



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.421.3.1.2023.EB.9

Kraków, 9 lutego 2024 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 82 ust. 1 pkt. 1 lit. b w związku z art. 84 ust. 1a, art. 84 ust. 1, ust. 2, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890), § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.),

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 10.07.2023 r. (data wpływu 11.07.2023 r.), złożonego przez Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „**Budowie bezkolizyjnego skrzyżowania DW 780 z linią kolejową nr 93 w miejscowości Chelmek**”, w toku prowadzonego postępowania, przy zapewnionym udziale stron,

orzekam co następuje

- I. **Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie bezkolizyjnego skrzyżowania DW 780 z linią kolejową nr 93 w miejscowości Chelmek”.**
- II. **Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:**
 1. **Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych należy utwardzić oraz zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi.**

2. Materiały potencjalnie niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego (np. oleje smary, farby, masy i powłoki uszczelniające) należy magazynować w szczelnych i zamykanych pojemnikach na utwardzonym podłożu.
3. W sytuacjach awaryjnych (np. wyciek paliwa, oleju) należy podjąć niezwłoczne działania mające na celu zapobieganie przenikaniu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych (np. poprzez unieszkodliwienie wycieku za pomocą odpowiednich sorbentów, które po wykorzystaniu zostaną przekazane wyspecjalizowanym firmom).
4. Odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia należy magazynować w miejscach utwardzonych, w sposób wykluczający przenikanie zanieczyszczeń do ziemi i wód np. w szczelnych i odpornych na działanie odpadów pojemnikach lub na uszczelnionym podłożu, w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków - w przypadku magazynowania odpadów masowych np. zanieczyszczonych mas ziemnych.
5. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopów; ograniczyć wpływ prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzać w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
6. Prace budowlane należy prowadzić w porze dziennej tj. w godzinach 6.00 – 22.00, za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.
7. Należy stosować rozwiązania organizacyjne i techniczne mające na celu minimalizację emisji wtórnej pyłu z miejsc prowadzenia prac budowlanych i montażowych oraz środków transportu przewożących materiały pyliste, w szczególności poprzez:
 - a) zabezpieczenie materiałów sypkich, pylistych, stanowiących surowce do budowy oraz mas ziemnych i odpadów o takim samym charakterze, powstających podczas prac budowlanych, przed ich rozwiewaniem (np. przykrywanie plandekami, zraszanie wodą – w przypadku mas ziemnych);
 - b) czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy na drogi publiczne;
 - c) w okresie bezdeszczowym podczas prowadzenia prac ziemnych zraszanie powierzchni terenu wodą w celu ograniczenia pylenia.
 - d) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (opończe, plandeki).
8. Masy ziemne niezanieczyszczone pochodzące z wykopów należy zagospodarować w jak największym stopniu na cele związane z realizacją przedsięwzięcia.

9. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W tym terminie jest możliwa wycinka tylko w wyjątkowych przypadkach dla pojedynczych drzew lub krzewów.
10. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
- a) pnie drzew, gdzie w rejonie rzutów ich koron konieczne będzie wykonywanie prac ziemnych, budowlanych oraz ruch pojazdów, zabezpieczyć przez szczelne oszalowanie deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem, a deską materiałem amortyzującym (np. matami słomianymi, jutą), deski mocować bez użycia gwoździ, wysokość szalowania ok. 2 m, do wysokości dolnych gałęzi korony, dolną krawędź opierać na podłożu, nie zaś na nabiegach korzeniowych;
 - b) zachowane drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych, gdzie nie są planowane prace/ przejazdy sprzętu mechanicznego w obrębie rzutu koron, wygrodzić trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m. Dokładne miejsce i sposób wykonania zabezpieczeń powinien określić specjalista botanik z nadzoru przyrodniczego. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie;
 - c) korzenie odsłonięte w czasie wykopów należy, w miarę możliwości ręcznie wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych, a wykopy w pobliżu drzew niezwłocznie zasypać po zakończeniu prac. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. W przypadku przerw w pracy wykopy należy tymczasowo zasypać lub przykryć korzenie matami słomianymi, aby przeciwdziałać ich wysychaniu. W warunkach grożących przesuszeniem korzeni drzewa należy podlewać i utrzymywać korzenie w odpowiedniej wilgotności. Niedopuszczalne jest obcinanie korzeni szkieletowych drzew;
 - d) w obrębie rzutu korony i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, nie można lokalizować zapleczy budowy, magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego;
 - e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.

11. Na etapie budowy należy wygrodzić płotkami herpetologicznymi miejsca newralgiczne z uwagi na występowanie płazów. Tymczasowe ogrodzenie należy wykonać z materiału trwałego, umożliwiającego jego właściwe funkcjonowanie przez cały okres aktywności płazów. Do wykonania można wykorzystać folię budowlaną o wysokiej gramaturze, agrotkaninę, geotkaninę lub siatkę o średnicy oczek nie większych niż 0,5 cm. Ogrodzenie należy zagłębić w gruncie tak, aby zachować jego szczelność w całym okresie funkcjonowania. Ogrodzenie należy zakończyć przewieszką o długości 10 cm, skierowaną na zewnątrz projektowanego układu drogowego bądź całe ogrodzenie pochylić w kierunku na zewnątrz od terenu budowy pod kątem 60-70°. Wysokość ogrodzenia powinna wynieść min. 50 cm nad gruntem z przewieszką. Wolne końce ogrodzenia należy ukształtować w sposób powodujący zawracanie zwierząt w kierunku siedlisk poprzez zastosowanie tzw. zawrotek – U-kształtnych zakończeń o szerokości 0,5 m i długości 0,7 – 0,8 m. Miejsca lokalizacji płotków i termin ich ustawienia powinny zostać wyznaczone i zweryfikowane przez nadzór przyrodniczy.
12. Prace należy tak prowadzić, aby umożliwiać przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia. Wykopy mogące stanowić pułapkę dla fauny należy na bieżąco kontrolować pod kątem obecności drobnych zwierząt, które na bieżąco należy odławiać i przenosić na siedliska zastępcze. Nie dopuszcza się prowadzenia prac w ten sposób, aby powstawały nietrwałe zastoiska wody (np. doły, koleiny), mogące stanowić pułapkę dla płazów lub organizmów wodnych. W przypadku powstania takich zastoisk wody należy je niezwłocznie zlikwidować pod nadzorem przyrodnika.
13. Wszystkie gatunki małych zwierząt (w szczególności chronionych – płazów, gadów, drobnych ssaków), w każdym stadium rozwojowym, stwierdzone na terenie prowadzonych robót, winny być odłowione i przemieszczone poza teren realizacji przedsięwzięcia do najbliższych miejsc uwzględniając ich bieżące potrzeby siedliskowe.
14. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:
 - a) ornitologicznym - m.in. nadzór nad wycinką drzew w sezonie lęgowym, kontrola obecności zajętych gniazd ptaków w roślinności zielnej i bezpośrednio na ziemi na trasie planowanej inwestycji;
 - b) herpetologicznym - m.in. kontrola terenu budowy, właściwe wykonanie i kontrola zabezpieczeń w tym ustalenie lokalizacji płotków tymczasowych grodzących plac budowy;
 - c) chiropterologicznym - m.in. nadzór nad wycinką drzew;
 - d) botanicznym - m.in. ustalenie lokalizacji zaplecza budowy, kontrola nad zabezpieczaniem drzew i krzewów oraz roślin chronionych, nasadzenia;

III. Określam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (o których mowa w art. 72 ust. 1 UUOŚ), w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26 i 27 UUOŚ

- 1. W dokumentacji projektowej należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.**
- 2. Na etapie realizacji tunelu, w przypadku wystąpienia wód gruntowych powyżej poziomu dna wykopu, by zapobiec obniżeniu poziomu wód gruntowych należy zastosować szczelną obudowę wykopów wraz z odcięciem dopływu wód gruntowych od spodu. Uszczelnienie ścian wykopu należy wykonać poprzez zagłębienie obudowy w gruntach nieprzepuszczalnych lub w przypadku, gdy podłoże stanowić będą grunty przepuszczalne, oprócz wspomnianej obudowy, utworzenie przesłony poziomej w technologii Iniekcji Strumieniowej (Jet Grouting). Prace te należy prowadzić pod nadzorem hydrogeologa.**
- 3. Docelowy system odwodnienia planowanej drogi, także urządzenia podczyszczające, należy wykonać w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zwierząt do tych obiektów i urządzeń. Uwzględniając zasadę przezorności należy również stosować rozwiązania pozwalające zwierzętom na samodzielne uwolnienie się z powyższych obiektów (np. rampy lub rury ucieczkowe). W przypadku, gdy osadniki lub studzienki posiadają otwory wlotowe należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie drobnej zwierzyny, w tym płazów do wnętrza obiektów (np. kraty), przyjmując rozwiązania kompromisowe pomiędzy wymaganiami ochrony a wymaganiami hydrologicznymi. Wielkość oczek krat na otworach wlotowych (odstępów między prętami) powinna zapewnić przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów. Powyższe rozwiązania należy stosować w uzgodnieniu z nadzorem herpetologicznym.**
- 4. Wody opadowe pochodzące z jezdni, przed odprowadzaniem do odbiorników należy podczyścić w osadnikach.**
- 5. W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiornika podczas ulewnych deszczy o maksymalnych natężeniach lub deszczy długotrwałych, należy zaprojektować i zrealizować zbiorniki retencyjne, które poprzez czasowe ich przetrzymanie zabezpieczą będą odbiornik przed nadmierną ilością wód opadowych napływających z planowanej drogi.**
- 6. Zbiornik retencyjny zlokalizowany w pobliżu tunelu należy, wyposażyć w zawór odcinający odpływ w przypadku zanieczyszczenia wód w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu). Zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywiezione taborem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków. Pojemność zbiornika retencyjnego powinna zapewnić odbiór całej pojemności cysterny kolejowej oraz wód z gaszenia pożaru lub substancji użytej w celu neutralizacji skutków wycieku.**

