz. U. Woj. Małop. z 2015, poz. 325) przedmiotami ochrony w tym obszarze są siedliska przyrodnicze związane z wodami, w tym przede wszystkim ekosystemy o charakterze naturalnym: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne, a także będące dominującym zbiorowiskiem leśnym w obszarze łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Przedmiotami ochrony są również gatunki zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym tj. głowacz białopłetwy, boleń, brzanka. Ponadto otoczenie rzeki stanowi dogodne siedlisko dla traszki grzebieniastej, kumaka nizinnego i wydry.

Do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszaru należy w szczególności zaliczyć: istnienie kaskady zbiorników wodnych Tresna/Porąbka/Czaniec; regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych; pozyskiwanie żwiru z koryta rzeki i kamieńców; obecność barier dla migracji ichtiofauny; lądowienie starorzeczy i innych małych zbiorników wodnych; obecność inwazyjnych gatunków roślin; wyrzucanie odpadów z gospodarstw domowych.

Przedmiotową inwestycję od ww. obszarów chronionych oddzielają na długości (inwestycji) ok. 1 km tereny silnie przeobrażone antropogenicznie: kompleks sportowy, zwarta zabudowa oraz częściowo zabudowany teren ogródków działkowych. Na pozostałym odcinku są to tereny niezainwestowane. Miejsca występowania chronionych siedlisk oraz siedliska najistotniejsze dla gatunków chronionych w wymienionych obszarach Natura 2000 położone są przede wszystkim w samej dolinie rzeki Soły, morfologicznie obniżonej i wyraźnie oddzielonej od terenów sąsiednich wałem przeciwpowodziowym. Należy przy tym zaznaczyć, że wał ten (jak również infrastruktura budowlana) stanowi rodzaj dźwiękochłonnej przesłony, która będzie minimalizować oddziaływania akustyczne inwestycji na tereny chronione.

Uwzględniając przebieg planowanego przedsięwzięcia i jego charakter, sposób zagospodarowania i zainwestowania terenów sąsiednich oraz po uwzględnieniu warunków dotyczących realizacji przedsięwzięcia zawartych w niniejszej decyzji, nie wskazuje się na możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000.

Przebieg planowanej inwestycji znajduje się poza terenami leśnymi. Oprócz ww. terenów zainwestowanych (obiekty sportowe, zabudowa mieszkaniowa, ogródki działkowe), w krajobrazie dominują zbiorowiska antropogeniczne: upraw rolnych, pastwisk, zbiorowiska urządzonej zieleni w postaci parków miejskich oraz przydomowych ogrodów. Ponadto występują tu półnaturalne zbiorowiska łąk wilgotnych i świeżych, psammofilnych zbiorowisk na ubogich podłożach, zbiorowiska okrajkowe, ziołoroślowe oraz roślinności synantropijnej. Zagospodarowanym terenom towarzyszy roślinność ruderalna. Elementami wzbogacającymi krajobraz są kępy zadrzewień i zakrzewień, w tym szpalery ogłowionych wierzb.

Na trasie budowanej drogi oraz w jej sąsiedztwie stwierdzono występowanie kilku cenniejszych zbiorowisk będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej – ziołorośli nadrzecznych (kod 6430) oraz nadrzecznego łęgu wierzbowego (kod 91E0). Pomimo, iż siedliska te są szczątkowe i bardzo słabo zachowane zaleca się jednak ich maksymalną ochronę w rejonie prowadzenia prac, w szczególności ochronę starych zadrzewień wierzbowych porastających dawną terasę zalewową rzeki Soły. Na tym odcinku (od ok. km 0+900 do ok. km 1+340) należy wykonać wyłącznie niezbędne wycinki drzew kolidujących z pasem drogowym.

Projektowana droga przecina również płaty świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie (kod 6510), które jednak są silnie zaburzone wskutek zaniechania gospodarowania i coraz bardziej wypierane przez zwarte łany roślin ekspansywnych (nawłoć późną, trzcinnika piaskowego) lub podlegają sukcesji roślin drzewiastych (zbiorowiska czeremchy amerykańskiej).

Na przedmiotowym terenie nie stwierdzono występowania gatunków dziko występujących roślin, grzybów i porostów objętych ochroną na podstawie prawa krajowego.

