



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

OO.4222.6.2020.TP

Kraków, 21 stycznia 2021 r.

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 106 § 1, § 2, § 4 i art. 142 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm. - cyt. dalej jako "k.p.a.") oraz art. 90 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i pkt 2, ust. 4, ust. 7, ust. 8 i art. 91 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm. - cyt. dalej jako "UUOŚ"), w związku z postępowaniem w sprawie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia wskazanego we wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej – dalej ZRID pod nazwą:

- **„Budowa drogi ekspresowej S52 odc. Północna Obwodnica Krakowa: węzeł Modlnica - węzeł Kraków Mistrzejowice (bez węzła) Część III - odcinek od km 14+130,11 do km 14+459,93. Początek inwestycji w km 14+130,11. Koniec inwestycji w km 14+459,93,**
- **Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa - Kraków, odcinek realizacyjny nr III od km 640+600 węzeł Widoma (bez węzła) do km 658+896,30 węzeł „Igołomska” (bez węzła) w Krakowie, długości 18,296 km. Część III - odcinek od km 14+459,93 do km 14+652,41 (pikietaż łącznicy POK). Początek inwestycji w km 14+459,93. Koniec inwestycji w km 14+652,41”,**

którego Inwestorem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, działający przez Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, w imieniu którego występuje Pełnomocnik,

**uzgadniam realizację przedmiotowego przedsięwzięcia**

z zachowaniem warunków zawartych w:

- decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa północnej obwodnicy Krakowa”,
- decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30.11.2016 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.5.2016.pGD,
- decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2015 r., znak: OO.4200.3.2014.ASu o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska)”,

- decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 sierpnia 2017 r., znak DOOŚ-OAII.4200.1.2015.ew.aj52,

odnoszących się do analizowanego zakresu wniosku, z niżej wymienionymi zmianami i uszczegółowieniami warunków dla inwestycji wskazanej we wniosku o ZRID.

**I. Wprowadzam wyszczególnione poniżej zmiany uwarunkowań zawarte w sentencji decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30.11.2016 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.5.2016.pGD, wynikające z projektu budowlanego i raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (wraz z aneksem) wykonanych na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko:**

1. Punkt I.2.1 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: *„Prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze昼iennej (godz. 6:00 – 22:00), za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.”*
2. Punkt I.2.3 a) decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: *„Główne zaplecza budowy oraz bazy materiałowe należy zlokalizować w odległości ponad 50 m od cieków oraz poza terenami stanowiącymi formy ochrony przyrody”.*
3. Punkt I.2.6 a) tiret 7 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: *„W związku z wycinką drzew, od km 14+130,11 do km 14+459,93 inwestor powinien zrekompensować stratę w środowisku poprzez wprowadzenie nasadzeń w liczbie minimum 100 drzew. Nadzór przyrodniczy winien zweryfikować materiał nasadzeniowy zakupiony przez inwestora, który powinien być dobrej jakości – odpowiedni pod względem wieku, odporny na zanieczyszczenia gleby, (zasolenie) oraz zanieczyszczenie powietrza, a także powinien być odporny na złamania oraz mało wrażliwy na cięcia. Nasadzenia należy wykonać z gatunków rodzimego pochodzenia, właściwych dla siedliska. Miejsca nasadzeń, o ile będzie to możliwe należy zlokalizować w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, w formie kęp lub rzędów. W dolinach cieków linię brzegową należy obsadzić formą krzewiastą wierzb – wierzbą wiciową, nieco dalej od koryta należy posadzić olszę czarną i formy drzewiaste wierzb (np. wierzba krucha). Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy drogi, w miejscach niezagrożających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Należy również zapewnić pielęgnację nasadzeń oraz ich uzupełnienia przez okres 5 lat po posadzeniu.”*
4. Punkt I.2.6 d) decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: *„Umocnienia betonowe urządzeń odwadniających należy stosować tylko w miejscach niezbędnych. W przypadku konieczności umocnienia rowów przy użyciu prefabrykatów betonowych należy zastosować nachylenie skarp rowów od 1:2,5 do 1:1,5. Zabrania się stosowania tzw. „korytek krakowskich”, stanowiących pułapki dla płazów.”*
5. Punkt I.2.6 f) decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: *„Wycinkę drzew i krzewów należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 września. W przypadku, gdy konieczne będzie prowadzenie wycinki drzew w sezonie lęgowym, w celu uniknięcia wyrządzenia szkody w środowisku, jaką byłoby zniszczenie lęgów (jaj piskląt) oraz obumarcie jaj lub śmierć piskląt w wyniku płoszenia dorosłych ptaków na etapie realizacji dopuszcza się możliwość płoszenia ptaków zainicjowaną przed okresem lęgowym, które*

wykluczy zagnieżdżenie się ptaków na terenie przedsięwzięcia. W przypadku konieczności wykonania prac w okresie podlegającym wyłączeniu, dokonanie wycinki drzew i/lub krzewów jest możliwe pod warunkiem stwierdzenia – w wyniku poprzedzającej je kontroli (wykonanej w dniu planowanej wycinki, z udziałem ornitologa), braku obecności gatunków chronionych, zasiedlających drzewa i krzewy przeznaczone do usunięcia.

6. Punkt II.8 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: „W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiorników podczas ulewnych deszczy pochodzących z całego III odcinka S52 oraz części dróg serwisowych, należy zrealizować zaprojektowany zbiornik retencyjny w następującej lokalizacji:”

<b>Oznaczenie</b>	<b>Typ</b>	<b>Kilometraż S52</b>	<b>Strona S52</b>	<b>Ostateczny odbiornik</b>	<b>Pojemność [m³]</b>
ZB.15	Retencyjny podziemny	14+400	L	Dłubnia	1 769

7. Rezygnuje się z wykonania warunku zawartego w punkcie II.13 decyzji.

8. W punkcie II.14 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: „W ramach środków minimalizujących propagację hałasu w środowisku na całej długości projektowanego odcinka drogi należy zastosować nawierzchnię bitumiczną – SMA 8 oraz ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie w następującej lokalizacji:”

<b>Lp.</b>	<b>Oznaczenie ekranu</b>	<b>Kilometraż drogi</b>	<b>Strona drogi</b>	<b>Rodzaj ekranu</b>	<b>Rzeczywista długość ekranu [m]</b>	<b>Wysokość [m]</b>
1.	E-33	14+246 – 14+460	L	pochłaniający	214	3,00

9. Punkt V.1 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: „Inwestor przy współpracy z nadzorem przyrodniczym złożonym z ornitologa, herpetologa, chiropterologa, i teriologa powinien przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie sprawozdanie z prowadzonego nadzoru przyrodniczego przynajmniej raz w roku, do czasu oddania drogi do użytku.”

10. Rezygnuje się z wykonania warunku zawartego w punkcie V.6 decyzji.

- II. Wprowadzam wyszczególnione poniżej zmiany uwarunkowań zawarte w sentencji decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2015 r., znak: OO.4200.3.2014.ASu o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 sierpnia 2017 r., znak: DOOŚ-OAII.4200.1.2015.ew.aj52, wynikające z projektu budowlanego i raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (wraz z aneksem) wykonanych na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko:**

1. Punkt 1.2.12 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: „Prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze昼iennej (godz. 6:00 – 22:00), za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.”
2. Punkt 1.2.18 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: „Wycinkę drzew i krzewów należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 września. W przypadku, gdy konieczne będzie prowadzenie wycinki drzew w sezonie lęgowym, w celu uniknięcia wyrządzenia szkody w środowisku, jaką byłoby zniszczenie lęgów (jaj piskląt) oraz obumarcie jaj lub śmierć piskląt w wyniku płoszenia dorosłych ptaków na etapie realizacji dopuszcza się możliwość płoszenia ptaków zainicjowaną przed okresem lęgowym, które wykluczy zagnieżdżenie się ptaków na terenie przedsięwzięcia. W przypadku konieczności wykonania prac w okresie podlegającym wyłączeniu, dokonanie wycinki pojedynczych sztuk drzew i/lub krzewów jest możliwe pod warunkiem stwierdzenia – w wyniku poprzedzającej je kontroli (wykonanej w dniu planowanej wycinki, z udziałem ornitologa), braku obecności gatunków chronionych, zasiedlających drzewa i krzewy przeznaczone do usunięcia.
3. W punkcie II.14 decyzji zmieniam i uszczegóławiam zapis w następujący sposób: „W ramach środków minimalizujących propagację hałasu w środowisku na całej długości projektowanego odcinka drogi należy zastosować nawierzchnię bitumiczną – SMA 8 oraz ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie w następującej lokalizacji:”

<i>Lp.</i>	<i>Oznaczenie ekranu</i>	<i>Kilometraż drogi</i>	<i>Strona drogi</i>	<i>Rodzaj ekranu</i>	<i>Rzeczywista długość ekranu [m]</i>	<i>Wysokość [m]</i>
1.	EK-24a	0+250,4 – 0+377,4 (łącnica L4)	L	pochłaniający	127	3,00
2.	EK-24b	14+576,7 – 14+647,3 (łącnica POK)	L	pochłaniający	70,6	3,00

### III. Wskazuję dodatkowe warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak i w trakcie jego eksploatacji należy stosować oświetlenie o tzw. „cieplej” barwie (sodowe lub LED) o oprawach ograniczających możliwości przywabiania owadów i minimalizujących zanieczyszczenie światłem.
2. Bezpośrednio przed pracami wyburzeniowymi należy poddać kontroli chiropterologicznej i ornitologicznej budynki przeznaczone do wyburzenia w kontekście możliwości występowania tam nietoperzy oraz ptaków.
3. Ze względu na przerwanie południowego szlaku migracji chomika europejskiego (*Cricetus cricetus*) występującego po północnej stronie projektowanej drogi S52 w km 13+500 do km 14+130 wskazane jest, aby odłowić i przesiedlić populację tego gatunku występującą na terenie pól pomiędzy ul. Powstańców, ROD Mistrzejowice i os. Piastów (zgodnie z uzyskaną decyzją derogacyjną). Działania określone w decyzji derogacyjnej należy wykonać do czasu oddania drogi do użytkowania.