IV. Nakładam obowiązek unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Środowiska przyrodniczego:

- a) Ograniczyć wycinkę drzew i krzewów do wielkości bezwzględnie koniecznej z punktu widzenia realizacji inwestycji;
- b) W ramach działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko w związku z wycinką drzew i krzewów należy wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów, w ilości 50% wyciętych drzew i krzewów. Nasadzenia należy wykonać z gatunków odpowiednich dla lokalnych uwarunkowań siedliskowych. Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku od ukończenia przebudowy drogi, w miejscach niezagrożających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Do nasadzeń należy stosować sadzonki o odpowiedniej jakości (wielkość, ukorzenienie, stan zdrowotny), gwarantującej wysoką udatność. Sadzonki należy w miarę możliwości przez okres 2 lat poddawać ewentualnym zabiegom (podlewanie, wykaszanie trawy, wzmacnianie statyki), w tym okresie należy również stosować dosadzenia utraconych roślin.

2. Środowiska kulturowego:

- a) Na etapie realizacji tunelu należy określić strefę oddziaływań dynamicznych oraz dokonać inwentaryzacji stanu technicznego zabudowy istniejącej w strefie oddziaływań prac budowlanych. W przypadku zlokalizowania w zasięgu wpływów dynamicznych budynków mieszkalnych w tym zabytkowych należy określić sposoby zabezpieczenia tej zabudowy przed nadmiernym wpływem drgań. Szczególnie należy nie dopuszczać do sytuacji pracy kilku źródeł drgań w tym samym czasie a prace budowlane, podczas których powstają drgania w sąsiedztwie istniejącej zabudowy, powinny być wykonywane pod nadzorem specjalistycznym wspartym pomiarem drgań, zgodnie z normą PN-85/B-02170.
- b) Realizacja niniejszej inwestycji winna być objęta stałym nadzorem archeologicznym.
- c) W związku z możliwością natrafienia podczas realizacji inwestycji na zabytki archeologiczne, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami osoba, która w trakcie prowadzenia prac budowlanych lub ziemnych odkryje przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, ma obowiązek wstrzymania wszelkich robót, mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczenia przy użyciu dostępnych środków tego przedmiotu i miejsca jego znalezienia oraz niezwłocznego powiadomienia o tym małopolskiego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, Burmistrza Miasta i Gminy Chelmek.

V. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, w imieniu którego działa pełnomocnik Pan Marcin Solis, wystąpił z wnioskiem z dnia 10.07.2023 r. (data wpływu 11.07.2023 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na cyt. „**Budowie bezkolizyjnego skrzyżowania DW 780 z linią kolejową nr 93 w miejscowości Chelmek**”.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.).

Ustawą z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890) dokonano nowelizacji przepisów ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zgodnie jednak z art. 15 ust. 1 ustawy zmieniającej do spraw prowadzonych na podstawie ustawy zmienianej, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej (tj. 16 października 2023 r.) stosuje się przepisy ustawy zmienianej w brzmieniu dotychczasowym, z wyjątkiem przepisów art. 61 ust. 1, art. 66 ust. 1 pkt 5, art. 82 ust. 1 oraz art. 86f ust. 2 i 4 ustawy zmienianej, które stosuje się w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 13 lipca 2023 r., oraz stosuje się przepisy art. 86f ust. 1a, 2a i 8 ustawy zmienianej.

W związku z powyższym oraz w związku z faktem, iż przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, niniejsza sprawa została rozpatrzona w oparciu o przepisy ustawy z dnia 3 październik 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w brzmieniu obowiązującym przed dniem 16.10.2023 r. z zastrzeżeniem treści art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, ustawy z dnia 3 październik 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm., oraz art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw: Dz. U. poz. 1890; cyt. jako „UUOŚ”) regionalny dyrektor ochrony środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowej.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 UUOŚ realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku prowadzonego postępowania wnioskodawca został wezwany do uzupełnienia wniosku pod względem formalnym za pismem znak: OO.421.3.1.2023.EB.1 z dnia 20.07.2023 r. oraz merytorycznym za pismem znak: OO.421.3.1.2023.EB.4 z dnia 30.08.2023 r.

Po stosownych uzupełnieniach, złożonych przez wnioskodawcę za pismami z dnia 11.08.2023 r., 24.08.2023 r., 30.10.2023 r. oraz 02.11.2023 r. wniosek oraz karta informacyjna przedsięwzięcia spełniały wymogi określone ustawą.

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UOŚ, miał zastosowanie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.; cyt. jako „k.p.a.”), w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pismem z dnia 30.08.2023 r. znak: OO.421.3.1.2023.EB.2 skutecznie zawiadomiono strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy UOŚ, przedmiotowa inwestycja zwolniona jest z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 UOŚ organ właściwy do wydania decyzji stwierdza w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko po zasięgnięciu opinii właściwego organu państwowej inspekcji sanitarnej oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Pismem znak: OO.421.3.1.2023.EB.6 z dnia 14.11.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię z dnia 30.11.2023 r. znak: NS.9022.7.31.2023, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia.

Pismem znak: OO.421.3.1.2023.EB.5 z dnia 14.11.2023 r. tutejszy organ wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni w Żywcu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o zajęcie stanowiska w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Dyrektora Zarządu Zlewni w Żywcu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie przy piśmie znak: KR.ZZŚ.5.4901.71.2023.LB z dnia: 20.11.2023 r. przekazał ww. pismo Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Katowicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, do załatwienia zgodnie z właściwością.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Katowicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię z dnia 06.12.2023 r. znak: GLZZŚ.2.4901.284.2023.KR, iż przedmiotowe

przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożenia obowiązków działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

Powyższe warunki w części zostały uwzględnione lub zmodyfikowane w sentencji niniejszej decyzji, zaś część z nich nie została uwzględniona z uwagi na ich uregulowanie w przepisach odrębnych.

Przystąpiono zatem do dalszych czynności w toku postępowania, w ramach których pismem z dnia 20.12.2023 r. poinformowano strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. Do organu nie wpłynęły jednak żadne uwagi, ani też zastrzeżenia stron.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 i 1a UUOŚ w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W przypadku zajścia takiej potrzeby ma możliwość określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, określenia warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

W myśl art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 UUOŚ w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ winien zawrzeć informacje o kryteriach, o których mowa w art. 63 ust. 1, które zostały uwzględnione przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia takiej oceny.

W związku z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, mając na uwadze specyfikę realizacji i eksploatacji, wzięto pod uwagę następujące kryteria:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

Przedsięwzięcie polega na budowie bezkolizyjnego skrzyżowania drogowego w obszarze skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 780 (ul Piastowska) z linią kolejową relacji Trzebinia – Zebrzydowice (linia znaczenia państwowego, pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, zarządca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na terenie województwa małopolskiego, w powiecie oświęcimskim, w gminie Chelmek, na obszarze miasta Chelmek.

Inwestycja ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa i płynności poruszania się w obszarze skrzyżowania. Obecnie droga nr 780 stanowi ważny szlak komunikacyjny z Krakowa w kierunku Śląska. Zwiększony ruch tranzytowy i ciężarowy powoduje duże natężenie ruchu na poziomie kilkunastu tysięcy pojazdów w ciągu doby. Sytuacja ta przysparza trudności w postaci słabej drożności skrzyżowania, zagrożenia bezpieczeństwa na jego terenie oraz wpływa negatywnie na otaczające je tereny.