Planowana inwestycja będzie się wiązała z utratą warstwy biologicznie czynnej, wraz z szatą roślinną kolidującą z jej przebiegiem. Wśród zieleni przeznaczonej do usunięcia znajduje się zieleń parkowa, szpalery przydrożne, zieleń przydomowa, zadrzewienia oraz pojedyncze drzewa i krzewy. Z uwagi na utratę części zadrzewień przewiduje się zrekompensowanie straty w środowisku poprzez wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów w ilości odpowiadającej co najmniej ilości drzew i krzewów wyciętych. Nasadzenia przydrożne powinny być odporne na zanieczyszczenia gleby (zasolenie) oraz zanieczyszczenie powietrza, a także powinny być odporne na złamania oraz mało wrażliwe na cięcia. W pasie przydrożnym nie należy sadzić krzewów o atrakcyjnych dla ptaków owocach. W niniejszej decyzji zawarto szczegółowe warunki dotyczące okresu prowadzenia wycinki, zabezpieczania drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki, wykonania nasadzeń oraz ich pielęgnacji.

Na omawianym terenie występują typowe dla lokalnych siedlisk gatunki fauny. Ssaki reprezentuje sarna, mysz zaroślowa i polna, zając szarak, lis, wiewiórka. Możliwe jest występowanie nietoperzy (nie potwierdzone), jednak inwestycja nie ingeruje w ciągły pas zadrzewień stanowiących obudowę rzeki Soły, który wyznacza prawdopodobnie ważny dla nietoperzy korytarz migracji.

Również awifaunę reprezentują gatunki typowe dla opisanych zbiorowisk, m.in. kwiczoł, kos, zięba, bogatka, wilga, sierpówka, wróbel domowy, mazurek, grzywacz, kukułka, kawka, bażant, kuropatwa, drozd śpiewak i in. Nieznaczne uszczuplenie siedlisk w związku z realizacją inwestycji nie stanowi zagrożenia dla tych gatunków, jednak w niniejszej decyzji w ramach działań minimalizujących skutki wycinki drzew i krzewów i utraty siedlisk przez ptaki wskazano na konieczność umieszczenia na drzewach kilkudziesięciu budek lęgowych. Nie stwierdzono występowania gatunków ptaków chronionych w obszarze Dolina Dolnej Soły PLB120004, w miejscu realizacji inwestycji nie występują siedliska istotne dla tych gatunków.

Zaobserwowanymi przedstawicielami herpetofauny są przede wszystkim jaszczurka zwinka i zaskroniec zwyczajny, występowanie płazów, choć nie zostało potwierdzone, na omawianym terenie również jest możliwe, ze względu na bliskość doliny rzeki Soły. W niniejszej decyzji wskazano na konieczność wykonywania określonych czynności, w tym regularnego sprawdzania miejsc które mogą stanowić potencjalne siedliska lub pułapki dla herpetofauny (i innych drobnych zwierząt), także wykonywania czynności ratunkowych i zabezpieczających (odławianie i przenoszenie złowionych okazów, grodzenie płotkami potencjalnych siedlisk i tras migracji). Ponadto warunki odnoszą się do konieczności stosowania takich rozwiązań konstrukcyjnych pasa drogowego i urządzeń odwadniających drogę oraz ich zabezpieczeń, aby zminimalizować możliwość tworzenia trwałych (na etapie budowy i przede wszystkim eksploatacji przedsięwzięcia) pułapek dla herpetofauny i innych drobnych zwierząt.

Bezkręgowce na obszarze inwestycji reprezentowane są głównie przez gatunki pospolite, z istotnych gatunków chronionych w pobliżu planowanej drogi stwierdzono występowanie motyla - czerwończyka nieparka.

Analizując przebieg planowanej drogi w pobliżu zwartej zabudowy Kęt, częściowo wręcz przez tereny silnie zainwestowane można przyjąć, iż jej realizacja nie stanowi istotnego zagrożenia dla połączeń migracyjnych zwierząt. Na omawianym terenie migracja zwierząt ma charakter jedynie lokalny, inwestycja nie przecina połączeń ważnych, ponadlokalnych, gdyż są one realizowane przede wszystkim pasem zadrzewień i nieużytków położonych wzdłuż koryta rzeki Soły (na prawym brzegu rzeki jest to pas w granicach obszarów Natura 2000 o szerokości

do 200 m). W skali lokalnej nowa droga może stanowić zagrożenie dla saren i drobnych ssaków oraz herpetofauny, mniej istotne wydaje się zagrożenie dla awifauny, chociaż kolizje z ptakami również są możliwe. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi na drobne zwierzęta zaprojektowano jedno przejście zespolone z suchym rowem w km ok. 1+329, w formie przepustu z półkami ułatwiającymi migrację i urządzeniami naprowadzającymi. Wskazano również na konieczność utrzymania optymalnego profilu drogi i rowów odwaniających oraz ich odpowiedniej konstrukcji, tak aby zwierzęta mogły w miarę sprawnie przekraczać pas drogowy i aby droga nie stawała się barierą dla drobnych zwierząt.