4. Przez okres minimum 3 lat od daty oddania do użytkowania należy prowadzić monitoring siedliska i osobników gatunków przeniesionych na siedliska zastępcze (jeżeli taka czynność miała miejsce). W przypadku stwierdzonego zagrożenia dla przeniesionych w te miejsca osobników należy znaleźć dla nich inne siedlisko o bardziej korzystnych uwarunkowaniach siedliskowych.
5. W trakcie eksploatacji należy zabezpieczyć drogę przed przedostawaniem się chomików na odcinku od km 14 +130 do km 14+300 (przyczółek wiaduktu nad ul. Morcinka) poprzez wykonanie po stronie prawej ogrodzenia. Ogrodzenie należy wykonać z materiału gładkiego (laminatu, polimerobetonu, płyty stalowej) uniemożliwiającego wdrapanie się po nim chomika. Dolną część należy wkopać na 5-10 cm aby zapewnić stabilność i szczelność konstrukcji. Dodatkowo, aby zapobiec podkopywaniu należy wkopać wzdłuż tego ogrodzenia siatkę o drobnych oczkach (max. 2,0 x 2,0 cm) na głębokość 60 cm. Podstawę siatki zabezpieczyć narzutem kamiennym.
6. Należy zrealizować obustronne ogrodzenie pasa drogowego S52 (z wyjątkiem miejsc, gdzie znajdują się ekrany akustyczne) zabezpieczające przed niekontrolowanym wtargnięciem zwierząt na jezdnię. Przewiduje się wykonanie ogrodzeń z siatki stalowej o wysokości 2,4 m od poziomu terenu o rozstawie oczek 5 x 15 cm do wysokości 120 cm i 15 x 15 cm na wysokości od 120 cm do 240 cm.
7. Należy zrealizować szczelny system ujmowania i odprowadzania wód opadowych pochodzących z jezdni dróg głównych.
8. Należy zrealizować zaprojektowane urządzenia oczyszczające wody opadowe pochodzące z jezdni drogi głównej, tj. separator substancji ropopochodnych i osadnik zawieszin, zlokalizowane przed zbiornikiem ZB15.
9. Do zasypania likwidowanych studni należy wykorzystać materiał niezawierający ponadnormatywnych stężeń substancji powodujących ryzyko zanieczyszczenia, oraz nie powodujący zagrożenia wymywania z niego substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Likwidację studni (zasypanie) należy przeprowadzić z zachowaniem sekwencji warstw w profilu.
10. W przypadku likwidowanych studni, należy uzgodnić z ich użytkownikami konieczność zapewnienia zastępczego źródła zaopatrzenia w wodę.
11. Na etapie eksploatacji utrzymywać w należytych stanie czystości i sprawności technicznej system odwodnienia drogi składający się m.in. z rowów, kanalizacji deszczowej oraz z urządzeń oczyszczających (osadników i separatorów substancji ropopochodnych), jak również wykonywać jego regularne przeglądy.

**IV. Podtrzymuję zawartą w sentencji decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony budynków i terenów wymagających ochrony przed hałasem a także zanieczyszczeniem powietrza, po upływie jednego roku od daty uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi (jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki, to od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od daty uzyskania ww. decyzji (lub od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) do organu ochrony**

środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu lub/i zanieczyszczenia w powietrzu winny zostać zastosowane odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych środków technicznych nie będą mogły być dotrzymane standardy oddziaływania akustycznego, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

- V. Podtrzymuję zawartą w sentencji decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2015 r., znak: OO.4200.3.2014.ASu konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony budynków i terenów wymagających ochrony przed hałasem, po upływie jednego roku od daty uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi (jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki, to od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od daty uzyskania ww. decyzji (lub od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu winny zostać zastosowane odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych środków technicznych nie będą mogły być dotrzymane standardy oddziaływania akustycznego, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

## UZASADNIENIE

Wojewoda Małopolski – Wydział Infrastruktury, zgodnie z art. 88 ust. 1 pkt 1 *UUOŚ* wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z wnioskiem z dnia 24.07.2020 r., znak: WI-XI.7820.1.16.2020.HD o uzgodnienie, w ramach ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko warunków realizacji przedsięwzięcia wskazanego we wniosku o ZRID pn.:

- „Budowa drogi ekspresowej S52 odc. Północna Obwodnica Krakowa: węzeł Modlnica - węzeł Kraków Mistrzejowice (bez węzła) Część III - odcinek od km 14+130,11 do km 14+459,93. Początek inwestycji w km 14+130,11. Koniec inwestycji w km 14+459,93,
- Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa - Kraków, odcinek realizacyjny nr III od km 640+600 węzeł Widoma (bez węzła) do km 658+896,30 węzeł „Igołomska” (bez węzła) w Krakowie, długości 18,296 km. Część III - odcinek od km 14+459,93 do km 14+652,41 (pikietaż łącznicy POK). Początek inwestycji w km 14+459,93. Koniec inwestycji w km 14+652,41”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi wyodrębnioną wspólną część, która została objęta decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP dla realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa północnej obwodnicy Krakowa”, w części zmienioną decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30.11.2016 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.5.2016.pGD oraz decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2015 r., znak: OO.4200.3.2014.ASu wydaną dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków

(Ptaszyckiego/Igołomska)”, która następnie została w części uchylona i zmieniona decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 sierpnia 2017 r., znak: DOOŚ-OAII.4200.1.2015.ew.aj52. W ww. decyzjach na Inwestora nałożony został obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Obszar, na którym realizowana będzie inwestycja położony jest na terenie województwa małopolskiego, powiatu krakowskiego – miasta Krakowa. Zakres analizowanego wniosku jest jednym z etapów na jakie podzielono całość przedsięwzięć, tj. odcinek od km 14+130,11 do km 14+459,93 w części dotyczącej Północnej Obwodnicy Krakowa (POK) oraz odcinek od km 14+459,93 do km 14+652,41 (łącnica z POK) w części dotyczącej budowy drogi ekspresowej S7 Warszawa – Kraków i stanowi uszczegółowienie oraz doprecyzowanie planowanych ówczśnie rozwiązań. W rozstrzygnięciu niniejszego postanowienia odniesiono się (zmieniono bądź doszczegółowiono) tylko te warunki z ww. decyzji środowiskowych, które dotyczą analizowanego zakresu wniosku, pomijając te, których zakres wychodzi poza przedmiotowy wniosek o ZRID. Należy również zaznaczyć, że doszło do zmiany kilometraża drogi S52 w stosunku do tego na podstawie, którego wydana została decyzja środowiskowa. Został on dostosowany do kilometraża sieci dróg krajowych w układzie których będzie funkcjonowała droga ekspresowa S52. Projektowany kilometraż S52 odpowiadający początkowi przedsięwzięcia (2+134,5) odpowiada km 0+000 z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP.

Inwestorem przedsięwzięcia jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, działający przez Pana Tomasza Pałasińskiego - Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, w imieniu którego występuje Pełnomocnik Pan Tomasz Nowakowski, Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Grzybowska 80/82, 00-844 Warszawa.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. 2019 poz. 1839).

Do wniosku o wydanie niniejszego uzgodnienia załączono dokumentację, o której mowa w art. 89 ust. 2 UWOŚ, w tym raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony w maju 2020 r. przez zespół autorów, których kierownikiem był Pan Daniel Maranda. Raport został uzupełniony (aneks 1 do raportu) przy piśmie z dnia 02.10.2020 r. (data wpływu: 05.10.2020 r.), znak: 4688-8-R3187-1644-ENV-UZG.

W toku postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 14.10.2020 r., znak: OO.4222.6.2020.TP do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wydał opinię sanitarną z dnia 05.11.2020 r. (data wpływu: 12.11.2020 r.), znak: NS.9022.10.109.2020 pozytywnie opiniując przedmiotową inwestycję w zakresie sanitarnohigienicznym.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 18.11.2020 r. (data wpływu: 18.11.2020 r.), znak: KR.RZŚ.435.4360.42.2020.MK wyraził opinię, że istnieje konieczność uwzględnienia

w niniejszym postanowieniu następujących warunków:

- a) na etapie realizacji przedsięwzięcia odwodnienie wykopów budowlanych oraz odprowadzenie wody z tego odwodnienia należy wykonać na warunkach określonych w przepisach odrębnych. Wody z odwodnienia wykopów budowlanych przed odprowadzeniem do wód, gruntu lub do urządzeń kanalizacyjnych należy oczyścić z zawiesiny,
- b) wodę na cele technologiczne oraz socjalno-bytowe pracowników należy dostarczać z sieci wodociągowych, za pomocą beczkowozów lub w pojemnikach na wodę,
- c) na etapie eksploatacji utrzymywać w należyтым stanie czystości i sprawności technicznej system odwodnienia drogi składający się m.in. z rowów, kanalizacji deszczowej oraz z urządzeń oczyszczających (osadników i separatorów substancji ropopochodnych), jak również wykonywać jego regularne przeglądy,
- d) w związku z kolizją przebiegu drogi z lokalizacją studni kopanych i koniecznością ich likwidacji, materiał wykorzystany do likwidacji studni nie może zawierać substancji powodujących zanieczyszczenie wód, w szczególności substancjami szczególnie szkodliwymi dla środowiska wodnego oraz stanowić odpadów niebezpiecznych.
- e) realizacja przedsięwzięcia nie może powodować ograniczenia możliwości korzystania z wód. W przypadku likwidacji studni należy wykonać np. studnie zastępcze lub przyłączenie do sieci wodociągowej. Zakres działań związanych z zapewnieniem nowego źródła zaopatrzenia w wodę należy ustalić z właścicielami likwidowanych studni. Warunek ten nie dotyczy sytuacji, gdy właściciel urządzenia rezygnuje z prawa do aktualnego sposobu korzystania z wód.

Warunek dotyczący odwodnienia wykopów budowlanych na etapie realizacji inwestycji na warunkach określonych w przepisach odrębnych wynika bezpośrednio z litery prawa, które Inwestor jest zobligowany przestrzegać. Nie ma zatem potrzeby przenoszenia go w postaci warunku do niniejszego postanowienia. Pozostałe warunki zostały uwzględnione w niniejszym postanowieniu.

Z analizy dokumentacji, załączonej do wniosku o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, wynika co następuje.

Na podstawie analizy raportu stwierdzono, że zaszła konieczność wyjść czasowych i stałych poza linie rozgraniczające określone na etapie decyzji środowiskowych. Wyjścia poza linie rozgraniczające z etapu decyzji środowiskowej, związane ze stałym zajęciem terenu pod inwestycję wynikają zazwyczaj z konieczności budowy odcinków dróg dojazdowych i zjazdów, konieczności dowiązania do istniejących sieci infrastruktury technicznej bądź jej budowy/przebudowy, w tym przebudowy sieci elektroenergetycznej średniego napięcia, a także z rozbiórki budynków. Wyjścia związane ze stałym zajęciem terenu pod inwestycję, będą nadal zawierały się w granicach działek, które objęte były decyzjami środowiskowymi. Wszystkie wyjścia zarówno stałe jak i czasowe wynikają z doszczegółowienia zakresu inwestycji na etapie przygotowania projektu budowlanego i są peryferyjnymi elementami przedsięwzięcia głównego, nie mającymi istotnego wpływu na oddziaływanie przedsięwzięcia jako całości. Wyjścia te należy traktować jako elementy towarzyszące przedsięwzięciu głównemu jakim jest realizacja trasy S52 i S7, które z uwagi na swoją skalę i sposób oddziaływania na środowisko są pomijalne.