W ramach analizy wariantowej dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 780 przyjęto dwa rozwiązania inwestycyjne:

- 1) wariant 1 - z tunelem pod linią kolejową (preferowany przez Inwestora);
- 2) wariant 2 - z wiaduktem nad linią kolejową.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się następujący zakres prac:

- Rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 780,
- Budowę bezkolizyjnego skrzyżowania nad lub pod linią kolejową nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice – budowa tunelu (Wariant 1) lub budowa wiaduktu drogowego (Wariant 2),
- Przebudowa torowiska linii kolejowej nr 93 – rozbiórka istniejących odcinków torów i budowa nowych,
- Budowę chodników i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż drogi wojewódzkiej oraz dróg gminnych,
- Przebudowę istniejących zjazdów i budowę nowych,
- Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą gminną nr 510926 K (ul. Brzozową) i drogą powiatową nr 1905 K (ul. Żeromskiego),
- Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą gminną nr 510959 K (ul. Aleja Parkowa) i drogą gminną nr 510901 K (ul. Dąbrowskiej),
- Budowę skrzyżowania drogi gminnej nr 510923 K (ul. Przemysłowa) z drogą gminną nr 510934 K (ul. Plac Jana Kilińskiego) i jezdniami dodatkowymi – równoległymi do drogi wojewódzkiej nr 780,
- Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą gminną nr 510924 K (ul. Baty) i jezdnią dodatkową,
- Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą powiatową nr 1902 K (ul. Mickiewicza) – budowa skrzyżowania typu rondo,
- Budowę azylów dla pieszych i rowerzystów,
- Rozbudowę systemu odwodnienia drogi wojewódzkiej DW780,
- Budowę oświetlenia ulicznego wraz z doświetleniem przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych.

Długość odcinka inwestycji dla wariantu preferowanego wynosi ok. 0,8 km, natomiast planowana do przekształcenia powierzchnia wyniesie ok. 3,4 ha.

Zakres szczegółowy przedsięwzięcia przedstawiono w charakterystyce przedsięwzięcia stanowiącej załącznik do przedmiotowej decyzji.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Droga wojewódzka nr 780 przebiegając przez miejscowość Chełmek (ul. Piastowska oraz ul. Krakowska) krzyżuje się z linią kolejową nr 93 relacji Trzebinia- Zebrzydowice. Linia ta jest magistralną linią kolejową znaczenia państwowego. Przebiega przez województwo

małopolskie i śląskie. Konstrukcja linii pozwala na uzyskanie przez pociągi prędkości do 120 km/h na odcinku do Czechowic-Dziedzic i do 160 km/h na dalszym odcinku do Zebrzydowic. Po linii kolejowej nr 93 kursują regularne połączenia pasażerskie relacji Czechowice-Dziedzice/Oświęcim – Kraków Główny przez Trzebinę.

W związku z krzyżowaniem się analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 780 z linią kolejową nr 93, na analizowanym obszarze może dochodzić do kumulowania hałasu drogowego i kolejowego. Należy jednak zaznaczyć, że dominującym źródłem hałasu będzie ruch pojazdów samochodowych, hałas pochodzący od ruchu kolejowego będzie w minimalnym stopniu wpływał na kształtowanie się klimatu akustycznego w rejonie inwestycji. Na podstawie informacji pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A., nie przewiduje się istotnych zmian w natężeniu ruchu kolejowego na linii nr 93 w najbliższej przyszłości.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia zawarto wyniki obliczeń równoważnego poziomu dźwięku w punktach receptorowych, zarówno dla stanu istniejącego jak i dla wariantu inwestycyjnego W1 (rok 2027) oraz wariantu inwestycyjnego W2 (rok 2027). Wyniki zestawiono uwzględniając oddziaływanie akustyczne tylko drogi wojewódzkiej 780 oraz oddziaływanie skumulowane DW780 z linią kolejową nr 93.

Natężenie ruchu kolejowego przyjęte do obliczeń akustycznych (we wszystkich analizowanych horyzontach) przedstawia się następująco:

Okres	Pociągi towarowe	Pociągi osobowe regionalne	Pociągi osobowe dalekobieżne	Suma
Pora dnia (6:00-22:00)	15	29	10	54
Pora nocy (22:00-6:00)	1	1	1	3
Suma	16	30	11	57

Wyniki obliczeń dla oddziaływania skumulowanego wykazały, że oddziaływanie ruchu kolejowego nie stanowi uciążliwości akustycznej na przedmiotowym terenie.

Zgodnie z przeprowadzonymi analizami, przedstawionymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z jego eksploatacją w powiązaniu z linią kolejową, nie wystąpią znaczące negatywne oddziaływania na środowisko o charakterze skumulowanym.

Ze względu na duże natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej oddziaływania akustyczne związane z poruszającymi się pojazdami są wysokie. Ze względu na zakres przedsięwzięcia związany tylko z wyeliminowaniem istniejącej kolizji istniejącej drogi z linią kolejową oraz niewielki zasięg terenowy przedsięwzięcia kwestia ograniczania oddziaływań akustycznych od drogi nie jest możliwa do rozwiązania w tym postępowaniu.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,

Teren, na którym planowana jest rozbudowa skrzyżowania jest już w większości przekształcony przez człowieka, stanowią go głównie obszary mieszkalne i usługowe (sklepy, dworzec kolejowy).

Obszar planowanej inwestycji jest ubogi w szatę roślinną, większą część stanowią obszary zabudowane. Pozostałą część pokrywa zieleń urządzona (prywatne ogrody i park) oraz niewielkie płaty zadrzewień i zakrzewień, znajdujące się w okolicy przekraczanej linii kolejowej.

Realizacja inwestycji będzie wymagać wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów). Woda i surowce energetyczne wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia tylko w niezbędnych ilościach. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: woda, olej napędowy, piasek, tłuczeń kamienny, miął kamienny, cement, itp. Do realizacji przedmiotowego zadania wykorzystywane będą: spycharka gąsienicowa, walec wibracyjny, zagęszczarka wibracyjna, koparko-spycharka, ciągnik kołowy, skrapiaarka do bitumu, rozkładarka mas bitumicznych, równiarka samojezdna, samochody samowyladowcze 5 – 10 t, samochód dostawczy, itp.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie również występować zapotrzebowanie na surowce, materiały czy energię. W tych miejscach, gdzie droga będzie wyposażona w system oświetlenia konieczne będzie zapewnienie energii elektrycznej. W okresie zimowym zarządca drogi wykorzystywał będzie m. in sól lub inne środki do zapewnienia bezpiecznej nawierzchni drogi.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu, drgań i zanieczyszczeń do powietrza, związana głównie z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu. Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą zapylenie powstające w wyniku przemieszczania mas ziemnych przez maszyny wykonujące roboty ziemne oraz transport materiałów, spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz substancje powstające na skutek układania mas bitumicznych.

Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych może wystąpić negatywne oddziaływanie w postaci emisji drgań związane z pracą środków transportu, maszyn drogowych i sprzętu ciężkiego. Drgania są również generowane w dużej mierze przy konwencjonalnych metodach drążenia tunelu. Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Biorąc pod uwagę bliskość zabudowy mieszkaniowej, w tym również znajdujące się bezpośrednio terenu inwestycji budynki mieszkalne wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków, tut. organ uznał za konieczne nałożenie obowiązku unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie środowiska kulturowego określone w punkcie IV ppkt 2 sentencji niniejszej decyzji.

Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter tymczasowy i ustąpią wraz z jej zakończeniem.

Dla asfaltów stosowanych w drogownictwie emisja gazów nie występuje w stężeniach szkodliwych dla przyległych terenów. Jakkolwiek wydzielaniu się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych trudno zapobiec, to możliwe jest znaczne ograniczenie tej emisji w trakcie transportu poprzez zastosowanie opończy szczelnie zakrywających skrzynię ładunkową samochodów przewożących mieszankę bitumiczną.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia przewidziano podjęcie następujących działań:

- w okresie bezdeszczowym podczas prowadzenia prac ziemnych zraszanie powierzchni terenu wodą w celu ograniczenia pylenia,
- materiały sypkie transportować przy użyciu plandek chroniących przed ich rozwiewaniem,
- przechowywać materiały sypkie w szczelnych pojemnikach i zbiornikach,
- masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu,
- dbać o dobry stan techniczny maszyn i pojazdów wykorzystywanych do prac budowlanych, zwłaszcza o jakość stosowanego paliwa,
- ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
- zapewnić odpowiednią organizację ruchu na czas realizacji budowy drogi w rejonie istniejących dróg, tak aby zapobiec tworzeniu się zatorów drogowych.

Ponadto prace należy prowadzić przy użyciu urządzeń i maszyn sprawnych technicznie, eksploatowanych i konserwowanych w sposób prawidłowy. Dodatkowo w celu zmniejszenia uciążliwości spowodowanej pracą maszyn budowlanych zaleca się ich grupowanie, a także unikanie jednoczesnej pracy, w wyniku której dochodzi do zjawiska kumulacji hałasu. Równocześnie w celu minimalizacji oddziaływania hałasu prace budowlane na terenach bezpośrednio sąsiadujących z zabudową mieszkaniową należy wykonywać wyłącznie w porze dnia (tj. od godz. 6:00 do godz. 22:00).