Dla zapewnienia odpowiedniego wykonania warunków realizacji przedsięwzięcia odnoszących się do środowiska przyrodniczego w niniejszej decyzji wskazano na konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego pełnionego przez osoby legitymujące się wykształceniem lub doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru. Wskazano szereg czynności, za które odpowiedzialne są osoby z nadzoru

ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU

Zgodnie z prognozami synoptyków klimat w XXI w. ulegnie znacznym zmianom. Temperatura wzrośnie o 1,0 do 5,5 stopnia Celsjusza. Na terenie naszego państwa zarówno prędkość wiatrów, jak i wartość opadów ulegnie wzrostowi. Następujące zmiany klimatyczne winny mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury drogowej. Planowana inwestycja zdaniem Regionalnego Dyrektora jest przystosowana do zmieniającego się charakteru zjawisk atmosferycznych. Projektowane przepusty oraz systemy odwodnienia są gotowe na pojawienie się wyższych stanów wód i wystąpienia powodzi. Wzrost temperatur oraz coraz częściej występujące susze mogą stać się przyczyną problemów z utrzymaniem właściwego stanu nawierzchni. Wysokie temperatury mogą doprowadzić do powstawania uszkodzeń powierzchni asfaltowej. Powstające w ten sposób koleiny mogą rzutować na procesy odprowadzania wód z powierzchni jezdni. Na problemy w utrzymaniu drogi wpływać mogą dodatkowo intensywne opady śniegu w okresie zimowym. Inwestor winien zatem odpowiednio dobrać materiały do budowy dróg i infrastruktury technicznej zarówno na etapie projektowania, jak i realizacji tak, aby na etapie utrzymywania i eksploatacji zwiększona była odporność inwestycji na prognozowane zmiany klimatu.

Zmiany klimatyczne zachodzące obecnie w świecie są dużym wyzwaniem dla społeczeństwa. Poważnym skutkom zmian klimatycznych można zapobiec wyłącznie dzięki wczesnemu i stanowczemu ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych (GHG).

Stały rozwój cywilizacji i korzystanie z dostępnych technologii uniemożliwia wyeliminowanie dużego natężenia ruchu pojazdów na drogach krajowych. Budowa przedmiotowej obwodnicy i oddanie jej do użytkowania odciąży istniejące drogi, które nie posiadają wymaganych parametrów technicznych. Każda budowla skutkująca zwiększeniem powierzchni betonowych/asfaltowych kosztem terenów biologicznie czynnych przyczynia się do pogłębiania zmian klimatu. Oddziaływania te są minimalizowane poprzez:

- zaprojektowanie odpowiedniego systemu odprowadzania wód opadowych – dla zapewnienia prawidłowej pracy rowu kolejowego w ramach przedsięwzięcia wybudowany zostanie podziemny zbiornik retencyjny, który przechwytywał będzie wody opadowe podczas nawalnych deszczy, i z którego wody opadowe będą odprowadzane poprzez regulator przepływu. Zbiornik ten stanowił będzie również bufor na wypadek przepełnienia układu kanalizacyjnego oraz rowu odwadniającego i tym samym czasowo umożliwi dodatkowy odbiór wód dopływających z przynależnej zlewni,
- stosowanie rozwiązań energooszczędnych do oświetlenia drogi,
- wprowadzenie nasadzeń kompensacyjnych drzew i krzewów,

- troska o wartości przyrodnicze, stosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczne migracje zwierząt drobnych (płazów), co przekłada się pośrednio na utrzymanie bioróżnorodności obszarów sąsiadujących z inwestycją.

Niezależnie od tego, sukcesywna zmiana technologii pojazdów skutkująca ich coraz mniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko pośrednio stanowi adaptację do zmian klimatu.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z analizowanym raportem, nie powinna spowodować przekroczeń standardów jakości środowiska. Ponadnormatywne oddziaływania związane z budową i eksploatacją drogi będą eliminowane poprzez m.in. podczyszczanie wód opadowych, odpowiednią organizacją prowadzonych prac i lokalizacją placów budowy. Prace realizacyjne w pobliżu zabudowy będą prowadzone w sposób zorganizowany, wyłącznie w okresie pory dziennej. Uciążliwość akustyczna związana z okresem budowy ustąpi z chwilą zakończenia prac. Przekształcenia powierzchni terenu poza obrębem przedsięwzięcia będą miały charakter okresowy, a po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia oddziaływania skumulowane wiążą się przede wszystkim ze zwiększeniem oddziaływania hałasu, ponieważ do istniejących źródeł (istniejące w sąsiedztwie planowanej inwestycji ciągi komunikacyjne, linia kolejowa) emisji dodana zostanie emisja z nowoprojektowanej obwodnicy. Jednak zaznaczyć należy, że doga ta przejmie dotychczasowy ruch z istniejącej drogi krajowej nr 52, stąd w ogólnym bilansie założyć należy, że nie nastąpi wzrost oddziaływań w wyniku kumulacji.