Północna Obwodnica Krakowa zaprojektowana jest do km ok. 14+459,93, gdzie łączy się z drogą S7 na węźle Mistrzejowice. Na przedmiotowym odcinku droga prowadzona jest po nowym



śladzie, przez tereny miasta Krakowa. Po jej południowo-zachodniej stronie znajduje się nasyp kolejowy linii nr 95 relacji Kraków-Mydlniki-Podłęże, natomiast po stronie północno-wschodniej znajdują się tereny niezabudowane skwalifikowane jako grunty rolne. Od km około 14+300 droga przebiega przez teren rodzinnych ogródków działkowych „Zielony Gaj”. W km 14+305 przecina istniejącą ulicę Morcinka – drogę gminną nr 602874 o szerokości jezdni wraz z opaskami około 7,5 m i nawierzchni bitumicznej. W pasie drogowym ulicy Morcinka zlokalizowany jest wodociąg i kanalizacja sanitarna. Poza granicami pasa drogowego ulicy Morcinka zlokalizowany jest gazociąg niskiego i średniego ciśnienia oraz kablowa i napowietrzna linia energetyczna. Na przedmiotowym odcinku drogi nie występują ciekły. Parametry techniczne projektowanego odcinka trasy kształtują się następująco:

- klasa techniczna S,
- przekrój normalny 2 x 3,
- prędkość projektowa 80 km/h,
- prędkość miarodajna 100 km/h,
- obciążenie nawierzchni 115 kN/oś,
- kategoria ruchu KR7,
- szerokość pasa ruchu 3,5 m,
- szerokość pasa dzielącego 5,0 m,
- szerokość opasek 0,5 m,
- min. szerokość pobocza ziemnego 2,0 m,
- szerokość pasa awaryjnego 2,5 m,
- skrajnia pionowa 5,0 m,

Istniejąca ul. Morcinka przeznaczona jest do rozbudowy na odcinku od km 0+000,00 do km 0+201,69. Projekt zakłada, że będzie ona przechodziła w poziomie terenu pod projektowaną Północną Obwodnicę Krakowa (obiekt WS-19). Geometria pozioma ulicy pokrywa się ze stanem istniejącym. Będzie to droga klasy Z o przekroju normalnym 1x2 i prędkości projektowej 50 km/h. Obsługa terenu przyległego do drogi ekspresowej została zapewniona przez projektowane drogi dojazdowe biegnące równolegle do drogi ekspresowej na całym jej przebiegu:

- 1) droga dojazdowa DD20 jest połączeniem ul. Gustawa Morcinka i drogi dojazdowej DD22; będzie przebiegać w śladzie istniejącej drogi wewnętrznej (ul. Spacerowej). Będzie to droga klasy D o przekroju normalnym 1x2 i prędkości projektowej 30 km/h.
- 2) droga dojazdowa DD22 będzie drogą prowadzoną po nowym śladzie po północno-wschodniej stronie drogi ekspresowej S52. Od strony wschodniej droga będzie łączyć się z drogą dojazdową DD20 poprzez projektowane skrzyżowanie, a od zachodniej począwszy od km 0+363,02 będzie mieć swoją kontynuację w części II zadania, objętej oddzielnym opracowaniem. Będzie to droga klasy D o przekroju normalnym 1x1 i prędkości projektowej 30 km/h.

W celu obsługi projektowanego zbiornika ZB15 oraz separatorów i studni rewizyjnych zaprojektowano dojazd do tych urządzeń. Połączenie dojazdu z drogą publiczną zapewnione będzie poprzez projektowany zjazd publiczny z ulicy Morcinka.

W rejonie przecięcia z linią kolejową nr 95 zaprojektowano węzeł „Kraków-Mistrzejowice I” w kształcie trąbki umożliwiający połączenie trasy S7 z projektowaną drogą ekspresową S52 „Północna Obwodnica Krakowa”. Niniejszy zakres wniosku obejmuje fragment węzła „Kraków - Mistrzejowice I” zlokalizowany na części działki nr 130/5 obr. 0003. Parametry łącznic (wszystkich występujących w zakresie działki 130/5):

- typ łącznicy: P1 (L2, L4), P2 (L3, POK),
- prędkość projektowa: L2, L3, L4:  $V_p = 40$  km/h,  
POK:  $V_p = 50$  km/h
- kategoria ruchu: KR6,
- obciążenie: 115 kN/oś,
- nawierzchnia: bitumiczna,
- szerokość jezdni L2: 6,0 m – brak poszerzeń w zakresie działki 130/5;  
L3: 8,0 m – brak poszerzeń w zakresie działki 130/5;  
L4: 6,0 m bez poszerzenia + 0,6 m poszerzenie;  
POK 8,0 m – brak poszerzeń w zakresie działki 130/5;
- pas ruchu L2: 4,5 m  
L3: 3,5 m,  
L4: 4,5 m + poszerzenie,  
POK: 3,5 m.

Charakterystyczne parametry techniczne i geometryczne drogi ekspresowej S7 – odcinek od km 14+459,93 do km 14+652,41 kształtują się następująco:

- klasa drogi: S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa: 80 km/h na terenie miasta Krakowa (teren zabudowy),
- prędkość miarodajna: 100 km/h na terenie miasta Krakowa (teren zabudowy),
- ilość jezdni: 2,
- szerokość jezdni: 10,5 m ograniczona krawężnikami na terenie miasta Krakowa,
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
- szerokość pasów awaryjnych: 2 x 2,50 m,
- szerokość poboczy gruntowych: 2 x 1,80 m – 3,50 m w zależności od lokalizacji urządzeń BRD i ochrony środowiska,
- szerokość pasa dzielącego: 5,0 m w tym opaski wewnętrzne 2 x 0,5 m na terenie miasta Krakowa,
- kategoria ruchu: KR 7,
- obciążenie: 115 kN/oś,
- skrajnia pionowa: 5,00 m.

W ramach inwestycji zachodzi także konieczność przebudowy ciągów pieszych i dróg rowerowych. Budowę ciągów pieszych i dróg rowerowych przewidziano również nad lub pod drogą S52 w rejonie węzłów, w celu bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego na drugą stronę drogi.

W związku z budową drogi ekspresowej S52 przewidziano przebudowy infrastruktury technicznej, w tym sieci średniego napięcia oraz sieci gazowych, których zakres, zgodnie z zapisami decyzji środowiskowej, został doszczegółowiony na etapie ponownej ceny. Skala prac, parametry charakterystyczne danej linii i sieci, czy też efekty ich przebudowy zostały wskazane w raporcie i aneksie do raportu w ramach ponownej oceny. Przebudowy sieci kolidujących zostaną przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami, na warunkach gestorów danej linii i sieci, nie powodując negatywnych zmian w obecnym stanie środowiska.

Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni

drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy betonowe stanowiące ściany oporowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiorników retencyjnych, urządzenia związane z odwodnieniem – najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną, czy teletechniczną.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Będą to: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Eksploatacja inwestycji nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji infrastruktury, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw.

W ciągu projektowanej drogi ekspresowej S52 i S7 zaprojektowano urządzenia wymagające dostarczenia energii elektrycznej.

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez Zarządcę.

Przedsięwzięcie będzie powodować oddziaływanie na powierzchnię ziemi, zarówno na etapie jej realizacji jak i eksploatacji. Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wystąpienie oddziaływań polegających na: trwałym zajęciu terenu pod trasę projektowanej drogi, czasowym zajęciu terenu przeznaczonego pod drogi dojazdowe oraz zaplecze budowy, a także przemieszczaniu dużych mas ziemnych. Mechaniczne zmiany profilu glebowego związane są z koniecznością usunięcia warstw humusowych oraz słabonośnych, a także z budową nasypów. Analizowany odcinek drogi S52 będzie poprowadzony w całości powyżej poziomu gruntu na nasypach lub też na estakadzie (końcowy odcinek w zakresie projektu S7). W obrębie nasypów, w miejscach, gdzie nie będą wykonywane mury oporowe, przewiduje się umocnienie skarp. Oddziaływanie związane z umocnieniami podłoża będzie miało miejsce wyłącznie w granicach przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji drogi będą powstawać zanieczyszczenia gazowe oraz pyłowe, które przemieszczane przez ruch powietrza lub wody opadowe, mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla gleb zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu. W skład ww. zanieczyszczeń wchodzi m.in. gazowe składniki spalin – tlenki azotu i siarki, metale ciężkie oraz pyły – powstające w wyniku zużycia nawierzchni, ścierania opon, itp., a także środki chemiczne służące do zwalczania śliskości nawierzchni drogowej. Opierając się na danych przytoczonych w raporcie można stwierdzić, że planowana droga ekspresowa o przewidywanym obciążeniu ruchem w roku 2033 na poziomie ok. 52 000 pojazdów na dobę nie powinna znacząco wpłynąć na wzrost stężenia substancji zanieczyszczających w glebie. Zmiany technologiczne pojazdów, skład stosowanych paliw, w tym wzrost udziału paliw gazowych i zanik stosowania benzyn ołowiowych, ogranicza emisję zanieczyszczeń, pomimo stałego natężenia ruchu.

W celu zapobieżenia negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach wprowadzono warunki, które należy spełnić na etapie realizacji inwestycji. Warunki te zostały spełnione przez Inwestora m.in. poprzez utwardzenie (za pomocą stabilizacji lub/i kruszywa albo płyt betonowych) terenu w obrębie zapleczy przeznaczonych do parkowania maszyn i samochodów; używanie sprawnie technicznego sprzętu;

wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty oraz w szczelne bezodpływowe toalety typu Toy-toy, które będą sukcesywnie opróżniane przez uprawnione podmioty. Szczegółowy opis rozwiązań znajduje się w raporcie oddziaływania na środowisko. Należy zwrócić uwagę, że na analizowanym odcinku nie przewidziano lokalizacji głównego zaplecza budowy.

Również na etapie eksploatacji analizowanego odcinka drogi przewidziano szereg działań dot. ochrony środowiska gruntowego polegających na podczyszczaniu zanieczyszczonych wód opadowych, ich właściwym retencjonowaniu i odprowadzaniu do odbiorników.

Projektowane odcinki dróg ekspresowych przebiegają przez tereny Rodzinnych Ogrodów Działkowych w związku z czym wymuszają wyburzenie 47 istniejących obiektów kubaturowych, w tym 34 domki letniskowe (altany działkowe), 4 cieplarnie, 3 budynki gospodarcze, 3 WC oraz 3 inne obiekty. Projekt przewiduje również prace rozbiórkowe dotyczące elementów dróg i ulic (nawierzchnia), elementów sieci uzbrojenia terenu, elementów małej architektury i ogrodzeń. Szczegółowy wykaz i opis obiektów przeznaczonych do rozbiórki oraz karty opisujące poszczególne obiekty pod kątem lokalizacji, podstawowych danych o terenie, podstawowych parametrach obiektu, opisie konstrukcji oraz zasadach sposobu i kolejności prowadzenia robót rozbiórkowych znajdują się w projekcie budowlanym.