Minimalizacja oddziaływań wynikających z podjęcia inwestycji w zakresie ochrony powietrza opierać się będzie głównie na ograniczeniu czasowym prac oraz odpowiedniej organizacji placu budowy.

W fazie eksploatacji występować będą niezorganizowane emisje zanieczyszczeń powietrza (m.in. tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłu, oraz węglowodorów aromatycznych i alifatycznych) w następstwie ruchu drogowego. W obecnym stanie przejazd kolejowo - drogowy wymusza zatrzymywanie się pojazdów, co powoduje większe emisje zanieczyszczeń do powietrza. Na skutek realizacji inwestycji znacznie poprawi się płynność ruchu samochodów. Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że planowana inwestycja wpłynie pozytywnie na stan powietrza na terenie, na którym się znajduje.

Ponadto analizując informacje dotyczące prognozy ruchu na rozpatrywanym obszarze, można zauważyć, że jest ona bardzo obciążona ruchem oraz że w kolejnych latach ruch pojazdów będzie wzrastać. Przewidywany wzrost natężenia ruchu nie jest wynikiem realizacji planowanej inwestycji, tylko proporcjonalnie zwiększającym się ruchem pojazdów spalinowych, który dotyczył będzie wszystkich odcinków komunikacji drogowych wraz z upływem czasu. Obecna sytuacja, która przysparza trudności w postaci słabej drożności skrzyżowania, zagrożenia bezpieczeństwa na jego terenie oraz wpływa negatywnie na otaczające je tereny, w przypadku braku realizacji inwestycji może jedynie ulec pogorszeniu. Przepustowość oraz bezpieczeństwo ruchu na danym obszarze są ważnymi elementami, które w znacznym stopniu powinny zostać poprawione poprzez stworzenie bezkolizyjnego skrzyżowania drogowego w opisanym miejscu. Budowa skrzyżowania drogowego prowadzącego pod torami kolejowymi przedmiotowej linii, w znacznej mierze spowoduje rozładowanie się korków na danej trasie i udrożnienie drogi wojewódzkiej.

W fazie eksploatacji głównym źródłem dźwięku związanym z przedmiotowym przedsięwzięciem będzie ruch pojazdów odbywający się po drodze wojewódzkiej. Będzie on powodował, podobnie jak w stanie istniejącym, oddziaływanie akustyczne na terenach sąsiadujących bezpośrednio z inwestycją, w tym na terenach zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Zabudowa podlegająca ochronie akustycznej zlokalizowana jest bardzo blisko od krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej nr 780 w Chełmku. W wielu sytuacjach odległość ta jest nie większa niż 2 – 3 m. Bardzo często elewacje frontowe budynków graniczą bezpośrednio z chodnikiem lub zlokalizowane są w bardzo niewielkiej odległości od niego.

W celu określenia stanu klimatu akustycznego w otoczeniu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 780 z linią kolejową nr 93 w miejscowości Chełmek wykonano obliczenia akustyczne w programie SoundPLAN (wersja 8.0) za pomocą francuskiej metody NMPB Routes- 96 (Guide du Bruit). Pozwoliły one na wykonanie oceny poziomu hałasu w sąsiedztwie chronionej zabudowy mieszkaniowej bezpośrednio sąsiadującej z analizowanym odcinkiem drogi. Otrzymane wartości równoważnego poziomu dźwięku obliczone na elewacjach wszystkich budynków mieszkalnych znajdujących się w pierwszej linii zabudowy odniesiono do poziomów dopuszczalnych określonych dla danego terenu podlegającego ochronie akustycznej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 poz.112). Wykonano obliczenia równoważnego poziomu dźwięku w punktach receptorowych, kolejno dla stanu istniejącego, dla wariantu inwestycyjnego W1 (rok 2027) oraz wariantu inwestycyjnego W2 (rok 2027). Wyniki zestawiono uwzględniając oddziaływanie akustycznej tylko drogi wojewódzkiej 780 oraz oddziaływanie skumulowane DW780 z linią kolejową nr 93. Wykorzystano w tym celu prognozę ruchu dla 2027 r. i założono, że wszystkie pojazdy będą poruszały się z prędkością 50 km/h. W modelu obliczeniowym nie uwzględniano żadnych dodatkowych współczynników redukujących (np. z uwagi na poprawę parku samochodowego lub z uwagi na właściwości redukujące hałas nawierzchni drogowej).

Analizując wyniki obliczeń należy stwierdzić, że obecnie prawie we wszystkich punktach poziom dźwięku przekracza dopuszczalne wartości hałasu w środowisku. W porze dnia równoważny poziom dźwięku zawiera się w przedziale od 55.5 dB do 72.0 dB, a w porze nocy od 52.0 dB do 68.6 dB. Przekroczenia wartości dopuszczalnych sięgają więc 10 dB dla pory dnia a dla pory nocy przekraczają 12 dB. Należy zatem stwierdzić, że stan klimatu akustycznego w stanie istniejącym jest bardzo niekorzystny. Budynki zlokalizowane w pierwszej linii zabudowy narażone są na oddziaływanie hałasu większego niż dopuszczalny.

W każdym z wariantów przedsięwzięcia nadal będą występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku. Ponadto nie jest możliwe zastosowanie w tej sytuacji typowych metod ochronnych. W tym przypadku rozwiązania polegające na ograniczeniu prędkości pojazdów lub zastosowaniu nawierzchni o obniżonej hałaśliwości nie będą na tyle skuteczne, aby nie występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku. Mając na uwadze wielkość stwierdzonych przekroczeń wartości dopuszczalnych (powyżej 10 dB), nie jest możliwe ograniczenie negatywnego oddziaływania hałasu drogowego poprzez zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, której skuteczność może wynosić maksymalnie ok. 3-4 dB. Taka redukcja hałasu może jednak zostać uzyskana tylko przy spełnieniu ściśle określonych warunków, przede wszystkim związanych z prędkością ruchu. Ponieważ spodziewane prędkości pojazdów samochodowych po realizacji inwestycji będą stosunkowo niewielkie (w zakresie około 40-70 km/h),

dominującym źródłem hałasu będzie hałas powodowany układem napędowym pojazdów, a nie hałas generowany na styku opony z jezdnią. W obecnej sytuacji nie ma także możliwości wykonania ekranów przeciwhałasowych. To rozwiązanie nie może być zastosowane w tym przypadku z uwagi na brak wystarczającego miejsca. Zastosowanie ekranów spowodowałoby także znaczne ograniczenie dostępu światła w budynkach mieszkalnych. Jedynym rozwiązaniem, które może być zastosowane w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia jest zapewnienie właściwych warunków akustycznych wewnątrz budynków podlegających ochronie przed hałasem.

Niewątpliwie sama realizacja przedsięwzięcia jest działaniem zmierzającym do poprawy klimatu akustycznego na terenach chronionych. Przedsięwzięcie, ze względu na zakres proponowanych rozwiązań projektowych, wpłynie na poprawę klimatu akustycznego w porównaniu do stanu obecnego. Zastosowane rozwiązania spowodują ograniczenie hałasu silników pojazdów (praca układu napędowego), poprzez upłynnienie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej. Korzystniejszym pod względem redukcji hałasu jest wariant W1, w którym droga wojewódzka poprowadzona zostanie częściowo w tunelu pod linią kolejową. Część z budynków mieszkalnych nie będzie znajdowała się już w zasięgach oddziaływania hałasu przekraczającego wartości dopuszczalne. Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie W2 który zakłada rozwiązanie skrzyżowania poprzez budowę wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nad linią kolejową jest mniej korzystne z uwagi na oddziaływanie akustyczne.

W trakcie eksploatacji projektowanej inwestycji wystąpią oddziaływania w zakresie drgań, których źródłem będą poruszające się po drodze pojazdy. Źródłem drgań komunikacyjnych będzie ruch pojazdów samochodowych takich jak samochody osobowe i dostawcze, autobusy, motocykle, a przede wszystkim samochody ciężarowe. Z uwagi na fakt, że projektowana droga posiadać będzie nową i równą nawierzchnię, ruch drogowy będzie płynny, możliwość powstawania drgań będzie ograniczona. W skład nowej nawierzchni będzie wchodziło kilka warstw z kruszywa, przez co możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka. W związku z powyższym na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania drogi w zakresie drgań.

Na etapie budowy przewiduje się powstawanie ścieków bytowych, związanych z potrzebami socjalnymi pracowników, biorących udział w pracach budowlanych. Na czas realizacji inwestycji ustawione zostaną przenośne sanitariaty, z których ścieki odbierane będą przez uprawnione podmioty i kierowane na oczyszczalnię ścieków.