GOSPODARKA ODPADAMI

Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy, co umożliwia następnie ich odzysk, jako surowców wtórnych w całości lub w części, bezpośrednio lub przez przetworzenie. Pozostała, niewielka część odpadów nie nadających się do odzysku zostanie unieszkodliwiona np. poprzez składowanie na składowisku odpadów. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

UDZIAŁ SPOŁECZNY i WNIOSKI STRON

W trakcie trwającego postępowania dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po rozstrzygnięciu II instancji, nie zostały złożone żadne uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie.

Na spotkaniu w dniu 13 stycznia 2017 r. uzgodniono zmianę wariantu z 2 na 2b, gdyż uznano, że z uwagi na tak małe przekroczenia wartości dopuszczalnych, które mogą stanowić błąd pomiarowy nie ma konieczności budowy ekranów akustycznych, a w związku ze stanowiskiem GDOŚ (brak możliwości prawnych do wymiany stolarki okiennej w budynkach zlokalizowanych w rejonie planowanego przedsięwzięcia), okna wymienione zostaną zainteresowanym, jako dodatkowa inicjatywa Inwestora, nie wynikająca z przeprowadzonego postępowania.

Po analizie wyjaśnień złożonych przez Pełnomocnika Inwestora, a także w związku z tym, że trasa przebiegu planowanej obwodnicy nie uległa zmianie, a jedynie sposób ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem tj. zastosowanie wyłącznie cichej nawierzchni na całym odcinku drogi, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie uznał, że nie stanowiło to nowego dowodu w kwestii merytorycznej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

w niniejszej sprawie, nie miało zatem wpływu na konieczność ponownego wystąpienia o zajęcie stanowiska do PPIS, czy też ponawiania udziału społecznego.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor pismem z dnia 2 lutego 2017 r. znak: OO.4200.5.2013.AM zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego (art. 9, 10 § 1 Kpa), w którym m.in. poinformował o zmianie sposobu zabezpieczenia przed hałasem. Ponadto w zawiadomieniu wskazano o możliwości i miejscu zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w sprawie. Ww. zawiadomienie zamieszczone było na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Kęty w terminie od 8 lutego do 23 lutego 2017 r., natomiast w RDOŚ w Krakowie w terminie od 2 lutego do 21 lutego 2017 r. Ponadto ww. zawiadomienie było umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Inwestor we wniosku o wydanie decyzji środowiskowych uwarunkowaniach wniósł o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Prośbę swą umotywował tym, iż planowana inwestycja stanowi szczególny interes społeczno – gospodarczy, gdyż terminowe przeprowadzenie inwestycji jest warunkiem niezbędnym dla zapewnienia właściwego skoordynowania rozwoju infrastruktury drogowej miasta i zapewnienia osiągnięcia efektów w zakresie zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko. Ponadto przedmiotowa inwestycja jest niezbędna dla zapewnienia właściwego stanu bezpieczeństwa ruchu na drogach przebiegających przez miasto, dla których analizowana droga stanowi skuteczną alternatywę trasy przejazdu.
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przeanalizował wnikliwie umotywowanie powyższej prośby i uznał, że zachodzą przesłanki zawarte w art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016 r., poz. 71) nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

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

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

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest:

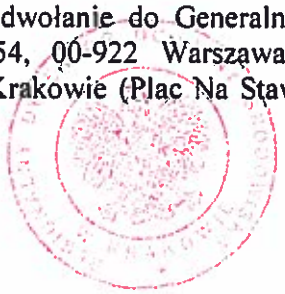
- wykonanie analizy porealizacyjnej, w wyniku której można będzie stwierdzić, czy zastosowane rozwiązania mające na celu ochronę środowiska i zdrowia ludzi są wystarczające oraz celem weryfikacji założeń przyjętych w raporcie, dla których wykonywane były symulacje komputerowe. Analiza porealizacyjna obejmować będzie pomiary hałasu z oceną działań podjętych dla jego ograniczenia na terenach chronionych akustycznie.

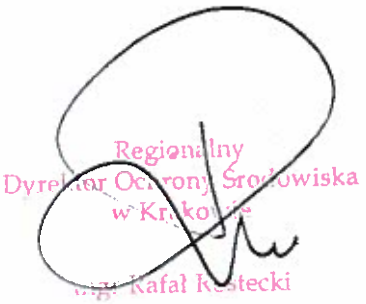
Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, wraz z jego uzupełnieniami i wyjaśnieniami wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska. Biorąc zatem pod uwagę powyższe, za najkorzystniejszy dla środowiska uznano przebieg projektowanej obwodnicy wg wariantu 2b.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (Plac Na Stawach 3, 30-107 Kraków), w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.