Projektowany układ drogowy na terenie miasta Krakowa przebiega w pobliżu linii kolejowej nr 8, 95 i 607. Ze względu na ograniczenia terenowe, w celu budowy układu drogowego, jak i związanej z nim infrastruktury technicznej, konieczne będzie wejście robotami budowlanymi w tereny kolejowe zamknięte oraz pozyskanie dla nich wymaganych odstępstw od warunków technicznych, w tym od warunków usytuowania ww. zamierzenia inwestycyjnego w sąsiedztwie terenu kolejowego, określonego w Ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.

W ramach prac nad dokumentacją przeprowadzono ponowną analizę potrzeb w zakresie zapewnienia drożności szlaków migracji (m. in. na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej). Na przedmiotowym odcinku nie przewidziano konieczności zaprojektowania przejść dla zwierząt.

Zaprojektowano obustronne ogrodzenie pasa drogowego S52 i S7 (z wyjątkiem miejsc, gdzie znajdują się ekrany akustyczne) zabezpieczające przed niekontrolowanym wtargnięciem zwierząt na jezdnię. Przewiduje się wykonanie ogrodzeń z siatki stalowej o wysokości 2,4 m od poziomu terenu o rozstawie oczek 5 x 15 cm do wysokości 120 cm i 15 x 15 cm na wysokości od 120 cm do 240 cm.

Realizacja przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S52 i S7 wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowanymi obiektami inżynierskimi. W związku z powyższym w liniach rozgraniczających dogi S52 oraz w miejscach czasowych zajęć przeznaczono do usunięcia 114 szt. drzew i 16 154 m<sup>2</sup> zwartych zakrzewień i zadrzewień oraz w liniach rozgraniczających dogi S7 przeznaczono do usunięcia 15 szt. drzew i 11 000 m<sup>2</sup>. Nieliczne grupy zadrzewień oraz pojedyncze drzewa, które nie kolidują z obiektami budowlanymi zostały zaadaptowane w pasie drogowym oraz uwzględnione w projekcie nasadzeń. Zalecenia pielęgnacyjne i zabezpieczające dla istniejących drzew i krzewów podczas prac budowlanych uwzględniono w projekcie gospodarki zielenią.

W postępowaniu odwoławczym, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (decyzja z dnia 30.11.2016 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.5.2016.pGD) zastrzył warunek Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie dotyczący wycinki drzew i krzewów, wskazując, że wycinkę powinno wykonać się poza głównym okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Na etapie ponownej oceny zwrócono się do tut. Organu o modyfikację tego warunku

i dopuszczenie wycinki w okresie lęgowym ptaków pod nadzorem ornitologa, po uprzednim płoszeniu ptaków metodą biosoniczną, celem wykluczenia zagnieżdżenia się ich na terenie przedsięwzięcia. W ocenie tut. Organu, pomimo występowania na trasie planowanej drogi S7 pospolitych gatunków ptaków, należy stwierdzić, że w większości ptaki te są objęte ochroną gatunkową. Biorąc pod uwagę zaproponowaną modyfikację warunku oraz to, iż na przedmiotowym odcinku drogi przewidziano do wycinki 114 drzew tut. Organ dopuścił możliwość prowadzenia wycinki drzew i krzewów w sezonie lęgowym ptaków na rozpatrywanej długości odcinka S52. W celu uniknięcia wyrządzenia szkody w środowisku, jaką byłoby zniszczenie lęgów (jaj piskląt) oraz obumarcie jaj lub śmierć piskląt w wyniku płoszenia dorosłych ptaków, na etapie realizacji dopuszcza się możliwość płoszenia ptaków zainicjowaną przed okresem lęgowym, które wykluczy zagnieżdżenie się ptaków na terenie przedsięwzięcia. W związku z czym drzewa i krzewy, będą mogły być usunięte w okresie lęgowym ptaków, po uprzednim skontrolowaniu terenu przez ornitologa i sprawdzeniu, czy nie znajdują się zasiedlone gniazda. W przypadku zasiedlenia drzew przez gniazdujące ptaki, wycinka w tych miejscach może zostać wykonana dopiero po bezpiecznym wyprowadzeniu młodych.

W ramach kompensacji planowanej wycinki drzew i krzewów przewidziano nasadzenie 100 drzew składających się z gatunków krajowych charakteryzujących dane siedlisko lub odpowiednio przystosowanych do specyficznych warunków panujących przy drogach oraz 130 szt. gatunków pnączy (winobluszcz pięciolistkowy). Zmiana wielkości planowanej kompensacji wynika przede wszystkim z konieczności zminimalizowania możliwości konfliktów społecznych. Obszar przedsięwzięcia znajduje się na terenie miasta Krakowa, gdzie w ostatnich latach istnieje ogromna presja na rozwój terenów budowlanych, co spowodowało, iż pozostawiona rezerwa pod północną obwodnicę Krakowa została ograniczona do minimum. W związku z tym Inwestor zwrócił się o złagodzenie warunku dotyczącego wprowadzenia nasadzeń kompensacyjnych w stosunku 1:1. Ograniczenie wielkości nasadzeń kompensacyjnych wynika z dążenia do minimalizacji zajętości terenów sąsiadujących z drogą i tym samym zredukowania do niezbędnego minimum konieczności wysiedlenia mieszkańców lub ograniczenia możliwości korzystania z gruntów będących ich własnością. Również z tego względu dopuszcza się nachylenie skarp rowów umocnionych prefabrykatami betonowymi na większe niż 1:2,5 (do 1:1,5) w miejscach ograniczenia terenu przedsięwzięcia. Ponadto, brak możliwości wykonania większej liczby nasadzeń drzew wynika również z uwarunkowań technicznych: posadowienia na znacznej powierzchni terenu inwestycji infrastruktury technicznej związanej z drogą oraz konieczności zachowania właściwych odległości od poszczególnych jej elementów, braku właściwych warunków do wzrostu i utrzymania roślinności na części terenu (np. na skarpach), czy konieczności zapewnienia właściwej rozstawy drzew, umożliwiającej prawidłowy rozwój roślin. Dlatego, na omawianym odcinku nasadzenia kompensacyjne będą wynosiły minimum 100 szt. drzew w porównaniu do 114 drzew podlegających wycince. Łączna liczba zinwentaryzowanych drzew na terenie działki 130/5 (droga S7) wynosi ok. 15 szt. oraz ok. 11 000 krzewów i młodych zadrzewień. Z uwagi na ograniczoną ilość miejsca w pasie drogowym w granicach działki 130/5 oraz bliskie sąsiedztwo estakady i wysokiego nasypu obiektu budowlanego, nowe nasadzenia o charakterze kompensacyjnym zaproponowano w innych lokalizacjach w granicach inwestycji drogi ekspresowej S7 (poza zakresem przedmiotowego opracowania).

Jednym z warunków realizacji inwestycji było prowadzenie monitoringu śmiertelności zwierząt w celu ustalenia konieczności lub braku konieczności wygradzenia terenu pasa

drogowego. W związku z tym, iż Inwestor zamierza wygrodzić na całej długości drogę nie ma potrzeby prowadzenia monitoringu śmiertelności zwierząt.

Kontroli chiropterologicznej i ornitologicznej będą podlegać budynki przeznaczone do wyburzenia w kontekście możliwości występowania tam nietoperzy i ptaków. W przypadku stwierdzenia obecności nietoperzy, wyburzenie budynku będzie mogło nastąpić po opuszczeniu kryjówki przez nietoperze w nocy. Wówczas możliwe będzie zabezpieczenie budynków przed powrotem nietoperzy co pozwoli na bezpieczne dla tego gatunku przeprowadzenie wyburzenia. W przypadku gdy kontrola chiropterologiczna wykaże, że w budynkach znajdują się stanowiska rozrodcze zasiedlone przez matki z młodymi, wówczas należy rozbiórkę wstrzymać i wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w celu podjęcia stosownych działań. Analogicznie należy postąpić w przypadku lęgu ptaków. Należy jednocześnie zaznaczyć, że działania mogące przyczynić się do: zniszczenia siedlisk i ostoi gatunków chronionych, będących miejscem ich rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji i żerowania, umyślnego przemieszczania z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca możliwe są po uzyskaniu dodatkowego zezwolenia, o którym mowa w art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody, na odstępstwo od zakazów wymienionych w art. 52 ust. 1 pkt 7 i 15 tejże ustawy, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą lub częściową.

Drzewa przeznaczone do adaptacji, które mogą być narażone na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem. Wytyczne odnośnie zabezpieczenia drzew przed uszkodzeniem, których nie przewiduje się usuwać ujęto w raporcie do ponownej oceny, wypełniając warunki z decyzji środowiskowych. Uwarunkowania wskazane w decyzjach środowiskowych dotyczące pielęgnacji oraz przeglądu zadrzewień zostaną spełnione po zakończeniu etapu budowy inwestycji.

Zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak i w trakcie jego eksploatacji należy stosować oświetlenie o tzw. „cieplej” barwie (sodowe lub LED) o oprawach ograniczających zanieczyszczenie światłem (o współczynniku rozpraszania światła równym zero) i możliwość przywabiania owadów. Owady stanowią bazę pokarmową dla nietoperzy, w związku z powyższym stosowanie otwartych opraw może generować ich kumulację w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego, a przez to zwiększać możliwość kolizji nietoperzy, np. z wyższymi samochodami typu tir.

W sąsiedztwie odcinka 14+130,11 – 14+459,93 zinwentaryzowano nory chomika europejskiego tj. w km 12+655 do km 14+300 (uwzględniając siedliska od ul. Dziekanowickiej przy Węzle Batowice do ul. Morcinka). W miejscu planowanego przebiegu drogi S52 nie stwierdzono obecności chomików europejskich, lecz jest to miejsce łączące stanowisko Zesławice (przy drodze S7 na północny – wschód od zbiorników Zesławice) ze stanowiskiem na os. Piastów (przy drodze S52 na południowy – zachód od zbiornika Zesławice i linii kolejowej). Przerwanie południowego szlaku migracji spowoduje brak głównego połączenia między tymi stanowiskami. W konsekwencji, ponieważ stanowisko na os. Piastów (przy S52) już jest izolowane poprzez zabudowę osiedla mieszkaniowego, linię kolejową, to kolejna przeszkoda liniowa spotęguje efekt izolacji genetycznej. Perspektywy utrzymania się populacji w tym miejscu nie są korzystne. Związane to jest z dużą presją zabudowy okolicznych terenów. Ewentualne zmiany przeznaczenia tego terenu powinny uwzględniać występowanie chronionego gatunku, dlatego jeżeli Inwestor będzie miał możliwość wskazane jest przesiedlenie populacji tego gatunku występującego na terenie pól pomiędzy ul. Powstańców, ROD Mistrzejowice i os. Piastów w dogodne, rozległe

siedliska zastępcze poza miastem. Działanie to może odbywać się tylko po uzyskaniu zgody właściciela terenu.

Należy podkreślić, iż w DUŚ wskazano na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów, celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem zabezpieczenia świata przyrodniczego. Ze względu na brak prac w korytach rzek oraz brak występowania siedlisk i gatunków roślin chronionych odstępuje się na tym odcinku od obowiązku zapewnienia nadzoru ichtiologicznego i botanicznego. Nadzór będzie zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji, by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej.