Realizacja planowanej inwestycji wiązać się będzie z przeprowadzeniem prac ziemnych m.in. związanych z budową tunelu, które mogą wpłynąć na czasową zmianę stosunków wodno-gruntowych na analizowanym obszarze. W trakcie prowadzenia robót budowlanych może nastąpić bowiem zmiana poziomu wód gruntowych wywołana kompaktacją gruntu lub drążeniem tunelu. Działania te mogłyby spowodować przerwanie lokalnych poziomów wód gruntowych, a tym samym doprowadzić do zawodnienia lub odwodnienia gruntu w otoczeniu. Warunki wodno-gruntowe w obszarze realizacji obiektu inżynierskiego dla planowanej inwestycji tworzą grunty spoiste półzwarne i twardeplastyczne oraz średnio-zagęszczone charakteryzujące się małą wilgotnością, gdzie poziom wód gruntowych występuje na głębokości przekraczającej 2 m. Warstwę tę tworzą także piaski i żwiry. Teren ten kształtują również grunty słabonośne, ze zwierciadłem wody gruntowej na głębokości mniejszej niż 2 m. W tym przypadku dominują słabo zwięzłe osady rzeczne – mady, piaski i żwiry. W rejonie planowanej inwestycji dominują obszary głównych poziomów wodonośnych o niepełnej izolacji lub jej pozbawione – występują tu przeważnie obszary o wysokim stopniu zagrożenia wód

podziemnych. Wysokie zawodnienie terenu oraz wysoka wartość współczynnika plastyczności ($IL > 0,25$) mogą być przyczyną niskiej nośności podłoża pod projektowaną nawierzchnię drogi oraz posadowienie obiektu inżynierskiego (tunelu). W przypadku wystąpienia powyższej sytuacji należy podjąć działania mające na celu zwiększenie nośności podłoża obejmujące zastosowanie odpowiednich metod technicznych (np. stabilizacja mechaniczna lub chemiczna, geosyntetyki itd.) lub wymianę gruntu.

W związku z powyższym, w przypadku wystąpienia wód gruntowych powyżej poziomu dna wykopu, by zapobiec obniżeniu poziomu wód gruntowych na etapie realizacji tunelu przewiduje się zastosowanie szczelnej obudowy wykopów wraz z odcięciem dopływu wód gruntowych od spodu. Odwodnienie wykopu polegać będzie na obniżeniu pozostałej wewnątrz obudowy wody gruntowej poniżej dna wykopu oraz bieżącym, powierzchniowym odpompowywaniu wód opadowych. Uszczelnienie ścian wykopu planuje się wykonać poprzez zagłębienie obudowy w gruntach nieprzepuszczalnych lub w przypadku, gdy podłoże stanowić będą grunty przepuszczalne, oprócz wspomnianej obudowy, utworzenie przesłony poziomej w technologii Iniekcji Strumieniowej (Jet Grouting). Wykorzystanie tej metody pozwala na pracę w suchym wykopie nawet do 20 m poniżej zwierciadła wód gruntowych, zwłaszcza na terenach o gruntach o wysokich własnościach filtracyjnych. Planowany sposób odwodnienia wykopów zapobiegnie również zagrożeniu jakim jest powstanie leja depresji w obszarze realizacji tunelu. Powyższe rozwiązania w znacznym stopniu ograniczą ryzyko zmiany stosunków gruntowo-wodnych poza wykopem i zminimalizują jego wpływ na sąsiadującą zabudowę do czasu zrównoważenia wyporu przez konstrukcję obiektu.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych, oprócz zmiany poziomu wód gruntowych, może nastąpić również obniżenie jakości wód podziemnych. Na pogorszenie stanu chemicznego ww. wód może wpłynąć przedostanie się do środowiska gruntowo-wodnego m.in.:

- substancji zanieczyszczających pochodzących ze spoiw drogowych,
- substancji ropopochodnych, których źródłem są np. rozlane paliwa,
- odprowadzenie do wód powierzchniowych i gruntu zanieczyszczonych wód opadowo-roztopowych.

W celu eliminacji powyższego zagrożenia zastosowane zostaną odpowiednie działania wykluczające możliwość zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych substancjami szkodliwymi, np. związkami ropopochodnymi. Uszczelnienie miejsc postoju maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsc przechowywania materiałów niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów niebezpiecznych, wyposażenie zaplecza w środki neutralizujące rozlane substancje ropopochodne oraz stosowanie sprawnego sprzętu technicznego w odpowiedni sposób zabezpieczy środowisko gruntowo-wodne przed skażeniem substancjami niebezpiecznymi.

Odpowiednia technologia wykonania, zastosowany system odwodnienia oraz właściwa organizacja robót zapewni minimalizację niekorzystnego oddziaływania inwestycji na środowisko wodno-gruntowe na etapie realizacji.

Na etapie eksploatacji gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi zebranymi z powierzchni jezdni, chodników i ciągów pieszo-rowerowych będzie odbywało się do kanalizacji deszczowej. Wody te zostaną ujęte do zaprojektowanych wpustów deszczowych zlokalizowanych w obrębie jezdni drogi wojewódzkiej nr 780 i dróg gminnych.

Po podczyszczeniu w osadnikach w jakie będą wyposażone wpusty deszczowe oraz kanalizacja deszczowa, nastąpi odprowadzenie wody do odbiorników. Odbiornikiem dla wody opadowej i roztopowej zebranej z powierzchni drogi będzie zbiornik retencyjny podziemny zlokalizowany w strefie zieleni poza jezdnią. Objętość zbiornika musi zapewniać przejęcie wody nawalnej i regulację odprowadzanej wody do istniejącej kanalizacji deszczowej. Zgodnie z aneksem nr 1 do KIP zbiornik retencyjny zbudowany będzie z elementów modułowych o kształcie cylindrycznym o średnicy od ok. 1 do ok. 3 m. Zbiorniki zostaną zamocowane trwale do podłoża gruntowego i zasypane do poziomu projektowanego układu drogowego. Zbiorniki wyposażone zostaną w system włączowy do wykonywania inspekcji i przeglądów oraz przepompownię z systemem zasilania i niezbędną armaturę. Założono retencjonowanie wody opadowej i roztopowej zebranej z elementów powierzchni dróg i jej przepompowanie w sposób kontrolowany do istniejącej kanalizacji deszczowej. W dokumentacji wskazano, iż cylindryczny kształt zbiorników i ich trwałe zamocowanie do podłoża gruntowego nie będą wpływać na przepływ i kształtowanie się poziomu wód gruntowych.

Dodatkowo budowa tunelu w wariantie 1 spowoduje konieczność odwodnienia powierzchni drogi poniżej istniejącego poziomu terenu. Zachodzić będzie konieczność kontrolowanego odprowadzania wody zebranej z powierzchni drogi na pozostałym odcinku objętym opracowaniem. W związku z tym planowane do wykonania odwodnienie będzie się również składało z podziemnego zbiornika, który zapewni możliwość zmagazynowania wody opadowej i roztopowej zebranej z powierzchni drogi (w tym na odcinku zaprojektowanego tunelu). Odprowadzenie wody zebranej w zbiorniku podziemnym będzie następowało w późniejszym okresie tj. po ustaniu opadów w momencie, kiedy istniejąca kanalizacja deszczowa nie będzie już obciążona wcześniejszymi opadami. Przepompowanie w sposób kontrolowany wody ze zbiornika do istniejącej kanalizacji deszczowej będzie realizowane poprzez przepompownię. Przepompownia będzie stanowiła urządzenie o konstrukcji żelbetowej wyposażone w komory i dwie pompy, uruchamiane naprzemiennie. Obecność dwóch pomp zagwarantuje możliwość zapewnienia ciągłej pracy przepompowni w przypadku awarii jednej z pomp lub w przypadku konieczności naprawy lub konserwacji jednej z nich.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

Projektowane przedsięwzięcie, w fazie realizacji i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii, a ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej jest mało prawdopodobne.

Przedsięwzięcie będzie zaprojektowane zgodnie z rozporządzeniami wykonawczymi do ustawy Prawo budowlane. W ramach inwestycji zapewniona będzie m.in.: odpowiednia konstrukcja obiektu inżynierskiego i właściwe jego posadowienie oraz dostateczna nośność tego obiektu, które uniemożliwią katastrofę budowlaną. Na etapie wykonawstwa budowa będzie prowadzona pod nadzorem inwestorskim, zapewnione będą dobrej jakości materiały i prefabrykaty. Przy pracach związanych z budową i przebudową infrastruktury technicznej zapewnione będą odpowiednie odległości, przeprowadzone zostaną wymagane próby szczelności.