Otrzymują:

1. Pan Andrzej Kasprzyk – pełnomocnik Gminy Kęty,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.AM a/a.

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.4200.5.2013.AM
z dnia: 22 MAR. 2017

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy zachodniej Kęt i stanowi połączenie istniejących i projektowanych ulic po tej stronie miasta w spójny układ komunikacyjny, zapewniający minimalizację oddziaływań ruchu drogowego na mieszkańców miasta.

Planowany etap II obwodnicy będzie stanowił połączenie etapu I wybudowanej obwodnicy odcinka południowo - zachodniego z drogą wojewódzką nr 948 (ul. Mickiewicza). Realizacja inwestycji ma na celu poprawę bezpieczeństwa mieszkańców dzięki ograniczeniu liczby samochodów przejeżdżających przez centrum miasta. Projektowane rozwiązanie będzie bezpieczne dla użytkowników m. in. poprzez rozdzielenie ruchu samochodowego i pieszego oraz rowerowego.

Projektowana obwodnica jest drogą jedno jezdniową, dwu pasową, wraz z ciągami pieszo - rowerowymi, chodnikami, skrzyżowaniami, obiektami inżynierskimi oraz drogami dojazdowymi, umożliwiającymi obsługę przyległego terenu, na którym zlokalizowane są pola uprawne.
Obiekt będzie drogą klasy „Z" – zbiorcza o szerokości 7 m z jednostronnym ciągiem pieszo - rowerowym, chodnikiem o szerokości zmiennej, poboczami gruntowymi o szerokości 1 m oraz pasem zieleni, oddzielającym jezdnie od ciągu pieszo - rowerowego. Obwodnica powiązana będzie z istniejącym układem komunikacyjnym w skrzyżowaniach zwykłych oraz typu rondo.

Przedmiotem analizy były następujące warianty planowanej obwodnicy:

- Wariant „1" - bez budowy nowego wiaduktu kolejowego, a z wykorzystaniem istniejącego ciągu drogowego ul. Spacerowej, wraz z istniejącym wiaduktem kolejowym i włączeniem do ul. Sobieskiego. Dalszy przebieg zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Jako rozwiązanie przeciwhałasowe zastosowano ekrany akustyczne,

- Wariant „2" - wariant obwodnicy z nowym wiaduktem kolejowym i skrzyżowaniem obwodnicy z ul. Sobieskiego i ul. Młodzieży Polskiej w postaci małego ronda, który przejmie ruch z istniejącego odcinka obwodnicy – etap I oraz z dróg włączanych do projektowanej obwodnicy. Dalszy przebieg jw. Ponadto w ramach tego wariantu zaproponowano rozwiązanie przeciwhałasowe w postaci zastosowania cichej nawierzchni oraz wymiany okien w budynkach,

- Wariant „2a" - z przebiegiem drogi określonym, jak dla wariantu 2 i rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci zastosowania cichej nawierzchni oraz budowy ekranów akustycznych,

- Wariant „2b" - z przebiegiem drogi określonym, jak dla wariantu 2 i rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci zastosowania cichej nawierzchni,

- Wariant „4" – z przebiegiem drogi w rejonie Soły, z ominięciem zwartej zabudowy przy ul. Młodzieży Polskiej. Z rozwiązaniem przeciwhałasowym w postaci ekranów akustycznych.

Ostateczny przebieg planowanej drogi przyjęto do realizacji zgodnie z Wariantem 2b.

Zakres inwestycji obejmuje:

- Budowę jedno jezdniowej drogi klasy Z na odcinku o długości nie przekraczającej 2,7 km,
- Budowę nowego wiaduktu kolejowego,
- Przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii w miejscach, w których obwodnica biegnie po istniejącym śladzie dróg lokalnych,
- Budowę dróg dojazdowych dla obsługi terenów przyległych do drogi obwodowej o łącznej długości nie przekraczającej 1300 m i obciążeniu ruchem KR1,
- Budowę chodników, ciągów pieszo - rowerowych,
- Budowę pasów zieleni,

- Budowę zatok autobusowych,
- Budowa zjazdów do nieruchomości, wraz z przepustami,
- Budowę przepustów drogowych,
- Budowę podziemnego, retencyjnego zbiornika wód podziemnych,
- Budowę przepompowni wód deszczowych P1 i P2,
- Budowę układu odwodnienia dróg w postaci kanalizacji, rowów otwartych i układów podczyszczania,
- Budowę oświetlenia drogowego,
- Wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Budowę, przebudowę lub zabezpieczenie urządzeń infrastruktury zewnętrznej,
- Rozbiórkę obiektów kolidujących z projektowaną inwestycją,
- Inne prace o charakterze porządkującym lub wykończeniowym, w tym nasadzenia zieleni.