Etap realizacji inwestycji stanowi źródło znaczących zmian krajobrazowych, powodujących wysoki dyskomfort estetyczny. Przedmiotowe zmiany związane będą z przebudową istniejących form ukształtowania terenu (naturalnych oraz antropogenicznych), usuwaniem roślinności, kształtowaniem nasypów i wykonywaniem wykopów oraz budową poszczególnych fragmentów drogowych oraz obiektów inżynierskich. Wskazane elementy będą decydowały o pogorszeniu atrakcyjności krajobrazowej terenu w ujęciu lokalnym, ale stan ten będzie miał charakter okresowy. Oddziaływania z tym związane ustąpią po zakończeniu fazy budowy.

W decyzji środowiskowej z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP nałożono następujący warunek związany ze sposobem ochrony krajobrazu: „forma i kolorystyka obiektów mostowych, wiaduktów oraz innych elementów trwale ingerujących w przestrzeń krajobrazową winna być zharmonizowana z walorami wizualnymi krajobrazu”. Warunek ten został spełniony w projekcie budowlanym, gdyż co do zasady konstrukcja wszystkich obiektów mostowych będzie miała naturalny kolor betonu (szary). Nie przewiduje się malowania konstrukcji. Jedynym elementem kolorowym występującym na obiektach będzie gzyms oraz balustrady (zastosowany będzie stonowany kolor zielony).

Projekt budowlany opracowano uwzględniając konieczność harmonijnego wkomponowania w istniejący krajobraz. W projekcie zaproponowano wprowadzenie nasadzeń o zróżnicowanym charakterze. Zieleń izolacyjna wzdłuż drogi złożona z drzew i krzewów ma za zadanie również wkomponowywanie przedmiotowego obiektu w krajobraz. Pośród gatunków przewidzianych do wprowadzenia w pasie drogowym projektowanej drogi znalazły się gatunki drzew i krzewów liściastych odpowiednie ze względu na strefę klimatyczną. W projekcie przewidziano gatunki drzew krajowych charakteryzujących dane siedlisko lub odpowiednio przystosowane do specyficznych warunków panujących przy drogach. W pasie drogowym poza skarpami, w miejscach nie zajętych przez zielen zaprojektowano trawniki. Skład mieszanek traw dobrano w taki sposób, aby jak najszybciej stworzyć zwartą darń. Zaprojektowana zielen stanowi rekompensatę strat wynikających z wycinki drzew i krzewów istniejących, które kolidowały z przedsięwzięciem.

Zielen zaprojektowana wzdłuż trasy będzie sprzyjała tworzeniu i kształtowaniu harmonijnego krajobrazu dodatnio oddziałującego na człowieka poprzez kolorystykę gatunków roślin i różnorodność pokroju. Jest to skuteczna metoda łagodzenia ujemnych skutków oddziaływania drogi na jej użytkowników i okolicznych mieszkańców.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że choć budowa dróg ekspresowych zaznaczy się w lokalnym krajobrazie, liniowy charakter inwestycji nie wprowadzi chaosu przestrzennego do

krajobrazu. Rozwiązania projektowe, mające wpływ na krajobraz takie jak: minimalizm, estetyka i stonowana kolorystyka zaprojektowanych budowli i obiektów, humusowanie z obsianiem skarp nasypów mieszaną traw oraz wprowadzenie nasadzeń, są zgodne z decyzją środowiskową i pozwolą na wkomponowanie drogi w krajobraz w sposób przyjemny dla ludzkiego oka i pozytywny w odbiorze. Reasumując, krajobraz niewątpliwie ulegnie zmianie, jednak wizualny odbiór drogi nie będzie negatywny. Droga jest jednym z najstarszych elementów antropogenicznych w krajobrazie i przy zachowaniu odpowiedniej estetyki może również wpływać dodatnio na jego postrzeganie.

Analizowany odcinek drogi nie koliduje z żadnym z zabytków objętych ochroną konserwatorską (ujętych w rejestrze i ewidencji zabytków). W związku z możliwością wystąpienia znalezisk archeologicznych w trakcie realizacji inwestycji, prace ziemne, będą miały zapewniony nadzór archeologiczny. W przypadku natrafienia na substancję zabytkową podczas prac budowlanych, prace należy natychmiast wstrzymać, a znalezisko zgłosić Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków, który podejmie decyzję o konieczności przeprowadzenia bądź też możliwości zaniechania ratowniczych badań wykopaliskowych.

Oddziaływanie na stan zanieczyszczenia powietrza występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie miało charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia. W decyzjach środowiskowych nałożono na Inwestora obowiązek spełnienia szeregu warunków ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy takich jak: systematyczne porządkowanie placu budowy, zraszanie pyłących i zanieczyszczonych powierzchni dróg (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym), usuwanie gruntu lub błota z kół pojazdów, na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia) – do których Inwestor jak i Wykonawcy mają obowiązek się stosować. Należy zatem stwierdzić, iż dzięki zastosowaniu środków minimalizujących wskazanych w decyzjach środowiskowych, zakres budowy nie będzie powodował ponadnormatywnego oddziaływania emisji do powietrza, a wszystkie niedogodności będą przejściowe. W niniejszym przypadku przejściowe uciążliwości zostaną zrekomensowane po oddaniu przedsięwzięcia do użytku, w postaci przeniesienia ruchu pojazdów z dróg przebiegających przez tereny zabudowane na drogę ekspresową, krzyżującą się z innymi drogami bezkolizyjnie.

Z uwagi na aktualizację danych, w tym nową prognozę ruchu, w ramach ponownej oceny wykonano powtórne obliczenia emisji i rozprzestrzeniania substancji do powietrza na etapie eksploatacji drogi ekspresowej. Do prognozy rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza, pochodzących z emitorów liniowych będących drogami, po których poruszają się samochody, zastosowano program Operat FB, korzystający z modelu Caline3. Obliczenia wykonano dla następujących substancji: pył PM<sub>2,5</sub>, pył PM<sub>10</sub>, dwutlenek siarki (SO<sub>2</sub>), tlenki azotu jako NO<sub>2</sub>, tlenek węgla, benzen oraz ołów.

Obliczenia wykazały brak przekroczeń maksymalnych stężeń jednogodzinnych w roku oddania inwestycji do użytku (2023 r.) oraz w 10-cio letnim horyzoncie czasowym (2033 r.). Stężenia średnioroczne prawie wszystkich analizowanych substancji (poza pyłem PM<sub>2,5</sub>) w roku 2023 nie przekroczą wartości odniesienia ani dopuszczalnych poziomów substancji. Pojawiające się przekroczenie wartości dopuszczalnych dla pyłu PM<sub>2,5</sub> wynika z faktu, iż stężenie pyłu PM<sub>2,5</sub> w aktualnym tle substancji określonym przez WIOŚ, przekracza dopuszczalny średnioroczny poziom w powietrzu dla tej substancji, jaki będzie obowiązywać w roku oddania inwestycji do



użytku, tj.  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . W obliczeniach dla roku 2033 przyjęto za tło 10 % wartości odniesienia, dlatego też prognozowane średnioroczne stężenia emisji wszystkich analizowanych substancji mieszczą się w granicach dopuszczalnych norm. Należy jednak zaznaczyć, iż budowa drogi ekspresowej nie wiąże się z wprowadzeniem nowych potoków ruchu, ale przejęciem ruchu z dróg istniejących, stąd też w wyniku realizacji drogi ekspresowej do tła nie zostaną wprowadzone nowe emisje.

Spośród emitowanych zanieczyszczeń w fazie eksploatacji, dwutlenek azotu jest substancją osiągającą stosunkowo najwyższe stężenia w powietrzu, stąd przyjmuje się, że jest to gaz wyznaczający zasięg oddziaływania drogi na stan sanitarny powietrza. W przypadku analizowanego odcinka drogi ekspresowej, w żadnym z horyzontów czasowych (ani zaraz po oddaniu inwestycji do użytkowania, ani 10 lat później) nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych norm w zakresie tlenków azotu poza pasem drogowym, stąd uznaje się, że oddziaływanie drogi na stan sanitarny powietrza zamknie się w liniach rozgraniczających drogi. Przekroczenia nie wystąpią zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin. Wniosek taki został również wyciągnięty na etapie decyzji środowiskowej, co potwierdza słuszność przyjętych ówczesnie założeń.

W celu dokonania oceny prognozowanych zmian w emisji z drogi powiatowej Zielonki – Węgrzce po wybudowaniu drogi ekspresowej S52 i S7, wykonano modelowanie dla wariantu polegającego na zaniechaniu inwestycji oraz modelowanie dla odcinków istniejącej sieci drogowej po realizacji drogi ekspresowej – w obu horyzontach prognoz. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że realizacja inwestycji znacząco przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń przy ul. Opolskiej, która przebiega przez tereny miejskie – zabudowane oraz przy istniejącej drodze powiatowej Zielonki - Węgrzce, która przebiega w znacznej części przez tereny zabudowane.

Podsumowując, wykonana analiza rozprzestrzeniania substancji wykazała, że projektowany układ drogowy poza pasem drogowym nie będzie powodować przekroczeń wartości odniesienia i poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu oraz rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Realizacja inwestycji pozwoli na przeniesienie ruchu pojazdów z istniejących dróg znajdujących się pośród zabudowy mieszkaniowej na drogę o znacznie lepszych parametrach ruchu, dostosowaną do prowadzenia ruchu tranzytowego o dużym natężeniu. Ruch na tej drodze będzie odbywał się płynnie, bez zbędnych operacji hamowania i zatrzymywania jak ma to miejsce na drogach lokalnych, a usprawnienie ruchu przełoży się na zmniejszenie emisji substancji ze źródeł komunikacyjnych w rejonie przedsięwzięcia.

Redukcja emisji zanieczyszczeń w zakresie zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego jest możliwa tylko „u źródła”, czyli poprzez prace nad wydajnością spalania paliwa w pojazdach poruszających się po drodze. Na chwilę obecną nie są znane środki minimalizujące tę emisję, które mogłyby być zastosowane w ramach realizacji inwestycji drogowej. Co do zasady – do obniżenia emisji zanieczyszczeń przyczynia się poprawa swobody ruchu, jednak ze względu na większą prędkość poruszania się pojazdów po drogach o wysokich parametrach (takich jak drogi ekspresowe), przekraczającą prędkość odpowiadającą optimum spalania, nie jest możliwe osiągnięcie redukcji emisji poprzez poprawę jakości sieci drogowej. Istotną rolę nie tylko w zatrzymywaniu zanieczyszczeń, ale również w ich częściowej adsorpcji pełnić będą nasadzenia zieleni przewidziane w sąsiedztwie drogi.

Zgodnie z wymaganiami decyzji środowiskowej w analizach w zakresie oddziaływania hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza uwzględniono natężenia ruchu na drogach serwisowych i poprzecznych przecinających S52. Na odcinku S7 nie występują drogi serwisowe/dojazdowe.