Adaptacja inwestycji do zmian klimatu przejawia się m. in. w zastosowaniu rozwiązań technicznych (mieszanka asfaltowa) spełniających wymagania w zakresie odporności na temperatury występujące w obszarze realizacji inwestycji. Nawierzchnię jezdni

zaprojektowano jako odporną na zmiany temperatury oraz na penetrację wody. Elementy infrastruktury są przystosowane do stosowania i eksploatacji w polskiej strefie klimatycznej.

Analizowany odcinek drogi posiadać będzie szereg zabezpieczeń i będą wykonane z materiałów najwyższej jakości. Droga będzie na bieżąco kontrolowana pod względem stanu technicznego. Ze względu na klimat ryzyko dla planowanej inwestycji wiąże się z występowaniem dużych zmian temperatur. Planowana inwestycja jest przygotowana na występowanie różnych gwałtownych zjawisk pogodowych.

Z uwagi na lokalny charakter Inwestycji nie przewiduje się jakiegokolwiek oddziaływania na warunki klimatyczne, zarówno na etapie budowy, jak również na etapie eksploatacji inwestycji. Nie przewiduje się wpływu na klimat ani w skali globalnej ani lokalnej.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie powodował emisję odpadów do środowiska. Podczas budowy drogi powstawać będą odpady m.in. z następujących prac: rozbiórki kolidujących sieci uzbrojenia terenu, wycinki drzew i krzewów, robót ziemnych, odwodnienia, ułożenia nawierzchni drogi, budowy oświetlenia drogi, przebudowy oraz zabezpieczenia sieci uzbrojenia terenu, związanych z zapleczem sanitarnym i placem budowy. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe gospodarowanie odpadami, w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami, będzie wykonawca robót budowlanych.

Podczas eksploatacji drogi będą powstawały odpady m.in. związane z: remontami, utrzymaniem i konserwacją dróg, funkcjonowaniem oświetlenia drogi, funkcjonowaniem elementów odwodnienia oczyszczających wody spływające z powierzchni jezdni (kolizjami i wypadkami drogowymi, wśród których znajdują się również odpady niebezpieczne). Obowiązek zagospodarowania odpadów powstających w fazie bezawaryjnej eksploatacji drogi, podobnie jak w trakcie budowy drogi, zgodnie z ustawą o *odpadach* spoczywał będzie na wytwórcy odpadów tj. podmiot, który na zlecenie zarządcy drogi będzie świadczył usługi w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania konserwacji i napraw, chyba, że umowa o świadczeniu usługi będzie stanowiła inaczej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów, pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami, zgodnej z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami oraz przepisami szczegółowymi.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji,

Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane z zastosowaniem technologii procesowych i technicznych stosowanych w budownictwie tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego. Jak wynika z informacji zawartych w przedstawionej KIP, mieszkańcy i użytkownicy okolicznej zabudowy będą narażeni na niewielkie niedogodności i utrudnienia powodowane przez fazę budowy. Uciążliwości te będą krótkotrwałe i będą dotyczyć głównie występowania hałasu, drgań i emisji pyłu. Przedstawione oddziaływania będą miały charakter punktowy i okresowy, związany wyłącznie z etapem realizacji przedsięwzięcia. Uciążliwości te ustąpią wraz z zakończeniem fazy budowy i będą minimalizowane poprzez szereg planowanych do zastosowania działań oraz warunków zawartych w sentencji niniejszej decyzji.

W przypadku przedmiotowej inwestycji drogowej, głównym oddziaływaniem jakie może wystąpić, a które może ulegać kumulacji powodującej wzrost niekorzystnych zjawisk w środowisku jest oddziaływanie w zakresie hałasu. Nowa nawierzchnia drogi, która zostanie wykonana w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, spowoduje zmniejszenie oddziaływania akustycznego w odniesieniu do stanu istniejącego na terenach podlegających ochronie.

W związku z powyższym zarówno w okresie realizacji, jak również eksploatacji, przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

Celem przedsięwzięcia jest wyeliminowanie zagrożenia poprzez bezpieczne odseparowanie ruchu kolejowego od ruchu samochodowego.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Istniejąca droga wojewódzka 780 krzyżuje się w Chełmku z linią kolejową nr 93. Analizowany obszar znajduje się na terenie miasta znajdującego się na pograniczu województwa małopolskiego i śląskiego. Dzięki takiemu usytuowaniu obszar ten stanowi ważny szlak transportowy i komunikacyjny. Obecnie na terenie omawianego skrzyżowania ruch pojazdów jest na poziomie kilkunastu tysięcy w ciągu dnia wliczając w to znaczny udział pojazdów ciężarowych. Jest to spowodowane faktem, iż jest to bardzo ważny szlak komunikacyjny i tranzytowy z Krakowa w kierunku Śląska i dalej na zachód kraju. Obecna sytuacja powoduje utrudnienia w drożności skrzyżowania, stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz wpływa negatywnie na otoczenie.

Na obszarze analizowanej inwestycji nie stwierdzono występowania osuwisk.

Występowanie surowców mineralnych na analizowanym terenie jest bezpośrednio powiązane z budową geologiczną, morfologią i tektoniką. Na analizowanym terenie znajduje się udokumentowane złożo surowców mineralnych „Janina”. Kopaliną główną tego złoża jest węgiel kamienny. Złożo „Janina” zlokalizowane jest na terenie będącym również obszarem i terenem górniczym o nazwie „Libiąż IV”. Zarówno teren, jak i obszar górniczy posiadają status „aktualny”.

Rozwiązanie przewidujące budowę tunelu (wariant 1) charakteryzuje się mniejszą ingerencją w krajobraz ze względu na mniejszą zajętość terenu w rejonie przebudowywanego skrzyżowania oraz brakiem potrzeby wprowadzenia do otoczenia elementu stanowiącego dominantę krajobrazową. Natomiast budowa wiaduktu znacznie wpłynęłaby na otoczenie, gdyż stanowiłaby nowy element krajobrazu.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy UUOŚ, przedmiotowa inwestycja zwolniona jest z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto, analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod kątem zagrożenia dla środowiska uwzględniono:

a) występowanie obszarów wodno-błotnych, innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych oraz ujść rzek,

Inwestycja znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi.

Ze względu na wysokie zawodnienie terenu, przewiduje się, że realizacja obiektu inżynierskiego wymagać będzie przeprowadzenia wyprzedzającego odwodnienia wykopu.

b) występowanie obszarów wybrzeży i środowiska morskiego,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim.

c) możliwe występowanie obszarów górskich lub leśnych,

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami pasm górskich oraz poza terenami leśnymi.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

Przedsięwzięcia zlokalizowane jest poza terenami szczególnego zagrożenia powodzią, jak również poza terenami na których zlokalizowane są ujęcia wód podziemnych i powierzchniowych oraz poza strefami ochronnymi ujęć.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Zgodnie z bazą przyrodniczą, będącą w posiadaniu RDOŚ w Krakowie, obszar inwestycji znajduje się poza formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-4, 6-10 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336).

Teren inwestycji zlokalizowany jest także poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem obszarów Natura 2000. Najbliższym obszarem Natura 2000 znajdującym się w odległości ponad 7 km od terenu przedsięwzięcia są Stawy w Brzeszczach PLB120009.

W rejonie planowanej inwestycji zidentyfikowano lokalny szlak przemieszczania się zwierząt – ssaków, płazów i gadów. Służy on przemieszczaniu się zwierząt pomiędzy kompleksami leśnymi po północnej i południowej stronie inwestycji. Teriofauna, w tym ssaki kopytne, regularnie żerują na polach uprawnych i łąkach, przemieszczają się wzdłuż ciągów zieleni, w ciągu dnia szukając schronienia w zadrzewieniach i lasach. Zwierzęta wykorzystują nasyp kolejowy przebiegający między kompleksami leśnymi po północnej i południowej stronie inwestycji jako lokalny szlak migracyjny. W stanie istniejącym, pomijając przejazd, którego przebudowa jest przedmiotem niniejszego opracowania, nasyp kolejowy stanowi wolny od przeszkód korytarz przecinający Chełmek. Towarzyszą mu zadrzewienia, luźne drzewa i zieleń parkowa, które ułatwiają zwierzętom wykorzystanie tej trasy migracji. Z tego powodu przebudowa przejazdu w formie tunelu pozwoli zwiększyć drożność lokalnego korytarza migracyjnego.

Na obszarze inwestycji nie stwierdzono stanowisk roślin chronionych. Natomiast w rejonie inwestycji, w odległości ok. 425 m (strona lewa, km ok. 53+550), znajdują się dwa płaty siedlisk chronionych, są to łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (91E0). Ze względu na odległość od planowanych prac budowlanych przewiduje się, że siedlisko to nie jest narażone na niekorzystne oddziaływanie w związku z przedmiotową inwestycją.