Założenia projektowe obwodnicy:

- długość odcinka - 2646,18 m,
- klasa drogi – Z (zbiorcza),
- obciążenie ruchem – 100 kN/oś,
- kategoria ruchu – KR3,
- prędkość projektowa Vp – 50 km/h,
- liczba jezdni –1,
- liczba pasów ruchu jezdni – 2,
- szerokość jezdni – 7 m (2 x 3,5m),
- szerokość zieleńca – 1,5 m,
- szerokość chodnika – 2 - 2,5 m,
- szerokość opaski bezpieczeństwa – 0,5 m,
- szerokość ścieżki rowerowej – 2 m,
- szerokość chodnika przy ścieżce rowerowej - 1,7 m,
- szerokość poboczy gruntowych – 1 m,
- szerokość ścieku przykrawężnikowego – 0,21 m,
- pochylenia skarp wykopów oraz nasypów 1:1.5.

Szerokość jezdni zjazdów publicznych zostały dostosowane do istniejących szerokości, pochylenie podłużne na długości nie mniejszej niż 7 m od korony drogi maksymalnie 5%, a na dalszym odcinku nie więcej niż 12%. Projektowane zjazdy publiczne zaprojektowano o następujących parametrach: utwardzona nawierzchnia zjazdu o szer. 5,0 m, obustronne pobocze o szer. 0,75 m. Szerokość zjazdu w koronie wynosi 6,5 m.

Szerokość jezdni zjazdów indywidualnych zostały dostosowane do istniejących szerokości, pochylenie podłużne na długości nie mniejszej niż 5 m od korony drogi maksymalnie 5%, a na dalszym odcinku nie więcej niż 15%. Projektowane zjazdy indywidualne zaprojektowano o następujących parametrach: utwardzona nawierzchnia zjazdu o szer. 3,5 m lub 5 m obustronne pobocze o szer. 0,75 m. Szerokość zjazdu w koronie wynosi 5 m lub 6,5 m.

Pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym oraz na łukach poziomych o promieniu R≥220 m - daszkowe 2%. Pochylenie na łuku poziomym o promieniu R=150 m – jednostronne 2%.

Założenia projektowe małego ronda:

- długość odcinka 106,81m (po obwodzie zewnętrznym),
- klasa drogi – Z (zbiorcza),
- obciążenie ruchem – 100 kN/oś,
- kategoria ruchu – KR3,
- prędkość projektowa na rondzie Vp - 30 km/h,
- prędkość projektowa na wlotach ronda Vp – 30 km/h,
- średnica zewnętrzna ronda – 34 m,
- średnica wyspy środkowej ronda – 18 m,
- szerokość pierścienia – 2 m,

- szerokość jezdni ronda – 6 m (1 pas ruchu),
- wloty na rondo jednopasowe – 3,5 m,
- wyloty z ronda jednopasowe – 4 m,
- pochylenie skarp wykopów oraz nasypów 1:1.5.

Projektowana obwodnica krzyżuje się z następującymi drogami, wg tabeli:

Km	Nazwa drogi krzyżującej się z obwodnicą	Typ krzyżowania się
0+429,33	Droga powiatowa nr 1820K (ul. J. III Sobieskiego)	Rondo Dz = 34 m
0+644,30	Droga gminna nr 510217K (ul. Zielona) i ul. Młodzieży Polskiej	Skrzyżowanie zwykłe
0+801,25	Droga powiatowa nr 1831K (ul. Świętokrzyska)	Skrzyżowanie zwykłe
0+895,85	Droga powiatowa nr 1833K (ul. Klasztorna)	Skrzyżowanie zwykłe
1+417,00	Droga gminna nr 510017K (ul. J. Słowackiego)	Skrzyżowanie zwykłe
1+533,30	Droga gminna nr 510017K (ul. J. Słowackiego)	Skrzyżowanie zwykłe
1+892,50	Droga gminna nr 510017K (ul. J. Słowackiego)	Skrzyżowanie zwykłe
2+174,60	Droga powiatowa nr 1834K (ul. Staszica)	Skrzyżowanie zwykłe
2+405,20	Droga powiatowa nr 1835K (ul. Zacisze)	Skrzyżowanie zwykłe
2+675,65	Droga wojewódzka nr 948 (ul. A. Mickiewicza)	Istniejące rondo

Z projektowanej obwodnicy zamierza się wykonać zjazdy indywidualne z czerwonej kostki brukowej o szerokości 3,5 - 5 m (w zależności od szerokości istniejącego zjazdu). Wysokość krawężnika przy tych zjazdach wyniesie 2 – 4 cm. Z dróg dojazdowych projektowane są zjazdy do sąsiednich pól o szerokości 5 m (3,5 m nawierzchni utwardzanej i 2 x 0,75 m pobocza) wykonane z kruszywa. Pod zjazdami z dróg dojazdowych zaprojektowano przepusty o średnicy 50 cm.