Należy również zauważyć, iż ostateczne stwierdzenie występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczenia powietrza nastąpi na drodze analizy porealizacyjnej, której konieczność wykonania została nałożona na Inwestora w punkcie VII decyzji środowiskowej z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP i podtrzymana w niniejszym postanowieniu. Analiza porealizacyjna zostanie wykonana w zakresie zanieczyszczenia powietrza, po upływie jednego roku od daty uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi i przedstawienia w terminie 18 miesięcy od daty uzyskania ww. decyzji (lub od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Oddziaływanie akustyczne przedsięwzięcia w czasie budowy będzie powodowane pracą sprzętu budowlanego i ruchem pojazdów (najczęściej ciężkich) związanych z pracami budowlanymi. W rozstrzygnięciu decyzji środowiskowej, jako środki minimalizujące emisję hałasu w czasie budowy zaproponowano stosowanie urządzeń o niskiej emisji hałasu do środowiska oraz wskazano na stosowanie wyłącznie sprawnych technicznie środków transportu i urządzeń z atestami o niskiej emisji dźwięku, tj. sprzętu m. in. o korzystnych parametrach akustycznych. Ponadto, prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem odbywać się będą zasadniczo tylko w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00, a jedynie w wyjątkowych i uzasadnionych sytuacjach, w przypadku prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych (np. wylewanie betonu itp.), dopuszczono możliwość prowadzenia prac w porze nocy. Zaznaczyć należy jednak, że fakt, iż tut. Organ przychylił się do wniosku Inwestora w tym zakresie, prowadzenie prac budowlanych w nocy nie może być traktowane jako reguła. Wszelkie uciążliwości akustyczne związane z pracami budowlanymi ustaną wraz z zakończeniem budowy.

W trakcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawanie wibracji związane będzie głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Drgania będą odczuwane głównie przez pracowników obsługujących maszyny budowlane, ale mogą mieć też wpływ na znajdujące się w pobliżu drogi obiekty, znajdujące się w nich urządzenia i ich mieszkańców. W zakresie oddziaływania wibracji zaleca się stosowanie urządzeń w nienagannym stanie technicznym, generującym wibracje na jak najniższym poziomie. Analizowany odcinek S52 i S7 przechodzi przez teren Rodzinnych Ogrodów Działkowych gdzie brak jest budynków mieszkalnych.

W związku ze zmianami wielu danych wejściowych w stosunku do stanu występującego na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wystąpiła konieczność przeprowadzenia powtórnej analizy akustycznej w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Uzasadniał to fakt, iż zmianie uległy istotne czynniki wpływające na emisję i rozprzestrzenianie hałasu takie jak: aktualizacja prognozy ruchu pojazdów, zmiany horyzontów czasowych analizy akustycznej w stosunku do etapu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przyjęcie innych parametrów poprawki na nawierzchnię SMA8, czy też niewielkie zmiany niwelety drogi. Ponadto, dokonano aktualizacji danych o zagospodarowaniu

terenu oraz o lokalizacji terenów chronionych przed hałasem, uwzględniając miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz opinie władz gmin o lokalizacji terenów chronionych przed hałasem dla obszarów, które nie posiadają planów zagospodarowania przestrzennego. Ponowną weryfikację zagospodarowania terenów w rejonie projektowanej drogi przeprowadzono zgodnie z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko wykonano obliczenia propagacji hałasu wykorzystując francuską metodę obliczeniową „*NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*”, przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 7.4. Obliczenia wykonano dla roku 2023 (przewidywane oddanie przedsięwzięcia do użytku) i 2033 (10 lat po oddaniu inwestycji do użytku). Podstawą do wykonania obliczeń był numeryczny model terenu będący punktową reprezentacją wysokości topograficznej terenu z uwzględnieniem korpusu projektowanego układu drogowego. Na model ten zostały naniesione współrzędne istniejącej zabudowy, dla której wysokość przypisano na podstawie danych z CODGiK oraz wizji lokalnej. Następnie wprowadzono parametry techniczne analizowanych dróg oraz dane prognozy ruchu dla roku oddania inwestycji do użytku i 2033 r. Prognoza uwzględnia również rodzaj pokrycia terenu, od którego zależy wartość tłumienia dźwięku podczas propagacji w środowisku.

Prognozowane przyjęte do analizy natężenia ruchu na analizowanym III odcinku S52 i odcinku S7 wynoszą ok. 46 400 pojazdów/dobę w roku 2023 oraz ok. 51 900 pojazdów/dobę w roku 2033. Wyniki analiz akustycznych przedstawiono w formie tabelarycznej (receptory na granicy oraz głębi terenów chronionych) oraz graficznej (w postaci izolinii równoważnego poziomu dźwięku, wraz z zasięgiem hałasu, dla pory dnia i nocy). Dodatkowo uwzględniono ruch pojazdów po drogach serwisowych i poprzecznych z podziałem na porę dzienną i nocną. W obszarze objętym analizami nie występują budynki mieszkalne lub też inne podlegające ochronie akustycznej. Nie wyznaczono w związku z tym receptorów obliczeniowych na fasadach budynków. Z uwagi na to, że po stronie prawej i lewej występują obszarowe tereny podlegające ochronie akustycznej – tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, w celu dokładniejszej oceny klimatu akustycznego wykonano obliczenia w receptorach na granicy oraz w głębi terenów chronionych na wysokości 1,5 m nad poziomem terenu. Na podstawie wyników obliczeń w receptorach, w przypadku występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu, zostały zaprojektowane zabezpieczenia akustyczne.

Przeprowadzona ocena klimatu akustycznego wykazała, że hałas emitowany od przedmiotowego odcinka drogi S52 oraz S7 do środowiska docelowo będzie powodował pogorszenie warunków akustycznych. W zasięgach izolinii dopuszczalnych wartości poziomu hałasu nie znajdą się jednak budynki podlegające ochronie akustycznej, natomiast ochrony będą wymagać tereny rekreacyjno-wypoczynkowe sąsiadujące bezpośrednio z inwestycją. Ze względu na wielkość przekroczenia, a także uwarunkowania terenowe za skuteczny sposób redukcji hałasu przyjęto wprowadzenie ekranów akustycznych. Wyniki obliczeń wykonanych z uwzględnieniem proponowanych zabezpieczeń akustycznych wykazały, że w żadnym przypadku nie wystąpią przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*, w sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.

Projektowane obiekty inżynierskie wyposażone będą w dylatacje niepowodujące dodatkowego oddziaływania akustycznego. Dylatacje wielomodułowe będą wyposażone we wkładki wyciszające.

Dodatkowo, w ramach środków minimalizujących propagację hałasu w środowisku, na całej długości projektowanej drogi S52 i S7 zastosowana zostanie nawierzchnia bitumiczna – SMA 8. Jest to nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości, dzięki której na etapie decyzji środowiskowej przyjęta została korekta emisji hałasu na poziomie -3 dB, a w chwili obecnej przyjęto ją na poziomie -1 dB (dla obu analizowanych horyzontów czasowych). Skuteczność nawierzchni SMA8 w zakresie redukcji hałasu oraz trwałości w okresie ujęto do analiz przyjęto zgodnie z wynikami projektu pn. „*Ochrona przed hałasem drogowym*” zrealizowanego w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia RID (Rozwój Innowacji Drogowych), finansowanego ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wyniki tego projektu badawczego wykazały, że realna skuteczność w redukcji hałasu nawierzchni SMA8 przy prędkościach powyżej 50 km/h są na poziomie 1 dB. I takie założenie przyjęto w opracowanym na potrzeby przedmiotowego raportu w modelu akustycznym. Z uwagi na to, że na drogach serwisowych i dojazdowych dopuszczalna prędkość wynosić będzie od 30 do 50 km/h to nawierzchnie tego typu nie będą poprawiały klimatu akustycznego. Potwierdziły to również wykonane analizy rozprzestrzeniania hałasu z uwzględnieniem oddziaływania S52 i S7 oraz wpływu dróg serwisowych i dojazdowych z zastosowaniem standardowej nawierzchni. Analizy nie wykazały możliwości wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych. W związku z tym zrezygnowano z konieczności zastosowania nawierzchni SMA8 na drogach serwisowych i dojazdowych.

W raporcie dokonano porównania zabezpieczeń przed hałasem wprowadzonych na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowania oraz na obecnym etapie, zgodnie z projektem budowlanym. Lokalizacja zaprojektowanych ekranów na etapie decyzji środowiskowej pozostała bez zmian. Jednak ze względu na korektę emisji hałasu dla nawierzchni o obniżonej hałaśliwości SMA8 ilość ekranów została zwiększona. W związku z tym, poza ekranami zaprojektowanymi na etapie decyzji środowiskowej zaszła potrzeba zaprojektowania dodatkowych ekranów.

Na podstawie aktualnej prognozy ruchu, szczegółowego modelu 3D oraz aktualnej klasyfikacji akustycznej zaprojektowano skuteczne ekrany akustyczne oraz ekrany ziemne. Modelowanie akustyczne wykazało, że ekrany będą skuteczne zarówno w roku oddania (2023) jak i w drugim analizowanym horyzoncie czasowym – 2033 roku. Jako główne zabezpieczenie akustyczne zaprojektowano ekrany pochłaniające (nieprzezroczyste). Łączna długość zaprojektowanych zabezpieczeń wynosi 411,8 m (214 m w zakresie S52 oraz 197,6 m w zakresie S7), natomiast całkowita powierzchnia to 1234,8 m<sup>2</sup> (642 m<sup>2</sup> w zakresie S52 oraz 592,8 m<sup>2</sup> w zakresie S7). Lokalizacja i parametry ekranów zostały uszczegółowione w raporcie ponownej oceny, uwzględnione w projekcie budowlanym oraz wskazane w rozstrzygnięciu niniejszego postanowienia. Dla wszystkich ekranów akustycznych klasę izolacyjności akustycznej ustalono jako B3 (izolacyjność DLR powyżej 24 dB) natomiast klasę pochłaniałości akustycznej ustalono jako A3.

Przeprowadzona analiza oddziaływania hałasu wykazała, że na analizowanym odcinku drogi ekspresowej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w rejonie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej z uwagi na jej lokalizację w dużej odległości od drogi. Natomiast w bezpośrednim sąsiedztwie drogi zlokalizowane są tereny ogródków działkowych wymagające ochrony w porze dnia (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe). Dla tych terenów zaproponowano zabezpieczenia akustyczne. Ostateczne stwierdzenie występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu nastąpi na drodze analizy porealizacyjnej, której konieczność wykonania została

nałożona na Inwestora w punkcie VII decyzji środowiskowej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP oraz w punkcie V decyzji środowiskowej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2015 r., znak: OO.4200.3.2014.ASu i podtrzymana w niniejszym postanowieniu. Analiza porealizacyjna zostanie wykonana w zakresie hałasu, po upływie jednego roku od daty uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi (jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki, to od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od daty uzyskania ww. decyzji (lub od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jeżeli analiza porealizacyjna wykaże niedotrzymanie standardów jakości środowiska, będą zastosowane odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia minimalizujące negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji (m.in.: dodatkowe ekrany akustyczne).