W sąsiedztwie tych siedlisk nie będą prowadzone żadne prace, nie przewiduje się również istotnych, mogących im zagrażać, zmian w stosunkach wodnych.

W ramach inwestycji planowana jest konieczność wykonania wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowaną inwestycją. Wycinka zieleni będzie ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego z konieczności zachowania podstawowych parametrów geometrycznych drogi, mających wpływ na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg oraz jej prawidłowego odwodnienia. Planuje się wycinkę drzew i krzewów o przybliżonym zakresie wynoszącym dla wariantu W1 ok. 22 ha płatów zadrzewień i zakrzewień oraz ok. 154 szt. pojedynczych okazów drzew.

Zadrzewienia występujące w obszarze planowanej inwestycji reprezentowane są przez gatunki drzew i krzewów ozdobnych, pochodzących z planowanych nasadzeń, typowych dla terenów zieleni reprezentacyjnej, towarzyszącej ulicom w obrębie centrów miast. Drzewostan tworzą tu głównie: żywotnik zachodni (*Thuja occidentalis*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), śliwa owocowa (*Prunus domestica*), klon jesionolistny (*Acer negundo*), surmia bignoniowa (*Catalpa bignonioides*), brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), klon zwyczajny (*Acer platanoides*), sosna zwyczajna (*Pinus sylvestris*), dąb szypułkowy (*Quercus robur*) wraz z domieszką pojedynczych egzemplarzy śliwy ałyczy, świerka kłującego, świerka pospolitego, klona jawora, klona srebrzystego, głogu pośredniego, czereśni owocowej, jabłoni owocowej, gruszy owocowej, kasztanowca białego, cyprysika groszkowego, orzecha włoskiego, wiązu holenderskiego, wiśni piłkowanej, robinii białej, modrzewia europejskiego, jodły pospolitej oraz krzewów jałowca pospolitego, jałowca sabińskiego, jałowca chińskiego, irgi szwedzkiej, berberysu thunbergia, ligustru pospolitego, magnolii, bukszpanu wiecznie zielonego, lawendy wąskolistnej, perukowca podolskiego, cisa pospolitego, tawuły japońskiej, tawuły szarej, tawuły van Houtte'a, sosny górskiej, bzu czarnego, śnieguliczki białej, kaliny koralowej, pęcherznicy kalinolistnej, forsycji pośredniej, lilaka pospolitego, róży wielkokwiatowej, hortensji ogrodowej, różanecznika japońskiego, trzmieliny fortune'a i leszczyny pospolitej. Wiek zadrzewień występujących w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia wynosi ok. 60-70 lat dla najstarszych egzemplarzy lipy drobnolistnej, brzozy brodawkowatej, klona srebrzystego, dębu szypułkowego (około 100 lat), pochodzących z pierwotnych nasadzeń przyulicznych, wiek nasadzeń wyspy skrzyżowania oraz terenów przyległych określa się na około 30 lat z licznymi egzemplarzami młodszymi w wieku do 15 lat. Stan zdrowotny zadrzewień określa się jako dobry. W koronach drzew występuje drobny i średni posusz gałęziowy, typowy dla drzew starszych, u młodych egzemplarzy posusz jest drobny i nieliczny. Ponadto na terenie opracowania występują 3 egzemplarze całkowicie suche, które kwalifikują się do usunięcia w ramach cięć sanitarnych drzewostanu.

Wycinkę drzew i krzewów, należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (czyli poza okresem od 1 marca do 15 października). W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest również ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy i dróg dojazdowych. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie budowy, prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że planuje się wykonać nasadzenia w stosunku 1 do 2 do niezbędnej wycinki. Wykonane zostaną z puli rodzimych gatunków odpowiadającej przeznaczonym do wycinki m.in.: jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), klon zwyczajny (*Acer platanoides*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), klon jawor (*Acer pseudoplatanus*) oraz grab zwyczajny (*Carpinus betulus*), leszczyna pospolita (*Corylus avellana*), trzmielina zwyczajna (*Euonymus europaea*), kalina koralowa (*Viburnum opulus*) i bez czarny (*Sambucus nigra*).

Analizowany obszar, w większości jest terenem zabudowanym, silnie przekształconym przez człowieka. W bliskim sąsiedztwie znajdują się jednak duże kompleksy leśne, naturalne i sztuczne zbiorniki wodne oraz łąki i obszary zielone – pola uprawne, parki i ogródki działkowe. Na zinwentaryzowanym obszarze napotkano gatunki pospolite i szeroko rozpowszechnione w Polsce, typowe dla strefy ekotonowej pomiędzy terenami zabudowy, rozproszonej zabudowy, zieleni urządzonej, zbiorowisk łąkowych i ruderalnych oraz płatów zadrzewień. Z uwagi na stałą presję człowieka, zdecydowanie najliczniej reprezentowana jest grupa gatunków synantropijnych, które przystosowały się do życia w stałym sąsiedztwie człowieka.

W trakcie przeprowadzonych wizji terenowych w obszarze inwestycji stwierdzono występowanie czterech gatunków ssaków łownych: lisów (*Vulpes vulpes*), kun (*Martes sp.*), saren (*Capreolus sp.*) i dzików (*Sus scrofa*). Mozaika występujących tu siedlisk stanowi także miejsce życia dla gryzoni - myszy, nornic, norników oraz drobnych ssaków owadożernych – kretów i ryjówek. Ponadto stwierdzono żerowanie 3 gatunków ptaków: kosa (*Turdus merula*), sroki zwyczajnej (*Pica pica*) i sierpówki (*Streptopelia decaocto*).

W rejonie planowanych prac budowlanych nie stwierdzono występowania płazów i gadów. Na objętym inwentaryzacją terenie nie stwierdzono licznych miejsc mogących stanowić siedlisko rozrodcze płazów. Jednak w analizowanym buforze 300 m znajduje się jeden mały staw, który może być wykorzystywany przez tę grupę zwierząt do rozrodu. W większej odległości (ok. 600 m) znajduje się kolejny, mały zbiornik a na północ od obszaru inwestycji w kompleksie leśnym zlokalizowane są stawy rybne. Obecność lasów po północnej i południowej stronie miasta Chełmek i inwestycji oraz fakt, że znajdują się w nich zróżnicowane zbiorniki wodne oznacza, że wzdłuż łączących te obszary nasypów torów kolejowych może odbywać się migracja herpetofauny między tymi dwoma siedliskami. Kompleksy leśne i liczne stawy oraz naturalne zbiorniki znajdujące się w okolicy stanowią bogate siedlisko herpetofauny. Stwierdzono występowanie w tym obszarze 11 gatunków płazów: grzebiuszka ziemna (*Pelobates fuscus*), kumak nizinny (*Bombina bombina*), ropucha paskówka (*Epidela calamita*), ropucha zielona (*Bufo viridis*), traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*), żaba moczarowa (*Rana arvalis*), żaba trawna (*Rana temporaria*), ropucha szara (*Bufo bufo*), rzekotka (*Hyla sp.*), żaba wodna (*Pelophylax esculentus*), żaba jeziorkowa (*Pelophylax lessonae*) i 3 gatunków gadów: jaszczurka zwinka (*Lacerta agilis*), zaskroniec zwyczajny (*Natrix natrix*), jaszczurka żyworodna (*Zootoca vivipara*). W związku z powyższym, na czas prowadzonych prac budowlanych powinna być zapewniona opieka herpetologa w celu, m.in. prowadzenia kontroli głębokich wykopów (także zalewanych wodą), zabezpieczenia tych wykopów przed przedostawaniem się do nich gatunków gadów i płazów, itp. W przypadku stwierdzenia obecności płazów i gadów na terenie prowadzonych robót, winny być one odłowione i wyniesione, poza teren realizacji inwestycji. Prace budowlane można rozpocząć po przeniesieniu osobników dorosłych i ich form rozwojowych. Wówczas Inwestor powinien wystąpić do RDOŚ w Krakowie z wnioskiem o wydanie zezwolenia na przeniesienie gatunku chronionego i zniszczenie jego siedliska zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie z zasadą przeczności, w sytuacji wystąpienia intensywnej migracji płazów należy zabezpieczyć place budowy, wygrodzeniem tymczasowym, mającym na celu ochronę

przed przedostawianiem się płazów i gadów w obręb prowadzonych prac budowlanych. Tymczasowe ogrodzenie należy wykonać z materiału trwałego, umożliwiającego jego właściwe funkcjonowanie przez cały okres aktywności płazów. Do wykonania można wykorzystać folię budowlaną o wysokiej gramaturze, agrotkaninę, geotkaninę lub siatkę o średnicy oczek nie większych niż 0,5 cm. Ogrodzenie należy zagłębić w gruncie tak, aby zachować jego szczelność w całym okresie funkcjonowania. Ogrodzenie należy zakończyć przewieszką o długości 10 cm, skierowaną na zewnątrz projektowanego układu drogowego bądź całe ogrodzenie pochylić w kierunku na zewnątrz od terenu budowy pod kątem 60-70°. Wysokość ogrodzenia powinna wynieść min. 50 cm nad gruntem z przewieszką. Wolne końce ogrodzenia należy ukształtować w sposób powodujący zawracanie zwierząt w kierunku siedlisk poprzez zastosowanie tzw. zawrotek – U-kształtnych zakończeń o szerokości 0,5 m i długości 0,7 – 0,8 m.

W obszarze planowanych prac budowlanych nie stwierdzono siedlisk ściśle chronionych bezkręgowców, jedynym chronionym gatunkiem, którego występowanie stwierdzono w trakcie inwentaryzacji jest ślimak winniczek (*Helix pomatia*).

Wskazuje się, na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów, celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanych decyzji. Powołanie nadzoru przyrodniczego ma również na celu zapewnienie skutecznej ochrony grup zwierząt najbardziej narażonych na zwiększoną śmiertelność podczas realizacji przedsięwzięcia: płazów, ze względu na szeroki zakres planowanych prac ziemnych oraz ptaków i nietoperzy, ze względu na zaplanowaną wycinkę zieleni. Nadzór powinien zostać zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola i zapewnienie, by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej. Prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym pozwoli zmniejszyć oddziaływanie na występującą na tym terenie faunę do minimum.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

Z pisma Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Departamentu Monitoringu Środowiska Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Krakowie (znak: DM-KR.731.1.82.2023z dnia 17 marca 2023 r.), dotyczącego tła zanieczyszczeń powietrza na analizowanym obszarze wynika, że wartość średnioroczna stężenia pyłu zawieszonego PM_{2,5} przekracza wartość graniczną określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu, wynoszącą 20 µg/m³. Na początkowym odcinku planowanego przedsięwzięcia (punkt przecięcia ul. Mickiewicza z drogą DW780) dla PM_{2,5} odnotowano 22 µg/m³. Dla pozostałych substancji wartości na analizowanym terenie kształtują się poniżej dopuszczalnych poziomów stężenia.

W 2016 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie zlecił realizację zadania pt. „Wykonanie okresowych pomiarów hałasu oraz map akustycznych 2016 r. dla dróg wojewódzkich województwa małopolskiego.” Opracowanie objęło m.in. odcinek DW780 o długości 5,3 km przebiegający przez Gminę Chełmek. Wyniki przeprowadzonych badań wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Dodatkowo przez Gminę Chełmek przebiega linia kolejowa nr 93, która również jest źródłem hałasu.

g) obszary, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

W obrębie realizacji analizowanej inwestycji znajdują się obiekty, głównie domy mieszkalne wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Natomiast w obszarze realizacji i oddziaływania inwestycji nie stwierdzono obecności stanowisk archeologicznych.

Najistotniejszym czynnikiem mogącym mieć istotny wpływ na obiekty zabytkowe na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych jest emisja drgań. Biorąc pod uwagę lokalizację budynków mieszkalnych wpisanych do wojewódzkiej ewidencji zabytków bezpośrednio terenu realizacji inwestycji w sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek by na etapie jego realizacji wykonać monitoring drgań. Pozwoli to zabezpieczyć te obiekty przed niekorzystnym wpływem etapu realizacji inwestycji.

Ponadto podczas realizacji prac budowlanych należy zachować szczególną ostrożność przede wszystkim, gdy prace te będą realizowane w sąsiedztwie obiektów. Szczególną ostrożność należy zachować również podczas prac ziemnych. Zgodnie z art. 32 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami każdy, kto w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest zobowiązany:

- a) wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć zabytek,
- b) zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
- c) niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza lub prezydenta).

W przypadku odkrycia w trakcie prac zagrożenia zniszczeniem lub uszkodzeniem stanowisk archeologicznych o wyjątkowej wartości historycznej bądź naukowej niezbędne będzie przeprowadzenie ratowniczych badań wykopaliskowych. Wskazuje się, że odkrycie nowego stanowiska archeologicznego pociąga za sobą konieczność uzyskania uzgodnienia od konserwatora zabytków.

h) gęstość zaludnienia,

Miasto Chełmek zajmuje powierzchnię 27 km² i w roku 2021 zamieszkiwało je 12 480 osób. Gęstość zaludnienia wynosi więc ok 457 os./km².

i) obszary przylegające do jezior,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami przylegającymi do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Na obszarze, przez które przebiega projektowana inwestycja brak jest wyznaczonych obszarów ochrony uzdrowiskowej i uzdrowisk.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Przedsięwzięcie w całości zlokalizowane poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Analizowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w zasięgu jednolitych części wód powierzchniowych:

- **Przemsza od Białej Przemszy do ujścia o kodzie: PLRW20001021294**
- **Wisła od Przemszy do Skawy o kodzie: PLRW20001121339**

oraz w zasięgu jednolitych części wód podziemnych o kodzie:

- **PLGW2000146,**
- **PLGW2000147.**

W wyniku analizy przedłożonych dokumentów, w tym opinii Dyrektora RZGW w Krakowie oraz z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanej inwestycji oraz przy zastosowaniu rozwiązań wskazanych w niniejszej decyzji nie przewiduje się negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 57, art.59 i art.61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022r. (Dz. U. 2023 poz.300).

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Planowane przedsięwzięcie może spowodować chwilowe pogorszenie stanu środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych robót. Uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie występujące podczas budowy inwestycji będą miały charakter lokalny oraz przemijający, występujący w pobliżu terenu aktualnie prowadzonych prac budowlanych.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Ze względu na charakter przedsięwzięcia oraz odległość od granicy państwa (około 70 km) nie będzie ono źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

Przewiduje się, że oddziaływanie będzie nieznaczne ze względu na niewielką skalę oraz lokalny charakter przedsięwzięcia.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

Przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter i zastosowane rozwiązania eliminujące uciążliwe oddziaływanie na etapie realizacji oraz eksploatacji nie będzie źródłem zagrożeń, które w sposób znaczący miałyby negatywny wpływ na środowisko naturalne, w tym zdrowie ludzi.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,

Oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie realizacji ma charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny. Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie stałe o niewielkim nasileniu.

- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,**

W ramach przedmiotowego postępowania przeanalizowano możliwość kumulacji oddziaływań w zakresie emisji hałasu z linią kolejową nr 93. Wyniki obliczeń dla oddziaływania skumulowanego wykazały, że oddziaływanie ruchu kolejowego nie stanowi uciążliwości akustycznej na przedmiotowym terenie. Dominującym źródłem hałasu jest i nadal będzie ruch pojazdów samochodowych, hałas pochodzący od ruchu kolejowego będzie w minimalnym stopniu wpływał na kształtowanie się klimatu akustycznego w rejonie inwestycji. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami przedstawionymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z jego eksploatacją w powiązaniu z linią kolejową, nie wystąpią znaczące negatywne oddziaływania na środowisko o charakterze skumulowanym.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

W celu ograniczania etapu realizacji na środowisko konieczne będzie wykonywanie odpowiedniego planu robót budowlanych oraz zastosowanie odpowiedniej technologii i wykonywanie prac pod nadzorem przyrodniczym. Przy zastosowaniu planowanych rozwiązań ograniczających oddziaływanie planowego przedsięwzięcia na środowisko zawartych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia oraz wskazanych w sentencji niniejszej decyzji, jego eksploatacja nie będzie powodować ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza zarówno na etapie realizacji i eksploatacji. Powstające odpady nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska pod warunkiem przestrzegania przepisów ochrony środowiska oraz przepisów dotyczących odpadów. Również zastosowane zabezpieczenia i rozwiązania będą chronić środowisko gruntowo - wodne. Nie przewiduje się również żeby inwestycja stwarzała zagrożenie w zakresie pozostałych komponentów środowiska, po jej zrealizowaniu znacząco poprawi się bezpieczeństwo ruchu.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi obligatoryjny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Analiza zgromadzonego materiału doprowadziła do jednoznacznej konkluzji, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne. Wyżej wymienione cechy przedsięwzięcia przeanalizowane w kontekście kryteriów, o których mowa w art. 63 ust. 1 UUOŚ potwierdzają trafność zawartego w sentencji rozstrzygnięcia.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 UUOŚ charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 136) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 k.p.a.).

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a.).

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 k.p.a.).

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie**

mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony zawiadamiane zgodnie z art. 49 k.p.a.,
3. OO.EB a/a.

Do wiadomości:

1. Małopolski Państwowy Wojewódzkiego Inspektor Sanitarny w Krakowie,
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Katowicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich,
3. Organ ochrony środowiska zgodnie z art. 86a UWOŚ.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej na mocy art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 z późn. zm.).