W obrębie skrzyżowań i zatok autobusowych projektuje się przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów, które od strony chodnika wykonane będą z dwu rzędów płyt chodnikowych o wymiarach 0,35 m x 0,35 m o nawierzchni ryftowanej, z obniżonym krawężnikiem wysokości 2 cm.

W ciągu obwodnicy zaprojektowano jednostronny ciąg pieszo – rowerowy, oddzielony od jezdni za pomocą pasa zieleni o szerokości 1,5 m lub opaską bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego w miejscach, gdzie występowało ograniczenie terenowe. Zaprojektowano chodnik o szerokości 1,7 m oraz ścieżkę rowerową o szerokości 2 m o nawierzchni bitumicznej. Ścieżka rowerowa będzie oddzielona od chodnika za pomocą oznakowania poziomego. W ciągu ul. Młodzieży Polskiej zaprojektowano chodnik po stronie lewej, dostosowany do istniejącej szerokości mieszczącej się w przedziale od 1,2 do 2 m. Po stronie prawej zaprojektowano ciąg pieszy z dopuszczonym ruchem rowerów o szerokości 2,5 m.

Dostępność do drogi głównej z uwagi na jej funkcję została na nieznacznym odcinku ograniczona poprzez zaprojektowanie dróg dojazdowych obsługujących ruch rolniczy, zlokalizowanych po obu stronach obwodnicy, na których znajdują są zjazdy na działki rolne. Drogi dojazdowe klasy D o łącznej długości 1224,03 m będą posiadały jeden pas jezdni o szerokości 3,50 m, z mijankami szerokości 5,5 m oraz pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m. Drogi dojazdowe będzie charakteryzowała prędkość

projektowa Vp =30 km/h.

W związku z realizacją planowanej inwestycji projektuje się budowę wiaduktu kolejowego. Szerokość całkowita płyty pomostu planowanego wiaduktu będzie wynosiła 7,4 m, natomiast wysokość konstrukcyjna płyty pomostu 72 - 76 cm. Rozpiętość teoretyczna wiaduktu będzie wynosiła 15,3 m, światło wiaduktu 13,84 m, kąt skrzyżowania z przeszkodą $\alpha=73,96^{\circ}$. Wiaduktem będą przebiegały dwa chodniki o szerokości 0,75 m każdy, koryto balastowe o szerokości 4,4 m i dwie opaski bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każda. Klasa obciążenia projektowanego wiaduktu to k+2 wg PN-85/S-10030. Konstrukcje projektowanego pomostu będą stanowiły belki walcowane obetonowane, korpusy podpór będą tworzyć żelbetowe masywne przyczółki. Posadowienie wiaduktu będzie bezpośrednie, za pomocą ławy fundamentowej. Skrzydła wiaduktu w formie konstrukcji oporowych mają tworzyć grodzice stalowe zwieńczone żelbetonowym oczepem.
Wiadukt pozwoli na przeprowadzenie ruchu kolejowego linii L – 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko – Biała nad projektowaną drogą.

Budowa obwodnicy jest ściśle związana z budową i przebudową infrastruktury technicznej towarzyszącej.

Istniejące układy odwodnienia zostaną w całości zlikwidowane. Wyloty wód opadowych lub włączenia do istniejącej kanalizacji deszczowej zostaną zlokalizowane w następującej lokalizacji:

- Wylot WYL nr 1 – km 0+335,00 str. lewa (DN 300),
- Wylot WYL nr 2 – km 1+328,80 str. lewa (DN 600),
- Wylot WYL nr 3 – km 1+360,00 str. lewa (DN 600),
- Wylot RK 1 – km 2+226,65 str. lewa (DN 1000),
- Włączenie do istniejącej kanalizacji deszczowej - km 0+642,66 str. lewa (DN 1000).

Istniejące rowy będą odmulone i odpowiednio wyprofilowane. Na rowach zostaną wykonane umocnienia skarp i dna.

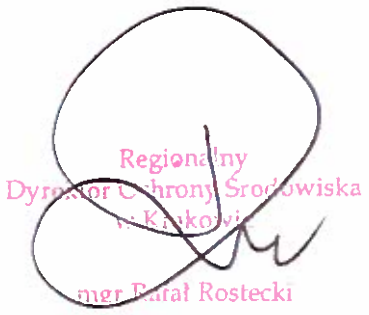
W zakresie sieci kanalizacji przemysłowej istniejąca sieć należąca do firmy Kentpol Żywiecki Kryształ Sp. z o.o. zostanie zastąpiona kamionkową siecią DN 300. Zlikwidowany zostanie również istniejący wodociąg i wybudowany nowy.