W wyniku doszczegółowienia zakresu inwestycji i przyjętych rozwiązań wytypowano nowy punkt pomiarowy hałasu dla etapu analizy porealizacyjnej. Jego lokalizację określono w km 14+325 L(N) natomiast dokładne współrzędne punktów wskazano w raporcie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Należy mieć na uwadze, iż lokalizacja punktów pomiarowych może zostać doszczegółowiona na etapie wykonywania analizy porealizacyjnej. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu winny zostać zastosowane odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych środków technicznych nie będą mogły być dotrzymane standardy oddziaływania akustycznego, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W trakcie eksploatacji projektowanej inwestycji źródłem wibracji będą oddziaływania poruszających się po drodze pojazdów. Wielkość i zasięg wibracji zależą będą od rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów użytych do budowy drogi, a także od natężenia ruchu pojazdów. Wraz z upływem czasu pojawiające się uszkodzenia nawierzchni i koleiny mogą powodować zwiększenie skali i zasięgu powstających drgań. Biorąc pod uwagę zagospodarowanie przestrzeni w sąsiedztwie drogi, nie stwierdzono obiektów, które mogłyby być szczególnie narażone (np. zabudowa mieszkaniowa) na oddziaływanie na skutek drgań podczas eksploatacji przedsięwzięcia.

W analizie hałasu skumulowanego uwzględniono sąsiadujące z planowaną drogą linie kolejowe. Wykonano obliczenia akustyczne obejmujące swym zakresem analizowaną drogę ekspresową oraz linię kolejową nr 8, 95 i 607. Dodatkowo wykonano obliczenia zasięgów hałasu pochodzącego tylko od linii kolejowych w celu określenia wpływu ruchu pociągów na klimat akustyczny. Analizując wyniki obliczeń należy zauważyć, że dominującym źródłem hałasu będzie ruch pojazdów po drodze ekspresowej S52 i S7. Natomiast należy zaznaczyć, że na odcinku, gdzie linia kolejowa zlokalizowana najbliżej trasy przebiega na nasypie, zatem oddziaływanie hałasu od S52 i S7 od strony linii kolejowej na najbliższe położone tereny jest naturalnie ograniczone.

W ramach analiz skumulowanych uwzględniono również i ujęto wpływ z dróg poprzecznych oraz prognozowane natężenie na drogach serwisowych oraz drogach dochodzących do węzłów projektowanych w ramach S52 i S7. Ze względu na brak przekroczeń zanieczyszczeń powietrza oraz redukcję oddziaływania akustycznego poprzez budowę ekranów akustycznych, należy stwierdzić, że realizacja drogi ekspresowej S52, drogi krajowej S7 i innych dróg istniejących nie spowoduje ponadnormatywnych oddziaływań.

Wody opadowe z jezdni drogi głównej z odcinka 14+130,11 do 14+459,93 (POK) ujmowane będą poprzez szczelny system kanalizacji opadowej z odprowadzeniem wód opadowych do zbiornika retencyjnego ZB15 o pojemności min. 1769 m<sup>3</sup>, zlokalizowanego w km 14+400 drogi S52. Do zaprojektowanego zbiornika kierowane będą również wody opadowe z fragmentów dróg dojazdowych objętych inwestycją (DD21, DD20 i DD22) oraz z fragmentu ul. Morcinka w Krakowie. Łączna ilość wód opadowych odprowadzanych do zbiornika retencyjnego ZB15, przy przyjęciu deszczu miarodajnego o natężeniu 218 dm<sup>3</sup>/s/ha wynosić będzie 984,14 dm<sup>3</sup>/s. W związku z tym, iż prognozowane stężenia zawiesin ogólnych i substancji ropopochodnych przekraczają wartości dopuszczalne (wg informacji zawartych w raporcie przewidywane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych z jezdni S52, w perspektywie 2052 wynosić będą: zawiesiny ogólne - 299,69 mg/dm<sup>3</sup>, substancje ropopochodne -19,18 mg/dm<sup>3</sup>), dla przedmiotowego odcinka zaprojektowane urządzenia oczyszczające – separator substancji ropopochodnych i osadnik zawiesin, które zlokalizowane będą przed zbiornikiem retencyjnym ZB15. Przedmiotowy zbiornik retencyjny wykonany zostanie jako podziemny, żelbetowy, z którego wody opadowe odprowadzane będą kanałem tłocznym do przydrożnego rowu drogowego uchodzącego do rzeki Dłubni. Odpływ wód opadowych ze zbiornika będzie ograniczony do ilości, jak w stanie aktualnym, tj. 55 dm<sup>3</sup>/s.

Wody opadowe z jezdni głównej odcinka od km 14+459,93 do km 14+652,41 (S7) również ujmowane będą za pomocą szczelnego systemu kanalizacji opadowej, a następnie odprowadzane do zbiornika retencyjnego ZR-13. Przed wprowadzeniem do zbiornika, będą oczyszczane w zakresie usuwania substancji ropopochodnych i zawiesin ogólnych. Zarówno zbiornik retencyjny ZR-13, jak i urządzenia oczyszczające realizowane będą w ramach odrębnego przedsięwzięcia – III odcinka S7. Odwodnienie terenów przyległych zaprojektowano głównie w oparciu uszczelnione (np. za pomocą gliny, iłów, folii kubełkowe, maty bentonitowej, membrany) przydrożne rowy z odprowadzeniem wód opadowych bezpośrednio do rzeki Dłubni. Ujściowy odcinek rowu odprowadzającego wody opadowe z terenów przyległych, realizowany będzie w ramach odrębnej inwestycji (III odcinka S7.). Na przedmiotowym odcinku, droga S52 nie przecina żadnych cieków ani rowów melioracyjnych. Jedynym zaprojektowanym obiektem inżynierskim jest wiadukt nad ul. Morcinka. Wody opadowe z tego obiektu zostaną włączone do systemu kanalizacji opadowej drogi głównej.

Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie, w pasie o szerokości 500 m od osi analizowanego odcinka drogi S52 zinwentaryzowano 9 studni, z czego 2 (kopane studnie na terenie Rodzinnych Ogródków Działkowych), będące w bezpośredniej kolizji zostaną zlikwidowane przez zasypanie z zachowaniem sekwencji warstw w profilu. Konieczność oraz ewentualny zakres działań związanych z zapewnieniem nowego źródła zaopatrzenia w wodę ustalany zostanie indywidualnie z właścicielem likwidowanych studni. Na etapie eksploatacji, właściwe zabezpieczenie pobliskich studni zagwarantowane zostanie przez szczelny system ujmowania wód opadowych z jezdni S52, z odprowadzeniem do szczelnych zbiorników retencyjnych, umożliwiających przetrzymanie zanieczyszczonych wód, np. w przypadku sytuacji awaryjnej z wyciekami substancji niebezpiecznych.

Z kolei na etapie realizacji inwestycji, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji, ze względu na przebieg planowanej trasy na nasypie, przez co nie zajdzie konieczność prowadzenia odwodnienia wykopów, a prace budowlane będą wykonywane w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia gruntu (stosowany będzie sprawny sprzęt budowlany i transportowy, zapewnione zostaną sorbenty na wypadek rozlewu substancji niebezpiecznych,

a w przypadku zanieczyszczenia gruntu, zostanie on niezwłocznie usunięty i przekazany specjalistycznej firmie).

Na etapie projektu przeprowadzono bilans wód odpływających do poszczególnych odbiorników, zarówno w stanie istniejącym i projektowanym. Na tej podstawie zweryfikowano lokalizację oraz pojemności zbiorników, a także konieczność ich stosowania. Na podstawie bilansu określono odcinki dróg serwisowych, z których bezpośredni odpływ nie powoduje zwiększenia przepływu w odbiornikach, dlatego też odstąpiono od konieczności budowy zbiorników w przypadku niektórych odcinków dróg dojazdowych i serwisowych.

Na odcinku km 14+130,11 do 14+459,93 zaprojektowano jeden zbiornik retencyjny (ZB15) w km 14+400, o pojemności 1769 m<sup>3</sup>, który zostanie wykonany jako szczelny, żelbetowy zbiornik podziemny.

Wody opadowe z odcinka 14+459,93 do km 14+652,41 ujmowane będą szczelnym systemem kanalizacji opadowej, a przed wprowadzeniem do rzeki Dłubni oczyszczane w zakresie usuwania substancji ropopochodnych i zawiesin. Rozwiązania projektowe przewidują również retencję wód opadowych z jezdni drogi głównej w zbiorniku ZR-13 z którego poprzez wylot W13 odprowadzone będą w ilości 49 dm<sup>3</sup>/s do rzeki Dłubni. Zarówno zbiornik retencyjny ZR-13 jak również wylot W13 i urządzenia oczyszczające realizowane będą w ramach inwestycji objętej odrębną decyzją ZRID.

W związku z uszczegółowieniem rozwiązań związanych z gospodarką wodno-ściekową należało w tym aspekcie wprowadzić nowe warunki realizacji inwestycji, które zostały zawarte w rozstrzygnięciu niniejszego postanowienia.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, inwestycja realizowana będzie w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych JCWP *Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujścia* (kod RW20009213769). Ww. JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód, a jej stan oceniony został jako zły. Na ocenę tą złożył się dobry stan chemiczny i umiarkowany potencjał ekologiczny. Celem środowiskowym dla niej wyznaczonym jest osiągnięcie dobrego stanu wód. Jest to JCWP zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której dopuszczono derogacje czasową: 4(4)-1. Jako uzasadnienie dopuszczenia odstępstwa podano brak możliwości technicznych i występowanie w zlewni JCWP niezidentyfikowanej presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Wg podziału JCWPd zawartego w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, inwestycja realizowana będzie w obrębie JCWPd 131. Stan ilościowy i chemiczny JCWPd 131 oceniony został jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie tego stanu, uznane zostało za niezagrożone. Przedmiotowa odcinek S52 nie przecina cieków powierzchniowych co nie będzie się wiązać z koniecznością prac ingerujących w koryta cieków, w związku z czym nie wpłynie ona na elementy morfologiczne i biologiczne ww. JCWP. Zgodnie z przedłożonymi informacjami, wody opadowe pochodzące z jezdni analizowanych dróg ekspresowych oczyszczane będą w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku zawiesin oraz retencjonowane przed odprowadzeniem do rzeki Dłubni. Powyższe rozwiązania zagwarantują, iż inwestycja nie będzie mieć również negatywnego wpływu na elementy hydromorfologiczne, fizykochemiczne i stan chemiczny JCWP *Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujścia*. W świetle powyższego uznaje się, że inwestycja nie będzie wywierać dodatkowej presji, która mogłaby przyczynić się do nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP *Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujścia*. Inwestycja nie będzie się wiązać z odprowadzaniem wód opadowych do ziemi, jak również poborem wód podziemnych, w związku z czym nie będzie

wpływać na stan ilościowy i chemiczny JCWPd 131 i nie będzie stanowić zagrożenia dla celów środowiskowych dla niej wyznaczonych.