W zakresie sieci kanalizacji sanitarnej istniejąca sieć należąca do MZWiK Sp. z o.o. zostanie zastąpiona siecią DN 200. Wodociąg magistralny DN 500 będzie przebudowywany w obrębie projektowanego ronda. Przebudowane zostaną sieci wodociągowe rozdzielcze i przyłącza wodociągowe.

Przedsięwzięcie przewiduje budowę dwóch przepompowni oraz rurowego zbiornika podziemnego, regulującego przepływ wód dopływających do przepompowni P1.

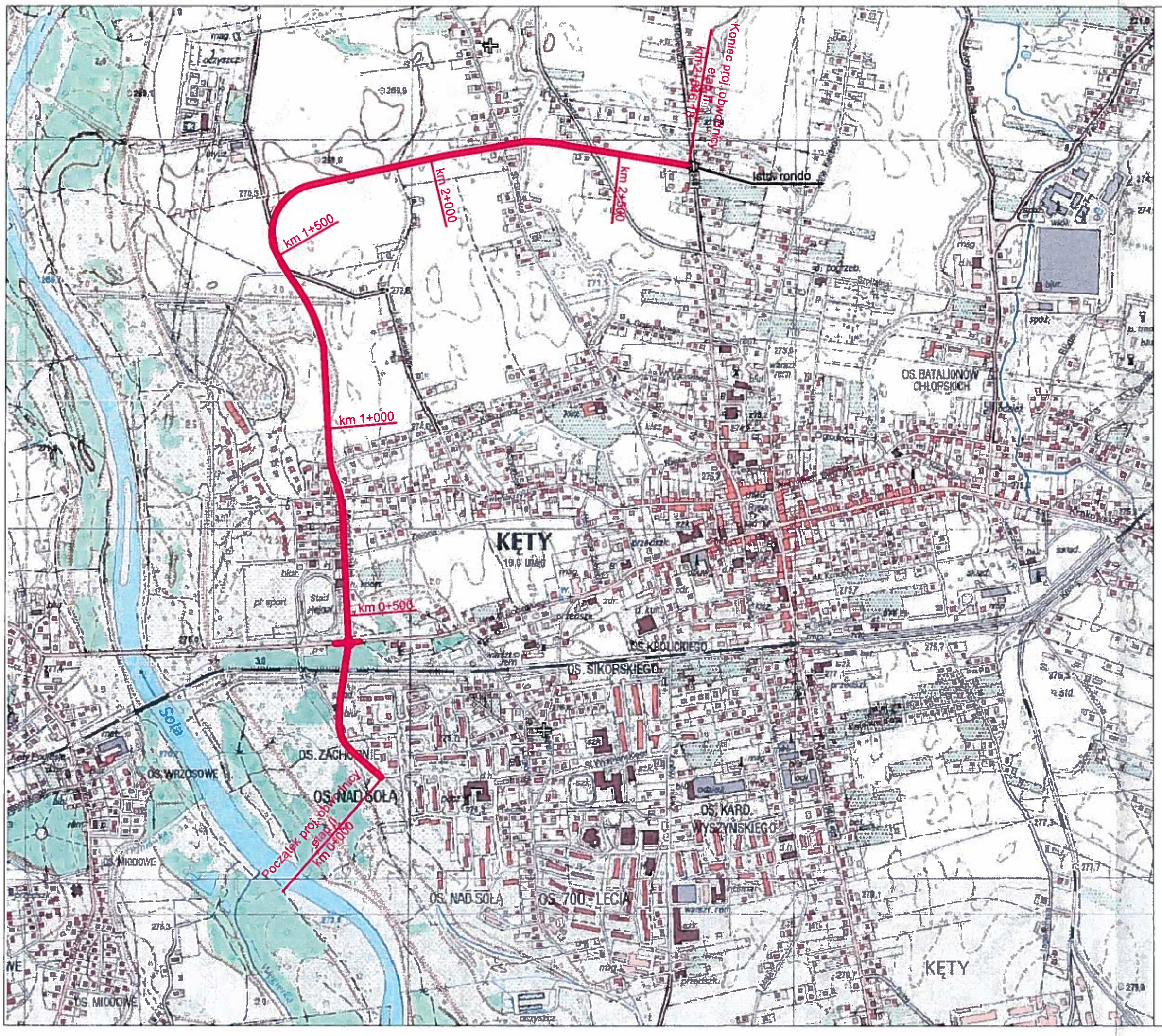
Roboty budowlane będą obejmowały również przebudowę i budowę nowych odcinków gazociągu średniego ciśnienia dn 50-63, a także przebudowę przyłączy.

Na całej długości droga będzie wyposażona w oświetlenie uliczne.



"Budowa obwodnicy zachodniej Kęt - etap II odcinek północno-zachodni"

Skala 1:10 000

Załącznik nr 2 do decyzji znak:
OO.4200.5.2013.AM
z dnia 22 MAR. 2017

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał [illegible]