Prawidłowa organizacja placu budowy, właściwa gospodarka odpadami (w szczególności odpadami niebezpiecznymi) oraz przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy wpłyną na wyeliminowanie bezpośredniego oddziaływania odpadów na środowisko. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określono sposób postępowania z odpadami na etapie budowy. Warunek ten zostanie spełniony, a wytyczne odnośnie zagospodarowania odpadów na placu budowy zostały szczegółowo omówione w raporcie do ponownej oceny.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano na konieczność określenia w dokumentacji projektowej warunków i sposobów zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych oraz przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.

Wykonawca zakłada maksymalne wykorzystanie gruntów pozyskanych z wykopu do budowy nasypu/wymian gruntu. Grunty nieprzydatne do wykorzystania bądź nadmiary gruntu (w tym ziemi urodzajnej) zostaną usunięte poza teren budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Dopuszcza się rozplantowanie nadmiarów gruntu na powierzchniach płaskich na terenie budowy. W przypadku braku możliwości wykorzystania gruntu z wykopu bezpośrednio do budowy nasypu/wymiany gruntu, dopuszcza się czasowe składowanie gruntu, w tym składowanie poza placem budowy na działkach pozyskanych przez Wykonawcę. Grunty wówczas będą składowane w regularnych przyzmacach.

Na cele budowy zostanie wykorzystana gleba i ziemia, w tym kamienie pochodzące z wykopów, ale wyłącznie pod warunkiem, że nie będą one zanieczyszczone. Do budowy przedmiotowego przedsięwzięcia wykorzystywane zostaną odpady o kodach:

- 01 01 02 Odpady z wydobywania kopalin innych niż rudy metali,
- 01 04 08 Odpady żwiru lub skruszone skały inne niż wymienione w 01 04 07,
- 01 04 09 Odpadowe piaski i ły,
- 10 01 01 Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wyłączeniem pyłów z kotłów wymienionych w 10 01 04) – nie pochodzące z palenisk fluidalnych,
- 10 01 02 Popioły lotne z węgla – nie pochodzące z palenisk fluidalnych,
- 10 01 15 Popioły paleniskowe, żużle i pyły z kotłów ze współspalania inne niż wymienione w 10 01 14,
- 10 01 80 Stałe odpady w postaci mieszanek popiołowo-żużlowych z mokrego odprowadzania odpadów paleniskowych,
- 10 02 01 Żużle z procesów wytapiania (wielkopiecowe, stalownicze),
- 10 05 80 Żużle granulowane z pieców szybowych oraz żużle z pieców obrotowych,
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
- 17 01 02 Gruz ceglany,
- 17 01 07 Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06,
- 17 01 81 Odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 03 02 Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01,
- 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,
- 17 05 08 Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07.



Odpady te nie będą zanieczyszczone, a ich użycie (odzysk poza instalacjami i urządzeniami) nie spowoduje zagrożenia szkodą w środowisku.

Wierzchnia urodzajna warstwa gleby zdjęta przed rozpoczęciem prac budowlanych zostanie zdeponowana i odpowiednio zabezpieczona na czas prowadzenia prac. Po zakończeniu prac gleba zostanie wykorzystana do przygotowania powierzchni biologicznie czynnych w obrębie pasa drogowego oraz do rekultywacji terenów zdewastowanych w wyniku prowadzonych prac budowlanych. Teren nie przeznaczony pod infrastrukturę drogową i towarzyszącą zostanie zrekultywowany i przywrócony do stanu pierwotnego.

Zastosowanie powyższych rozwiązań oraz środków minimalizujących spełnia wymogi obowiązującej ustawy o odpadach, a także wypełnia zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji w tym zakresie.

Realizacja inwestycji według sporządzonego projektu budowlanego i z zastosowaniem wytycznych określonych w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzjach organów odwoławczych, a także wytycznych zawartych w niniejszym postanowieniu nie będzie powodowała uciążliwości i ponadnormatywnych oddziaływań na środowisko na etapie eksploatacji. Do obowiązków zarządcy drogi na etapie eksploatacji będzie należała właściwa obsługa urządzeń ochrony środowiska (w tym czyszczenie, konserwacja i ewentualne naprawy), która zapewni ich pełną skuteczność.

Po przeanalizowaniu raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia oraz dokumentacji projektowej, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie stwierdza, iż rozwiązania projektowe poza ww. zmianami, spełniają pozostałe warunki decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast wszystkie ww. opisane zmiany i uszczegółowienia w stosunku do zapisów decyzji środowiskowych, nie spowodują zwiększenia stopnia oddziaływania projektowanej drogi na środowisko, w zakresie któregośkolwiek jego komponentu. Biorąc powyższe pod uwagę, należy uznać, iż zaprojektowane rozwiązania techniczne jak również wskazany sposób prowadzenia prac skutecznie zabezpieczą środowisko przed zanieczyszczeniem.

Zgodnie z art. 90 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 UWOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił z wnioskiem znak: OO.4222.6.2020.TP z dnia 5 listopada 2020 r. do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie – Wydziału Infrastruktury o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Wojewoda Małopolski podał do publicznej wiadomości obwieszczenie o przystąpieniu do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia pn.:

- „Budowa drogi ekspresowej S52 odc. Północna Obwodnica Krakowa: węzeł Modlnica - węzeł Kraków Mistrzejowice (bez węzła) Część III - odcinek od km 14+130,11 do km 14+459,93. Początek inwestycji w km 14+130,11. Koniec inwestycji w km 14+459,93,
- Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa - Kraków, odcinek realizacyjny nr III od km 640+600 węzeł Widoma (bez węzła) do km 658+896,30 węzeł „Igołomska” (bez węzła) w Krakowie, długości 18,296 km. Część III - odcinek od km 14+459,93 do km 14+652,41 (pikietaż łącznicy POK). Początek inwestycji w km 14+459,93. Koniec inwestycji w km 14+652,41”,

o wszczętym postępowaniu, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i uzgodnień, możliwości składania uwag i wniosków

w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko, wyznaczając miejsce, sposób oraz wskazując 30-dniowy termin do ich składania oraz o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Informacje o terminach wywieszenia ww. obwieszczenia Wojewoda Małopolski przekazał do tut. Organu przy piśmie z dnia 31 grudnia 2020 r., znak: WI-XI.7820.1.16.2020.HD.

Obwieszczenie Wojewody Małopolskiego o zapewnieniu możliwości udziału społeczeństwa na etapie przeprowadzanej ponownej oceny oddziaływania na środowiska dla przedmiotowej inwestycji ukazało się:

- na tablicach ogłoszeń w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie od 13 listopada 2020 r. do 14 grudnia 2020 r.,
- w Biuletynie Informacji Publicznej MUW w zakładce ogłoszenia, ogłoszenia różne od 13 listopada 2020 r. do 13 grudnia 2020 r.,
- na stronie internetowej Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie od 10 listopada 2020 r. do 29 grudnia 2020 r.,
- w prasie lokalnej: Gazeta Krakowska 13 listopada 2020 r.,
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa od 13 listopada 2020 r. do 14 grudnia 2020 r.,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Krakowa od 13 listopada 2020 r. do 14 grudnia 2020 r.

W trakcie postępowania, w okresie trwania udziału społeczeństwa, do Wydziału Infrastruktury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie nie wpłynęły uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego odcinka trasy S52 oraz S7.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w:

- decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15.01.2016 r., znak: OO.4200.19.2013.AK/BP o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa północnej obwodnicy Krakowa”,
- decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30.11.2016 r., znak: DOOŚ-OAI.4200.5.2016.pGD,
- decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2015 r., znak: OO.4200.3.2014.ASu o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska)”,
- decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 sierpnia 2017 r., znak DOOŚ-OAII.4200.1.2015.ew.aj52,

a także w niniejszym postanowieniu, zamierzone do realizacji przedsięwzięcie pn.:

- „Budowa drogi ekspresowej S52 odc. Północna Obwodnica Krakowa: węzeł Modlnica - węzeł Kraków Mistrzejowice (bez węzła) Część III - odcinek od km 14+130,11 do km 14+459,93. Początek inwestycji w km 14+130,11. Koniec inwestycji w km 14+459,93,
- Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa - Kraków, odcinek realizacyjny nr III od km 640+600 węzeł Widoma (bez węzła) do km 658+896,30 węzeł „Igołomska” (bez węzła) w Krakowie, długości 18,296 km. Część III - odcinek od km 14+459,93 do km 14+652,41 (pikietaż łącznicy POK). Początek inwestycji w km 14+459,93. Koniec inwestycji w km 14+652,41”,

którego Inwestorem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, działający przez Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym, postanowiono jak w sentencji.

### **POUCZENIE**

Zgodnie z art. 90 ust. 8 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, na postanowienie nie przysługuje zażalenie. Zgodnie z art. 142 Kodeksu postępowania administracyjnego postanowienie można zaskarżyć w odwołaniu od decyzji ZRID.

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Krakowie  
*mgr Rafał Rostecki***

*/podpis elektroniczny/*

### **Otrzymują:**

1. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie, Wydział Infrastruktury – ePuap,
2. Pan Tomasz Nowakowski – Pełnomocnik Inwestora, Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Grzybowska 80/8, 200-844 Warszawa,
3. OO.TP. a/a.

## INFORMACJA ADMINISTRATORA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH

W związku z obowiązaniem od dnia 25 maja 2018 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (zwanego dalej RODO), informujemy, że:

- 1) administratorem Pana/Pani danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z siedzibą w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków
- 2) Pana/Pani dane osobowe będą przetwarzane przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie w celu prowadzenia postępowania administracyjnego/sądowoadministracyjnego, zgodnie z art. 6 ust.1 lit c) RODO.
- 3) Podanie Pana/Pani danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do realizacji obowiązku prawnego w postaci rozpatrzenia sprawy.
- 4) dane Pana/Pani mogą być udostępniane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie podmiotom upoważnionym do uzyskania informacji na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa.
- 5) Podane przez Pana/Panią dane osobowe będą przechowywane przez okres wymagany przepisami prawa. posiada Pan/pani prawo dostępu do swoich danych osobowych oraz prawo ich sprostowania, ograniczenia ich przetwarzania oraz prawo do przenoszenia danych.
- 6) w związku z przetwarzaniem Pana/Pani danych osobowych ma Pan/Pani prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
- 7) Podstawę prawną przetwarzania Pana/Pani danych osobowych stanowią przepisy 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 oraz ustawy kodeks postępowania administracyjnego.
- 8) dane kontaktowe Inspektora Ochrony Danych: adres e-mail: [iod.krakow@rdos.gov.pl](mailto:iod.krakow@rdos.gov.pl)  
adres pocztowy: ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków.