



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.420.4.2.2018.BM

Kraków, 1 lutego 2019 r.

**DECYZJA
O ZMIANIE DECYZJI
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
Z DN. 27.01.2017 R. ZNAK: OO.4233.4.2016.BM**

Na podstawie art. 104, art. 107 § 1, art. 108 i art. 155 oraz art. 49 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2018 poz. 2096 ze zm.), a także na podstawie art. 87 w powiązaniu z art. 63, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 74 ust. 1 i ust. 3, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. i oraz art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, a także art. 75 ust. 1 pkt 1a, art. 84, art. 85 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. 2018 poz. 2081 ze zm.), oraz art. 17 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 433 t. j.), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 i 65 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71 j. t.),

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

wniosku z dnia 07.05.2018 r. (data wpływu: 10.05.2018 r.) znak: KR.JRP.081.8.11.2018 złożonego przez Inwestora tj. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków, reprezentowanego przez Pana Radosława Radonia – Kierownika Jednostki Realizacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły przy Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Krakowie, uzupełnionego o braki formalne przy pismach: z dnia 06.06.2018 r. (data wpływu: 07.06.2018 r.) znak: KR.JRP.081.8.11.2018; z dnia 27.06.2018 r. (data wpływu: 27.06.2018 r.), znak: KR.JRP.081.8.11.2018 oraz z dnia 05.07.2018 r. (data wpływu: 06.07.2018 r.) KR.JRP.081.8.11.2018 i z dnia 13.07.2018 r. (data wpływu: 16.07.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15007/1310/18, a także uzupełnionego o braki merytoryczne KIP przy pismach z dnia 17.09.2018 r. (data wpływu: 17.09.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15008/1627/18 oraz z dnia 09.11.2018 r. (data wpływu: 09.11.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15008/1932/18, a także z dnia 07.12.2018 r. (data wpływu: 20.12.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15008/2067/18 i wyjaśnienia przekazane drogą elektroniczną w dniu 20.12.2018 r., *w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4233.4.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. dla przedsięwzięcia pod nazwą „Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 1 – lewy wał rzeki Wisły od mostu Wandy do stopnia Przewóz wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni; Odcinek 2 – lewy wał rzeki Wisły od stopnia Przewóz do Suchego Jaru”, w następującym zakresie:*

- *zmianie podanego kilometrażu w podziale inwestycji na zadania i skali podwyższenia wałów;*

- wprowadzeniu dodatkowej informacji o powierzchni nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa;
- wprowadzeniu dodatkowych działek objętych granicą oddziaływania, co jest związane z wprowadzeniem do decyzji rowu odprowadzającego wody ze śluzy wałowej nr P.2.3 w km 2+813;
- zmianie kilometrażu złoź;
- wprowadzeniu zapisu o możliwości wystromienia skarp wału do wartości 1:1,5;
- zmianie podanego kilometrażu poszczególnych typów przekroi typowych wału;
- zmianie zapisów odnośnie zjazdów i przejazdów wałowych w zakresie nazewnictwa prac wynikających z prawa budowlanego oraz opisu nawierzchni zjazdów wynikającym z uzgodnienia z ZIKiT;
- wprowadzeniu informacji związanej z odmuleniem rowu odprowadzającego wody ze śluzy wałowej w km 2+813 (na odcinku 2), tj. na odcinku pomiędzy śluzą, a ujściem do rzeki Wisły, czyli na długości ok. 330 m zostanie odmulony, a jego przekrój poprzeczny odtworzony;
- wprowadzeniu informacji korygującej w zakresie przerw w przesłonie pod korpusami drogowymi i przepustami MPWiK, gdzie sama konstrukcja przepustu zapewnia szczelność wału i podłoża;
- zmianie zapisów dotyczących obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

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

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie znak: NZ-PG-420-339/18 ZL/2018/11/355 z dnia 27.11.2018 r. (data wpływu: 29.11.2018 r.) oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej DOK.DOK2.9750.14.2018.SL PW:69432 z dnia 21.12.2018 r. (data wpływu: 21.12.2018 r.),

o r z e k a m c o n a s t ę p u j e :

- I. Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowej zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- II. Zmieniam decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o środowiskowych uwarunkowaniach znak: **OO.4233.4.2016.BM** z dnia **27.01.2017 r.** w następujący sposób:

W orzeczeniu:

1. Zmieniam punkt 2 decyzji środowiskowej znak: OO.4233.4.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. dotyczący charakterystyki przedsięwzięcia i nadaję mu nowe brzmienie o treści „**Załącznik nr 1- Nowa Charakterystyka Przedsięwzięcia**” stanowiący integralną część zmienianej decyzji.

W uzasadnieniu:

2. Punktowii 1a. „Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:”

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

nadają nowe brzmienie:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i nadbudowę ok. 10 kilometrowego odcinka wałów rzeki Wisły, łącznie z wałami cofkowymi na rzece Dłubni, z wyjątkiem krótkiego odcinka końcowego wału lewego.

Poza przebudową i nadbudową istniejących wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni, zakres wniosku obejmuje również przebudowę, zabezpieczenie lub likwidację związanej z nimi infrastruktury towarzyszącej (służby wałowe, zjazdy i przejazdy wałowe oraz drogi eksploatacyjne) oraz budowę, przebudowę, zabezpieczenie lub likwidację istniejącej infrastruktury drogowej (drogi, przepusty, rampy – zjazdy i przejazdy wałowe), sieci elektrycznej, gazowej teletechnicznej, wodociągowej i kanalizacyjnej.

Planowana inwestycja realizowana będzie zgodnie z wymogami przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 20.04.2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, co do wymaganych bezpiecznych wzniesień korony stałych budowli hydrotechnicznych jak dla I klasy ważności, z odstępstwem co do określenia przepływu miarodajnego i kontrolnego na przepływ, odpowiednio: Q1% i Q0,2% bez uwzględniania błędu oszacowania. Odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dla tego odcinka wałów jest następstwem kontynuacji niwelety wałów w oparciu o takie same zasady na całej długości na terenie Krakowa. O konieczności odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych i obniżeniu niwelety wałów zdecydował odcinek między mostem Dębnickim a Wawelem, z powodów:

- praktycznie nierealnej do realizacji, daleko idącej przebudowy układu wysokościowego przepraw mostowych i ulic dojazdowych w zabytkowym centrum miasta,
- trudności technicznych związanych z nadbudową istniejących wałów w obrębie zwartej zabudowy typu miejskiego, a zwłaszcza nadbudową istniejących murów kamiennych, usytuowanych w bliskiej odległości od okien budynków mieszkalnych, znajdujących się m.in. wzdłuż ul. Kościuszki,
- względów architektoniczno - krajobrazowych – konieczność podwyższenia muru kamiennego na koronie lewego wału między mostem Dębnickim, a Wawelem, którego wysokość miałaby wynosić nie ok. 1,0 m, jak obecnie, lecz ok. 2,3 lub nawet ok. 4,0 m.

Na obecnym odcinku kontynuowany jest ten sam poziom zabezpieczenia przeciwpowodziowego.

Poniżej w tabeli zestawiono kilometraż wałów objętych inwestycją, z odpowiadającym mu kilometrażem roboczym.

Zadanie	km ewidencyjny		km roboczy
	km wału	odpowiadający km rzeki	km wału
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (od mostu Wandy do ujścia rz. Dłubni)	87+600	87+900	0+000
	88+800	89+040	1+142
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (poniżej ujścia rz. Dłubni)	89+640	89+640	1+142
	90+560	90+550	2+097
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (poniżej ujścia kanału portowego)	90+638	90+640	2+097
	91+797	91+540	3+317
Odcinek 1. Prawy wał rz. Dłubni	0+000	0+000	0+000
	1+832	2+373	1+830

Odcinek 1. Lewy wał rz. Dłubni	0+000	0+000	0+000
	1+220	1+609	1+263
Odcinek 2. Lewy wał rz. Wisły (od stopnia Przewóz do Suchego Jaru)	91+997	91+990	0+000
	95+162	96+680	2+875

W związku z brakiem możliwości podwyższenia i domknięcia końcowego odcinka lewego wału rzeki Dłubni po istniejącej trasie Inwestor zdecydował o:

- ograniczeniu przebudowy i nadbudowy tego wału na odcinku 1+136 (km rzeki 1+577) do 1+263 (km rzeki 1+609) tj. do końca ewidencyjnego wału, z wykonaniem makroniwelacji lub całkowitej rozbiórki tego odcinka wału, co jest uzależnione od ostatecznej zgody właścicieli działek (osoby prywatne) nr 358, 357, 356 obr.46 N. Huta;
- wykonaniu nowego wału, domkniętego do wysokiego brzegu (w rejonie działek nr 510 i 624) i obejmującego wszystkie budynki, łącznie z tymi, które obecnie znajdują się w międzywał, na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią. Istniejący przebieg wału uniemożliwia jego podwyższenie i przedłużenie ze względu na gęstą zabudowę stąd konieczność rozbiórki fragmentu wału i poprowadzenie jego pozostałej części poza teren zabudowany.

Projekt wykonania nowego wału jest realizowany na podstawie odrębnego zadania które już uzyskało decyzję środowiskową. Inwestor deklaruje, że obie inwestycje będą realizowane równolegle, tak aby zapewnić ten sam poziom ochrony przeciwpowodziowej.

Planowana skala podwyższenia wałów w ramach przedmiotowej inwestycji na poszczególnych odcinkach:

• **Odcinek 1** obejmuje:

1. Lewy wał Wisły od m. Wandy do uj. Dłubni – max o ok. 0,5m, śr. o ok. 0,3m (na odcinku wałów od km 0+000 do ok 0+983 nie przewiduje się podniesienia wałów, a jedynie wykonanie przesłony z korony wału).
2. Prawy wał Dłubni od ujścia do rej. ul. Ptaszyckiego – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,75 m.
3. Lewy wał Dłubni od ujścia do rej. ul. Bardosa – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,65 m.
4. Lewy wał Wisły od ujścia Dłubni do st. Przewóz – max o ok. 1,0 m, śr. o ok. 0,3 m.

• **Odcinek 2** obejmuje:

1. Lewy wał Wisły od st. Przewóz do Suchego Jaru – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,75 m.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Gminy Kraków, na lewym brzegu rzeki Wisły.

Odcinek 1 rozpoczyna się przy moście Wandy, następnie pokrywa się z ul. Podbiپیty (na tym odcinku przylega do niego Lasek Mogilski). Za śluzą, w rejonie ul. Zakarnie, ul. Podbiپیty odbija w kierunku północnym na własnym samodzielnym nasypie. Od tego miejsca zaczyna się samodzielny wał przeciwpowodziowy. Ok. 160 m dalej, ewidencyjnie zaczyna się prawobrzeżny wał cofkowy na Dłubni. Odbija on w kierunku północnym i biegnąc równolegle do rzeki Dłubni dociera w rejon ul. Ptaszyckiego. Długość prawego wału cofkowego wynosi ok. 1814 m.

Lewy wał cofkowy na rzece Dłubni sięga rejonu ul. Bardosa. Jest on zdecydowanie krótszy od prawobrzeżnego i ma długość ok. 1220 m i jest podzielony na dwie części (długości ok. 758 i ok. 462 m) przed ujściem kanału z Huty. Podobnie jak wał prawy, biegnie on równolegle do rzeki Dłubni. W odległości ok. 500 m od jej ujścia odbija w kierunku południowo-wschodnim i ewidencyjnie przechodzi w wał rzeki Wisły. Na tym odcinku, wzdłuż wału biegnie ul. Na Niwach. Wał przecina nowobudowany nasyp drogi S7, mija Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów i biegnąc równolegle do rzeki Wisły łączy się z obwałowaniami kanału portowego Przewóz. Odcinek ten ma długość ok. 1116 m. Na drugim brzegu kanału zaczyna się ewidencyjny bieg dalszego odcinka, który biegnie między korytem Wisły, a obwałowaniami osadników oczyszczalni ścieków

Kujawy i kończy się w rejonie wlotu do górnego kanału śluzy przy stopniu wodnym Przewóz. Odcinek ten ma długość ok. 1212 m.

Odcinek 2 rozpoczyna w rejonie dolnego przyczółka śluzy, biegnie łukiem po wysokim brzegu terasy zalewowej Wisły, następnie równolegle do biegu Wisły i kończy się ewidencyjnie na obwałowaniach potoku Suchy Jar. Odcinek ten ma długość ok. 2875 m.

W stanie aktualnym wysokość istniejącego wału przeciwpowodziowego na **odcinku 1** zawiera się w granicach od ok. 2,6 m do ok. 4,8 m. Szerokość korony na odcinkach poza przejazdami wynosi od ok. 2,0 do ok. 2,8 m. Nachylenia skarpy odwodnej wynoszą od 1:2,15 do 1:2,32. Nachylenia skarpy odpowietrznej wynoszą od 1:1,8 do 1:1,9. Wysokość istniejącego wału przeciwpowodziowego na **odcinku 2** zawiera się w granicach od ok. 2,8 m do ok. 4,0 m. Szerokość korony na odcinkach poza przejazdami wynosi od 2,3 do 3,6 m. Nachylenia skarpy odwodnej wynoszą od 1:1,8 do 1:2,7. Nachylenia skarpy odpowietrznej wynoszą od 1:1,8 do 1:2,35.

Dla wału projektowanego przyjęto jako minimalne parametry: szerokość w koronie ok. 4,0 m (oprócz ulicy Podpięty gdzie szerokość jest większa i wynika z wymiarów nawierzchni drogowej), nachylenie skarpy odwodnej 1:2,5, skarpy odpowietrznej 1:2,0 (lokalnie na krótkich odcinkach 1:1,5). Maksymalna wysokość wału wzrośnie do ok. 5,4 m na **odcinku 1** i do 4,6 m na **odcinku 2**.

Na całym odcinku wał pełni swoją podstawową funkcję – wału przeciwpowodziowego. Skarpy i korona wału pokryte są trawą. Odcinkowo jego koroną przebiegają drogi o różnej nawierzchni. Wały są i będą regularnie wykaszane. Wały krzyżują się z infrastrukturą techniczną taką jak drogi, sieci wodociągowe, kanalizacyjne, ciepłownicze, gazowe, linie energetyczne, teletechniczne.

W stanie aktualnym szerokości międzywala rzeki Wisły i rzeki Dłubni wynoszą:

- a. Pomiędzy stopniem Dąbie a mostem Wandy (od km 80+900 a km 87+900) wynoszą od 311 m (przy stopniu Dąbie – odcinek przejściowy pomiędzy zabudową bulwarową a wałami) do 511 m w okolicy ujścia Białuchy (km ok 82+000). Przeciętnie na tym odcinku szerokość międzywala wynosi ok 420 m.
- b. Pomiędzy mostem Wandy a stopniem Przewóz (od km 87+900 do km 92+000) wynoszą od 404 m do 500 m, przeciętnie 460 m. Wyjątkiem jest tutaj okolica stopnia Przewóz gdzie wałami objęto również starorzecze Wisły z ujściem Drwiny gdzie szerokość międzywala dochodzi do 1100 m.
- c. Pomiędzy stopniem Przewóz a ujściem Suchego Jaru (od km 92+000 do km 96+500) wynoszą od 445 m do 482 m, przeciętnie 460 m.
- d. Odcinek ujściowy rzeki Dłubni pomiędzy ujściem do rzeki Wisły a ulicą Ptaszyckiego od 161 m do 270 m.

W związku z podnoszeniem korony istniejących obwałowań i ich rozbudową w stronę międzywala wystąpi jego zawężenie w wielkości wynikającej z maksymalnego przesunięcia korony w stronę rzeki Wisły o 2 m, a podstawy wałów w wielkości odpowiednio:

- a. Dla wałów Wisły odcinek nr 1 w wielkości do 4 m,
- b. Dla wałów Wisły odcinek nr 2 w wielkości do 7 m,
- c. Dla wałów Wisły odcinek nr 3 w wielkości do 4 m,
- d. Dla prawego wału Dłubni w wielkości do 6 m,
- e. Dla lewego wału Dłubni w wielkości 4 m.

Przy uwzględnieniu zakresów modernizacji wałów na odcinkach 1, 2 i 3 średnie zawężenie międzywala wynosi:

- a. Pomiędzy stopniem Dąbie a mostem Wandy (od km 80+900 a km 87+900) zawężenie międzywala 3 m czyli 0,7% szerokości średniej.
- b. Pomiędzy mostem Wandy a stopniem Przewóz (od km 87+900 do km 92+000) zawężenie międzywala 6 m czyli 1,3% szerokości średniej.

- c. Pomiędzy stopniem Przewóz a ujściem Suchego Jaru (od km 92+000 do km 96+500) zawężenie międzywała 4,5 m czyli 1,0% szerokości średniej.
- d. Odcinek ujściowy rzeki Dłubni pomiędzy ujściem do rzeki Wisły a ulica Ptaszyckiego zawężenie międzywała 7 m czyli 4,3% szerokości średniej.

Wpływ wielkości zwężenia międzywała na dodatkowe spiętrzenie wód powodziowych został sprawdzony obliczeniowo w warunkach ruchu wolnozmiennego ustalonego. Przy obliczeniach dla wody miarodajnej Q1% która decydowała o docelowej wysokości obwałowań obliczenia wykonywane z dokładnością 0,01 m nie wykazały konieczności dodatkowej korekty wysokości z tego powodu. Dla rzeki Dłubni na odcinku ujściowym decydujące jest wezbranie na Wiśle której cofka nie sięga do ulicy Ptaszyckiego przy bardzo małych prędkościach wody płynącej w korycie Dłubni. Stąd też szerokość obwałowań dla rzeki Dłubni i wielkości płynącej w niej wody nie są decydujące na wysokość obwałowań cofkowych od ujścia do Wisły do ulicy Ptaszyckiego pomimo niewielkiego ich rozstawu. Podsumowując należy stwierdzić że ewentualne dodatkowe piętrzenie związane z zwężeniem międzywała na skutek prac modernizacyjnych nie przekracza 0,01 m co jest wielkością pomijalną przy przyjętym zapasie bezpieczeństwa wynoszącym 1,0 m ponad rzędną wody miarodajnej.

Do przebudowy i nadbudowy wałów planuje się w większości zastosować podstawowy – tzw. typ I przekroju. Charakteryzujący się nadbudową korpusu wału od strony międzywała (odwodnej), koroną utwardzoną mieszanką żwirową na geowłókninie i kliniec, oraz drogą eksploatacyjną zlokalizowaną na przyporze, lub przy stopie skarpy odpowietrznej (lokalnie droga ta może odbiegać od podstawy skarpy wału, np. celem ominięcia i ochrony obiektów lub siedlisk zlokalizowanych na trasie wałów), utwardzoną podsypką piaskową na geowłókninie, tłucznem i kliniec na potrzeby przejazdu pojazdów eksploatacyjnych.

W miejscach, gdzie poprowadzenie drogi eksploatacyjnej po przyporze, lub u podstawy skarpy nie było możliwe (np. przez brak miejsca na przyporę, lub ogrodzone posesje w bezpośrednim sąsiedztwie wału, kolidujące z trasą drogi) zastosowano tzw. przekrój typowy - typ II, który różni się od typu I poprowadzeniem drogi eksploatacyjnej po koronie wału i brakiem przypory.

Ponadto, zgodnie z informacją podaną w uzupełnieniu do Kip, w miejscach gdzie ze względów przyrodniczych, konserwatorskich, lub z braku miejsca nie będzie możliwe wykonanie przebudowy wg przekrojów typu I i II, wprowadzono typ III polegający na wykonaniu przesłony z korony wału, ale w tej samej technologii co przesłonę w podłożu w przekrojach typ I i II.

Poniżej zestawiono w tabeli typy zastosowanych przekrojów na analizowanych odcinkach przebudowywanego wału.

Odcinek I

<i>Od km</i>	<i>do km</i>	<i>typ</i>
<i>Lewy wał Wisły od m. Wandy do ujścia Dłubni</i>		
<i>0+000</i>	<i>0+983</i>	<i>Typ III-brak podniesienia wału</i>
<i>0+983</i>	<i>1+142</i>	<i>Typ II</i>
<i>Lewy wał Wisły od ujścia Dłubni do st. Przewóz</i>		
<i>1+142</i>	<i>2+097</i>	<i>Typ I</i>
<i>2+097</i>	<i>3+038</i>	<i>Typ II</i>
<i>3+038</i>	<i>3+273</i>	<i>Typ I</i>
<i>3+273</i>	<i>3+317</i>	<i>Typ II</i>
<i>Prawy wał Dłubni od ujścia do rej. ul. Ptaszyckiego</i>		
<i>0+000</i>	<i>0+429</i>	<i>Typ II</i>
<i>0+429</i>	<i>0+439</i>	<i>istn. nasyp</i>

		<i>drogowy ul. Podbipięty</i>
<i>0+439</i>	<i>1+830</i>	<i>Typ II</i>
<i>Lewy wał Dłubni od ujścia do rej. Ul. Bardosa</i>		
<i>0+000</i>	<i>0+363</i>	<i>Typ I</i>
<i>0+363</i>	<i>0+394</i>	<i>istn. nasyp drogowy ul. Podbipięty</i>
<i>0+394</i>	<i>0+835</i>	<i>Typ II</i>
<i>0+835</i>	<i>1+136</i>	<i>Typ II</i>

Odcinek 2

<i>Od km</i>	<i>do km</i>	<i>Typ</i>
<i>0+000</i>	<i>0+308</i>	<i>Typ II</i>
<i>0+308</i>	<i>1+274</i>	<i>Typ I</i>
<i>1+274</i>	<i>1+482</i>	<i>Typ II</i>
<i>1+482</i>	<i>1+611</i>	<i>Typ I</i>
<i>1+611</i>	<i>1+746</i>	<i>Typ II</i>
<i>1+746</i>	<i>1+941</i>	<i>Typ I</i>
<i>1+941</i>	<i>2+143</i>	<i>Typ II</i>
<i>2+143</i>	<i>2+740</i>	<i>Typ I</i>
<i>2+740</i>	<i>2+875</i>	<i>Typ II</i>

Na odcinku od km 1+700 do 1+830 (km roboczy, ewidencyjny koniec obwałowań) prace będą polegać praktycznie na wykonaniu wyłącznie utwardzenia korony wg przekroju typ II, bez wykonywania widocznego podwyższenia obwałowań (wystarczająca rzędna terenu), po trasie ewidencyjnej obwałowań (wał istnieje w ewidencji MZMiUW-Inwestora). Wyjątek na tym odcinku stanowi przerwa na ominięcie komory kanalizacyjnej w km 1+778 do 1+802, wykonane w formie zjazdów z korony.

Na odcinku od km 0+000 do km 0+983 nie planuje się podniesienia istniejących obwałowań. Odcinek ten został objęty zakresem realizacji i oddziaływania inwestycji, ze względu na możliwość wystąpienia konieczności wykonania uszczelnień wału i/lub podłoża. Obecnie na tym odcinku planuje się wykonanie przesłony z korony wału zagłębionej w podłoże na 6 m.

Na żadnym odcinku projektowane podwyższenie nie przebiega poza istniejącym obwałowaniem. Podwyższenie sięga zasięgiem robót głównie w międzywale. Jest to najczęściej spowodowane blisko sąsiadującą zabudową lub infrastrukturą po stronie odpowietrznej (zawala). Widoczna korekta przebiegu wału ma miejsce wzdłuż stanowiska pachnicy dębowej i wynika z konieczności zachowania tego cennego stanowiska przyrodniczego. Poniżej w tabeli wskazano lokalizację korekty przebiegu wału.

Lokalizacja	opis
Odc.1 lewobrzeżny wał cofkowy Dłubni, km 0+190 do 0+000 Wał rz. Wisły 1+142 do 1+180	Odsunięcie projektowanej osi w kierunku zawala o ok. 2,5-3 m spowodowane koniecznością ochrony cennego stanowiska przyrodniczego – pas wierz z pachnicą dębową.

W ramach planowanej inwestycji zaprojektowano wykonanie przesłony na następujących odcinkach:

- **Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 0+008 do km 0+993** z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
- **Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 0+993 do km 1+142** z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
- **Odcinek nr 1 wał prawostronny rzeki Dłubni od km 0+000 do km 1+180** (z przerwą 0+420-0+457 przy przekroczeniu ul. Podbipięty) z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
- **Odcinek nr 1 wał lewostronny rzeki Dłubni od km 0+845 do km 1+136** z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 3 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
- **Odcinek nr 1 wał lewostronny rzeki Dłubni od km 0+190 do km 0+835** (z przerwą 0+359-0+397 przy przekroczeniu ul. Podbipięty) z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
- **Odcinek 1 wał lewostronny rzeki Dłubni od km 0+000 do km 0+190** z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
- **Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 1+142 do km 1+200** z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
- **Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 1+200 do km 2+097** z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
- **Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 3+000 do km 3+315** z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
- **Odcinek 2 wał lewy rzeki Wisły od km 0+080 do km 2+870** (z przerwą 1+050 – 1+067 na odpływ z przepustu wałowego przy pompowni MPWiK) z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.

Głębokość przesłony wynika ze specyficznej budowy geologicznej podłoża rzek w kotlinach karpackich, która została potwierdzona badaniami geologicznymi.

W ramach inwestycji planowana jest przebudowa, budowa, likwidacja przejazdów i zjazdów wałowych oraz przepustów (śluz) wałowych. Planowane nowe zjazdy najczęściej komunikują koronę wału z półką na wale lub stanowią ominiecie obiektów w ciągu wału (np. istniejące komory kanalizacyjne) lub połączenie ze ścieżką rowerową.

Pod przejazdy i zjazdy wałowe zastosowano żelbetowe drogowe płyty otworowe, a tam gdzie przebiegają drogi asfaltowe będące w zarządzie ZIKiT w Krakowie – beton asfaltowy. Ich zastosowanie jest niezbędne, aby chronić koronę wału przed rozjeżdżeniem. Zastosowanie płyt otworowych pozwoliło jednocześnie utrzymać powierzchnię częściowo przepuszczalną. Zjazdy z korony na półkę serwisową mają nawierzchnię z kłosa. W celu ograniczenia powierzchni zajmowanych przez nasypy przejazdów i zjazdów wałowych, gdyż często są to pola uprawne, zwiększono nachylenia skarp po stronie zawala do 1:1.5 i międzywała do 1:2.

Poniżej w tabeli przedstawiono lokalizację istniejących i nowych zjazdów, przejazdów.

Nr	Odcinek wału	km wału	zjazd istniejący/nowy	Uwagi
1	Wisła odc. 1	0+983	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
2	Wisła odc. 1	0+992	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
3	Wisła odc. 1	1+080	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
4	Dłubnia wał prawy	0+374	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
5	Dłubnia wał prawy	0+421	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
6	Dłubnia wał prawy	0+428	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
7	Dłubnia wał prawy	0+439	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
8	Dłubnia wał prawy	0+487	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
9	Dłubnia wał prawy	0+697	nowy	zjazd z korony do komory kan.
10	Dłubnia wał prawy	1+045	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
11	Dłubnia wał prawy	1+188	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
12	Dłubnia wał prawy	1+441	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
13	Dłubnia wał prawy	1+712	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
14	Dłubnia wał prawy	1+772 do 1+806	nowy	zjazd z korony - ominięcie komory kanalizacyjnej
15	Dłubnia wał prawy	1+829	nowy	zjazd z korony na ścieżkę rowerową
16	Dłubnia wał lewy	0+951	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
17	Dłubnia wał lewy	0+823	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
18	Dłubnia wał lewy	0+470	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
19	Dłubnia wał lewy	0+369	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na wale na drogę
20	Dłubnia wał lewy	0+357	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
21	Wisła odc. 1	1+346	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na wale na działkę Skarbu Państwa
22	Wisła odc. 1	1+433	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
23	Wisła odc. 1	2+086	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę Skarbu Państwa

24	Wisła odc. 1	2+097	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę Skarbu Państwa
25	Wisła odc. 1	2+153	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę Skarbu Państwa
26	Wisła odc. 1	2+403	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
27	Wisła odc. 1	2+975	istniejący, likwidowany	likwidacja zjazdu
28	Wisła odc. 1	3+028	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
29	Wisła odc. 1	3+139	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
30	Wisła odc. 1	3+204	istniejący, rozbudowywany	zjazd na działkę Skarbu Państwa
31	Wisła odc. 1	3+314	istniejący, rozbudowywany	zjazd na działkę Gminy Kraków
32	Wisła odc. 2	0+259	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
33	Wisła odc. 2	0+308	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na wale na drogę
34	Wisła odc. 2	0+433	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na działkę prywatną
35	Wisła odc. 2	0+511	nowy	zjazd z półki na działkę prywatną
36	Wisła odc. 2	0+551	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
37	Wisła odc. 2	1+030	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
38	Wisła odc. 2	1+211	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
39	Wisła odc. 2	1+327	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
40	Wisła odc. 2	1+327	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
41	Wisła odc. 2	1+429	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
42	Wisła odc. 2	1+429	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
43	Wisła odc. 2	1+655	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
44	Wisła odc. 2	1+665	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
45	Wisła odc. 2	1+684	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
46	Wisła odc. 2	1+702	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
47	Wisła odc. 2	1+979	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
48	Wisła odc. 2	1+979	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
49	Wisła odc. 2	2+040	nowy	zjazd z korony na drogę
50	Wisła odc. 2	2+094	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
51	Wisła odc. 2	2+099	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
52	Wisła odc. 2	2+780	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
53	Wisła odc. 2	2+784	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy

Zestawienie tabelaryczne przepustów (śluz wałowych) planowanych do rozbudowy.

Numer przepustu	km wału	km rzeki	Średnica [cm]	Uwagi	A [ha]	Q1% [m³/s]	Projekto- wana średnica [cm]	Uwagi
Odcinek 1								
P.1.1	0+875	88+784	Ø115	Obiekt pod ul. Longinusa Podbiłęty. Żelbetowy, nie przeznaczony do rozbudowy.	137	0,980	-	przepust bez zmian
Wały Dłubni								
P.1.5	0+842	1+188	Ø60	Wał lewy. Wylot z pompowni, żelbetowy.	0,16	0,045	Ø60	Rozbudowa przepustu
Odcinek 2								
P.2.1	1+059	94+524	2 x (230x205)	Obiekt żelbetowy, wylot z pompowni.	205	1,92	-	Przebudowa i rozbudowa przyczółka
P.2.3	2+813	96+481	80x120 dzwo- nowy	Obiekt żelbetowy.	183	1,76	Ø100	Rozbudowa przepustu

Planuje się również rozbiórkę nieczynnego przepustu w km 1+073 wału na odcinku 2 (94+538 km Wisły).

W wyniku zwiększenia przekroju wałów konieczne będą lokalne przebudowy lub zabezpieczenia infrastruktury takiej jak: linie energetyczne, teletechniczne, sieci gazowe, wodociągowe, kanalizacyjne oraz ciepłownicze.

Poniżej zestawiono tabelarycznie informacje o kolizjach infrastruktury technicznej z planowaną inwestycją, niekoniecznie wymagające przebudowy.

Nr	Odcinek wału	km wału	Opis
1	Wisła odc. 1	0+016	sieć teletechniczna napowietrzna
2	Wisła odc. 1	0+089	sieć elektroenergetyczna kablowa doziemna
3	Wisła odc. 1	0+111	sieć elektroenergetyczna kablowa doziemna
4	Wisła odc. 1	0+808	sieć elektroenergetyczna kablowa doziemna
5	Wisła odc. 1	0+809	sieć elektroenergetyczna kablowa doziemna
6	Wisła odc. 1	0+910	sieć teletechniczna napowietrzna
7	Wisła odc. 1	0+973	sieć teletechniczna napowietrzna
8	Wisła odc. 1	1+001	sieć teletechniczna napowietrzna
9	Wisła odc. 1	1+105	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
10	Dłubnia prawy	0+421	sieć teletechniczna napowietrzna
11	Dłubnia prawy	0+427	sieć elektroenergetyczna kablowa doziemna
12	Dłubnia prawy	0+709	sieć kanalizacyjna 2xk1800
13	Dłubnia prawy	0+844	sieć gazowa g150 N/C
14	Dłubnia prawy	0+905	sieć elektroenergetyczna napowietrzna

15	Dłubnia prawy	1+068	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
16	Dłubnia prawy	1+201	sieć gazowa g250 W/C
17	Dłubnia prawy	1+218	sieć gazowa g100 N/C
18	Dłubnia prawy	1+255 - 1+678	sieć gazowa g300 S/C
19	Dłubnia prawy	1+429	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
20	Dłubnia prawy	1+441 - 1+828	sieć gazowa g200 PS/C
21	Dłubnia prawy	1+617	sieć kanalizacyjna k550
22	Dłubnia prawy	1+646	sieć elektroenergetyczna kablowa doziemna
23	Dłubnia prawy	1+678	sieć gazowa g300 S/C
24	Dłubnia prawy	1+784	sieć kanalizacyjna k1000
25	Dłubnia prawy	1+789	Sieć kanalizacyjna k1950/1200
26	Dłubnia prawy	1+825	sieć wodociągowa w400
27	Dłubnia prawy	1+827	sieć kanalizacyjna k300
28	Dłubnia prawy	1+828	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
29	Dłubnia lewy	0+305	wodociąg w230, w160
30	Dłubnia lewy	0+353	sieć teletechniczna napowietrzna
31	Dłubnia lewy	0+000 - 0+353	sieć teletechniczna doziemna
32	Dłubnia lewy	0+368	sieć elektroenergetyczna kablowa doziemna
33	Dłubnia lewy	0+635	sieć kanalizacyjna 2xk1200, 2xk500
34	Dłubnia lewy	0+638	gazociąg g150 N/C
35	Dłubnia lewy	0+672	gazociąg g500 W/C
36	Dłubnia lewy	0+681	gazociąg g250 W/C
37	Dłubnia lewy	0+720	gazociąg N/C
38	Dłubnia lewy	0+927	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
39	Dłubnia lewy	0+845	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
40	Wisła odc. 1	1+142-1+560	sieć teletechniczna doziemna
41	Wisła odc. 1	1+256	gazociąg g300 W/C
42	Wisła odc. 1	1+304	gazociąg g300 W/C
43	Wisła odc. 1	1+351	gazociąg g500 W/C
44	Wisła odc. 1	1+407	gazociąg g500 W/C
45	Wisła odc.1	1+505	sieć wodociągowa
46	Wisła odc. 1	1+605	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
47	Wisła odc. 2	0+063	kanalizacja k300
48	Wisła odc. 2	1+541	sieć elektroenergetyczna napowietrzna
49	Wisła odc. 2	1+726	sieć elektroenergetyczna napowietrzna

Planowana powierzchnia terenu objęta zakresem wniosku wynosi ok. 79,8 ha – odcinek 1 i ok. 33,7 ha odcinek 2. Powierzchnia nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego wynosi ok. 12 ha – odcinek 1 i ok. 9 ha – odcinek 2.

W ramach inwestycji konieczne jest także wykonanie odtworzenia stanu istniejącego rowu odpływowego ze śluzy wałowej nr P.2.3 w km 2+813. Ponieważ, istniejący rów odprowadzający wody przez teren międzywala na skutek odkładania zawieszin niesionych wodami powodziowymi w międzywale został w znacznym stopniu zamulony i nie pozwala na właściwe odprowadzenie wód opadowych ze śluzy wałowej w km 2+813. Brak odpływu utrudnia zamykanie się kłapy zwrotnej w śluży wałowej i stwarza zagrożenie zalania terenu zawału podczas powodzi. Prace będą polegały na odtworzeniu pierwotnego przekroju poprzecznego rowu poprzez usunięcie odkładów gruntowych,

zbutwiełej roślinności i innych zanieczyszczeń. Nie planuje się zmiany głębokości lub poszerzenia przekroju poprzecznego rowu.

Podstawowym zakresem robót będą roboty związane z przebudową i nadbudową wałów. Będą to przede wszystkim roboty ziemne polegające m.in. na:

- zdjęciu wierzchniej warstwy humusu ze skarp i korony obwałowania, oraz z pasa terenu przyległego do wału celem przygotowania pod nadbudowę (wykonanie nasypu)
- wyprofilowaniu odkrytych skarp pod nasyp ziemny (tzw. schodkowanie), oraz zaoranie przyległego pasa terenu pod nadbudowę,
- wykonaniu przesłony w podłożu,
- wykonanie nasypu ziemnego - nadbudowy,
- położenie bentomaty,
- dokończenie nasypu – nadbudowy,
- położenie warstwy przejściowej z gruntu mineralnego
- położenie warstwy humusu z obsiewem mieszanką traw.

Bezpośrednio z tymi robotami będą związane roboty z rozbudową słuz wałowych, które ulegną wydłużeniu, co wiąże się z wykonaniem nowych przyczółków żelbetowych, oraz rozbudowy zjazdów, przejazdów przez wał, zarówno w ciągu dróg eksploatacyjnych, polnych, czy prywatnych, jak i dróg publicznych o nawierzchni asfaltowej.

Podstawowa przesłona będzie wykonywana koparką wieloczerpakową pod osłoną zawieszoną tiktotropową. Lokalnie przesłony będą wykonywane przy użyciu innych koparek, świrdrów do głębokiego mieszania gruntów z iniekcją zaczynu cementowego, bądź zabijane za pomocą młota (wibromłota).

Realizowane przedsięwzięcie wykonywane będzie z wykorzystywaniem technologii ogólnobudowlanych opartych przede wszystkim na robotach ziemnych, betonowych, żelbetowych, kafarowych, instalacyjnych. W czasie prac wykorzystane będą takie maszyny jak koparki, ładowarki, samochody ciężarowe, dźwigi, walce, betoniarke, pompy do betonu, wibratory i zagęszczarki.

Realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe, ponieważ nie zmieni się przebieg oraz nie będą wprowadzane nowe elementy do krajobrazu.

3. Punktow 1 c. „Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:”

- c) „różnorodności biologicznej, wykorzystania zasobów naturalnych, w tym gleby wody i powierzchni ziemi,”

nadają nowe brzmienie:

Pierwotnie do budowy wałów planowano pobierać grunty ze złóż usytuowanych w następujących lokalizacjach:

- a) Złoże nr 1 - km rzeki Wisły ok 82+500 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 3,94 ha;
- b) Złoże nr 2 - km rzeki Wisły ok 89+500 brzeg lewy międzywale – powierzchnia 5,59 ha;
- c) Złoże nr 3 - km rzeki Wisły ok 86+000 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 2,53 ha;
- d) Złoże nr 4 - km rzeki Wisły ok 88+900 brzeg lewy międzywale – powierzchnia 2,01 ha;
- e) Złoże nr 5 - km rzeki Wisły ok 91+200 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 1,24 ha;
- f) Złoże nr 6 - km rzeki Wisły ok 93+700 brzeg lewy międzywale – powierzchnia 1,18 ha;
- g) Złoże nr 7 - km rzeki Wisły ok 85+500 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 1,68 ha;
- h) Złoże Brzegi powierzchnia 3.09 ha – zakup materiałów od KZEK Kraków.

Jednakże, po wykonaniu badań geologicznych przydatności złóż do poboru gruntu, oraz uzgodnień właścicielami gruntów do dyspozycji pozostały jedynie złoża:

- a) *Złoże nr 1 - km rzeki Wisły ok 82+500 brzeg prawy międzywale. Złoże to ze względu na znaczną ilość materiałów odpadowych deponowanych w przeszłości może zostać wykorzystane jedynie w niewielkiej części do poboru gruntów niespoistych powyżej zwierciadła wody gruntowej.*
- b) *Złoże nr 4 - km rzeki Wisły ok 88+900 brzeg lewy międzywale. Złoże zbudowane z warstwy do 3,0 m gruntów spoistych (gliny i piaski gliniaste), leżące na gruntach niespoistych (Piaski średnie, piaski pylaste). Poziom wody gruntowej ok 3,3 m poniżej poziomu terenu. Przewidywana eksploatacja do 3,0 m poniżej poziomu terenu*
- c) *Złoże nr 6 - km rzeki Wisły ok 93+700 brzeg lewy międzywale. Złoże zbudowane z warstwy do 1,6 m gruntów spoistych (pyły piaszczyste), leżące na gruntach niespoistych (Piaski drobne). Poziom wody gruntowej ok 5,7 m poniżej poziomu terenu. Przewidywana eksploatacja do 3,0 m obejmująca grunty spoiste i niespoiste.*
- d) *Złoże – Brzegi. Teren eksploatacji kruszyw przez Krakowskie Zakład Eksploatacji Kruszyw. Grunty z tego złoża w zakresie warstw przypowierzchniowym materiałów spoistych stanowiących odpad (KZEK eksploatuje grunty niespoiste i poddaje je sortowaniu) dla zakładu eksploatacji, ale cenny materiał dla budowy korpusu statycznego wałów. Grunty te będą kupowane od KZEK i transportowane do miejsca wbudowania. Ze względu na zapotrzebowanie na grunty w ilości około 300 tys. m³, większość materiałów do wbudowania będzie pochodziła ze złoża Brzegi.*

Miejsca wyznaczone do poboru gruntów ze złóż zostały usytuowane na obszarach gdzie nie jest prowadzona produkcja roślinna, a położenie wyrobisk nie będzie wpływało na zagrożenie uszkodzeniem wałów przeciwpowodziowych podczas przejścia fal powodziowych. Przyjęte poziomy eksploatacji powyżej zwierciadła wody gruntowej – zależnej od poziomu wody w Wiśle piętrzonej na stopniu Przewóz, pozwalają na pobór gruntów w stanie umożliwiającym wbudowanie w korpus wału bez ich suszenia. Jednocześnie zakres eksploatacji nie spowoduje powstania zastoisk wody po opadach lub wezbraniach ze względu na pozostawienie dna wyrobiska na poziomie gruntów wysoce przepuszczalnych, powyżej zwierciadła wody gruntowej. Pewną niedogodnością podczas wezbrań będzie pojawianie się zwierciadła wody w wyrobisku o rzędnej zgodnej z poziomem wody w rzece Wiśle (nie dotyczy złoża Brzegi). Reasumując pozostawienie wyrobisk nie będzie miało wpływu na poziom wód gruntowych i środowisko wodne ponieważ przyjęty poziom eksploatacji nie pozwoli na powstanie jakiegokolwiek środowiska wodnego. Zgodnie z projektem eksploatacji złóż nr 1, 4 i 6 wykonawca robót zostanie zobowiązany po zakończeniu robót do wykształcenia skarp na krawędziach wyrobiska o nachyleniu 1:2,5, wraz z ich zahumusowaniem i obsiewem.

Materiały pochodzące z zakupu ze złoża Brzegi to naturalne grunty, bez zanieczyszczeń, wbudowywane będą ponad poziomem wód gruntowych, a więc nie przewiduje się tu żadnego wpływu na środowisko wodne i wodno-gruntowe.

Ponadto na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystywanie:

- wody: średnio ok. 1,2 m³/dobę, w szczycie prac budowlanych do ok. 3,6 m³/dobę;
- energii: zależnie od ilości i jakości sprzętu wykorzystywanego do pracy sprzętu, np. betoniarki. Szacowane zapotrzebowanie energii na placu budowy to ok. 25 kW.

4. **Punktowi 2 e. „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”.**

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

nadają nowe brzmienie:

Realizacja i funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia nie będą miały negatywnego wpływu na obszary prawnie chronione wyznaczone na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody. Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszaru Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar Łąki Nowohuckie PLH120069 znajduje się w kierunku północnym w odległości około 1,1 km od najbliższej granicy terenu inwestycji. Obszar ten położony jest w dolinie Wisły (na dawnej terasie zalewowej). Od południa graniczy ze starorzeczem Wisły, od północy z centrum Nowej Huty - dzielnicy Krakowa. Łąki Nowohuckie są ostatnim, dobrze zachowanym fragmentem łąk nadwiślańskich w Nowej Hucie. Spotykamy tu na niewielkim obszarze ponad 10 zróżnicowanych zbiorowisk roślinnych. Podstawowym celem ochrony ww. obszarze jest ochrona siedlisk łąkowych (łąk trzęślicowych i rajgrasowych) jako siedliska motyli, stanowiących główny przedmiot ochrony. Nie występuje zagrożenie negatywnego oddziaływania inwestycji na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000.

Największy wpływ inwestycji na środowisko zaznaczy się w fazie realizacji. W związku z prowadzonymi robotami i wykorzystywanymi maszynami następować będzie oddziaływanie w zakresie emisji: gazów i pyłów do powietrza, hałasu, odpadów, będą to jednak uciążliwości krótkotrwałe i odwracalne. Uciążliwość akustyczna związana z okresem budowy ustąpi z chwilą zakończenia prac.

Planowane prace ziemne w rejonach występowania cennych siedlisk, występujących na fragmentach pól łąkowych na terenie Krakowa (kody 91E0 i 91F0) zostaną maksymalnie ograniczone. Materiały na teren inwestycji transportowane będą drogami publicznymi, a tymczasowe drogi budowlane będą realizowane poza ww. rejonami występowania cennych siedlisk.

Z analizy wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej dla analizowanego zadania wynika, iż nad brzegiem Wisły i w międzywałach w miejscach porośniętych drzewami i krzewami stwierdzono obecność bobrów. Najwięcej świeżych śladów ich działalności odnotowano na **odcinku nr 1** od mostu Wandy do stopnia Przewóz. Na **odcinku 2** koryto rzeki Wisły jest głębokie, ze stromymi osuwającymi się brzegami, a na obszarze międzywał dominują grunty użytkowane rolniczo i nieużytki. Na tym odcinku nie ma miejsc zasiedlonych przez bobry. Projektowana granica zajętości terenu pod zaplanowane prace budowlane biegnie w odległości max 5 m od stopy wału. W związku z powyższym, konieczne będzie uzyskanie decyzji od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie zezwalającej na odstępstwa w stosunku do chronionych gatunków zwierząt. W trakcie prowadzenia prac budowlanych negatywnym oddziaływaniem, polegającym na płoszeniu i niepokojeniu bobrów, poddane będą osobniki zasiedlające miejsca porośnięte drzewami i krzewami rosnące w pobliżu wałów i na obszarze międzywał. Po zakończeniu prac negatywne oddziaływanie ustanie.

Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych nie stwierdzono na omawianym odcinku wałów Wiślanych, gatunków roślin podlegających ochronie ścisłej lub częściowej. Wzdłuż podstawy skarpy lewego wału rz. Dłubni od km 0+000 do 0+185 w rosnących tam wierzbach występują siedliska pachnicy dębowej. W związku z tym odsunięto oś projektowanej nadbudowy i drogę tymczasową na czas budowy eksploatacyjną tak, aby zakres prac i transportu odbywał się po za bryłą korzeniową, a na czas prowadzenia robót na tym odcinku wałów, będą chronione tymczasową barierą od strony drogi tymczasowej, a pnie otoczone matą ochronną. Nie będą też zasypywane. Stopa wału pozostanie w miejscu obecnym.

W ramach inwestycji planowana jest niezbędna wycinka drzew i krzewów. Wycinka ta zostanie ograniczona tylko do drzew i krzewów znajdujących się bezpośrednio w miejscu prowadzenia

przebudowy i nadbudowy, drzewa w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami.

W celu zminimalizowania uciążliwości związanych z realizacją przedmiotowego zadania Inwestor zobowiązał się zastosować następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- wszelkie prace w trakcie realizacji inwestycji będą prowadzone pod stałą kontrolą nadzoru przyrodniczego;
- nie będą podejmowane działania mające na celu osuszanie terenu starorzecza Wisły w okolicach miejscowości Brzegi, co wpływać może negatywnie na wykształcone na tym terenie siedliska o charakterze zmiennowilgotnym i wilgotnym;
- prace nie będą prowadzone w miejscu występowania cennych siedlisk przyrodniczych lasów łęgowych (91E0, 91F0). Płaty te zwykle oddalone są od wałów przeciwpowodziowych, ale mimo to należy zachować ostrożność w planowaniu pracy tak, aby nie zostały zniszczone np. w trakcie transportowania materiału budowlanego na teren budowy. Nie należy tyczyć dróg technologicznych przez lub w bliskim sąsiedztwie kompleksów tego siedliska. W zbliżeniach, wszelkie prace związane z modernizacją wału będą prowadzone tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, tj. posadowienia zmodernizowanego wału;
- w przypadku siedliska łągi dębowo wiązowo jesionowe (91F0) w km 0+250 do 0+350 wału Wisły na odcinku 2, las łąkowy porasta bezpośrednio po obu stronach wału. W tym przypadku wszelkie prace związane z modernizacją wału będą prowadzone tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, tj. posadowienia zmodernizowanego wału. Nie wolno tyczyć dróg technologicznych lub lokalizować tymczasowych zapleczy budowy w obrębie tego siedliska. Wszelkie prace zostaną wykonane z zachowaniem dużej ostrożności celem uniknięcia niszczenia okolicznego drzewostanu łąkowego;
- prowadzone prace, pobór materiału, jak również tyczenie dróg technologicznych będą wykonywane poza obrębem siedliska łąki świeżej (6510). Wszelkie prace związane z modernizacją wału zostaną prowadzone tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, tj. posadowienia zmodernizowanego wału;
- ze względu na zinwentaryzowane stanowisko bardzo cennego gatunku chrząszcza pachnicy dębowej, zlokalizowanego w starych próchniejących wierzbach, rosnących przy wale od strony międzywala, prace przy przebudowie obwałowań na tym odcinku zaprojektowano tak, aby nie zagrażały istniejącemu stanowisku. Przesunięcie wału zapewni ochronę dla samych drzew jak i ich systemu korzeniowego. Droga technologiczna poprowadzona będzie po przeciwnej stronie tj. po terenie zawala. Przed przystąpieniem do robót przewidziano dodatkowe zabezpieczenie drzew przed uszkodzeniami i zasypaniem, poprzez zastosowanie osłon z mat słomianych i płotków drewnianych. Całość prac zabezpieczeniowych będzie nadzorowana przez przyrodnika.
- wszelkie prace będą prowadzone tak, aby nie przyczyniać się do osuszania zastoisk wodnych, starorzeczy Wisły;
- wszystkie lokalizacje zapleczy budowy zostaną zlokalizowane poza cennymi siedliskami przyrodniczymi, a także poza obszarami o średnich i wysokich walorach ornitologicznych, oraz poza siedliskami płazów i bobrów;
- wykonawca inwestycji ma obowiązek kontrolowania pojazdów i maszyn budowlanych pod kątem sprawności technicznej. W przypadku awarii maszyn wszelkie wycieki płynów eksploatacyjnych oraz paliwa zostaną unieszkodliwione odpowiednią ilością sorbentów, zmagazynowanych na każdym zapleczu budowy;
- pnie drzew znajdujące się w pasie robót lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, które narażone są na uszkodzenia mechaniczne zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami do wysokości nie mniejszej niż 1,5 m od poziomu gruntu, oraz nie będą składowane materiały ani nie będą wyznaczane nowe drgi transportu w obrębie 1 m od pni drzew oraz krzewów;

- teren zaplecza budowy, po którym poruszać się będą maszyny i samochody zostanie zabezpieczony. Do obsługi i tankowania maszyn zostaną wydzielone części powierzchni zaplecza, szczelnie odizolowanej od gruntu,
- odpady powstające podczas realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w pojemnikach lub w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zapobiegających pyleniu i rozwiewaniu frakcji lekkich oraz ich negatywnemu oddziaływaniu na środowisko oraz zapewnić ich sukcesywny odbiór przez podmioty uprawnione do dalszego ich gospodarowania;
- wycinka drzew i zakrzaceń może być prowadzona jedynie poza okresem lęgowym ptaków, tj. od początku października do końca lutego. W przypadku konieczności realizacji dodatkowej wycinki w okresie lęgowym, prace mogą być przeprowadzone jedynie pod nadzorem ornitologa;
- wszelkie prace prowadzone w sąsiedztwie stwierdzonych na bieżąco przez nadzór przyrodniczy siedlisk lęgowych płazów, mogą być prowadzone tylko przy zastosowaniu grodzień herpetologicznych zabezpieczających teren budowy przed migracją płazów. W przypadku stwierdzenia osobniki płazów będą na bieżąco odławiane i przemieszczane na istniejące w bezpiecznej odległości siedliska zastępcze. Wykaz tych siedlisk zostanie sporządzony we wniosku o wydanie derogacji na czynności zakazane wobec gatunków podlegających ochronie.

Przed rozpoczęciem się wiosennej migracji płazów teren budowy w rejonach przepustów, rowów i cieków zostanie otoczony tymczasowym grodzień herpetologicznym. W czasie migracji płazy gromadzące się przy grodzieńach należy odławiać i przemieszczać we właściwe siedlisko, tj. wiosną z międzywala do rozlewiska na zawału, jesienią odwrotnie. Po zakończeniu robót tymczasowe grodzień usunąć.

W przypadku prowadzenia prac w miejscach ich występowania w okresie od marca do października, będą odławiane i przemieszczane dorosłe osobniki płazów, ich jaja (skrzek) i larwy (kijanki) na podstawie decyzję RDOŚ w Krakowie na odstępstwa od zakazów w stosunku do chronionych gatunków płazów. Ewentualne zasypywanie siedlisk prowadzone będzie w okresie jesienno-zimowym (listopad-luty).

Biorąc pod uwagę: charakter, lokalizację inwestycji oraz planowane do zastosowania działania minimalizujące, stwierdzono że jej realizacja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony Łąki Nowohuckie PLH120069 oraz na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

5. Punktow 2 K. „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”.

f) „wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe”,

nadają nowe brzmienie:

Planowane do modernizacji wały: odcinek.1 - Lewy wał rzeki Wisły od km 87+900 do km 91+540 (mostu Wandy – ul. Klasztorna do stopnia Przewóz) oraz odcinek 2 – Lewy wał rzeki Wisły od km 91+990 do km 96+680 (stopień Przewóz do potoku Suchy Jar) położone są w dwóch jednolitych częściach wód powierzchniowych JCWP *Wisła od Skawinki do Podłęzanki* (o europejskim kodzie PLRW2000192137759) oraz JCWP *Dłubnia od Minożki* (bez Minożki) do ujścia (o europejskim kodzie PLRW2000921376) na obszarze której w części położone są modernizowane wały cofkowe rzeki Dłubni.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przyjętym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911), obie JCWP zaliczone zostały do silnie zmienionych części wód o złym stanie wód. Celem środowiskowym dla silnie zmienionych oraz sztucznych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny.

W przypadku JCWP Dłubnia od Minożki (bez Minożki) do ujścia o złym stanie wód zdecydował umiarkowany potencjał ekologiczny a wskaźnikami determinującymi jest Fitobentos i Ichtiofauna. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny, a osiągnięcie powyższego celu uznano za zagrożone i wprowadzono derogację czasową 4(4)-1, przesuwając termin osiągnięcia celów środowiskowych do 2021 r. Wprowadzenie derogacji uzasadniono brakiem możliwości technicznych usunięcia przyczyn złego stanu. W zlewni JCWP Dłubnia od Minożki (bez Minożki) do ujścia nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: Utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych. Przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, Opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz Opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych. Proponowana modernizacja wałów powodziowych nie spowoduje pogorszenia elementów hydromorfologicznych, w związku z czym nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W przypadku JCWP Wisła od Skawinki do Podłęzanki, o złym stanie wód zdecydował zły potencjał ekologiczny. Celem środowiskowy dla tej części wód jest dobry stan chemiczny, dobry potencjał ekologiczny wód, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego tj. Wisła od Podłęzanki do Skawinki. W aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stwierdzono, iż istnieje ryzyko nieosiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych i ustanowiono derogacje 4(5)-1 i 4(5)-2. Wprowadzenie derogacji uzasadniono brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami. Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia tych oddziaływań na wody, generuje konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów w zakresie wskaźników charakteryzujących zasolenie. Jednocześnie czas niezbędny dla realizacji działania polegającego na ustaleniu wartości granicznej dla dobrego stanu/ potencjału, dla parametrów, dla których obniżono cel środowiskowy, powoduje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych przez JCWP do 2021 r. Występująca działalność gospodarcza człowieka związana jest ściśle z występowaniem bogactw naturalnych i przemysłowym charakterem obszaru zlewni.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie elementów biologicznych i wspomagających je elementów fizykochemicznych oraz hydromorfologicznych, a także na stan chemiczny wód na etapie eksploatacji. Eksploatacja wałów przeciwpowodziowych nie powoduje emisji zanieczyszczeń mogących wpłynąć na elementy fizykochemiczne wód lub ich stan chemiczny. W warunkach przepływów normalnych w Wiśle istniejące obwałowania są neutralne dla środowiska wodno-gruntowego. Wody ze zlewni spływają w sposób naturalny lub są przepompowywane do międzywału i odpływają do Wisły (lub Dłubni) i modernizacji wałów nie zmieni istniejącego stanu, wynikającego z kilkudziesięcioletniej obecności obwałowań. Zostaną zachowane dotychczasowe warunki odpływu wód ze zlewni, a w wyniku przeprowadzonych remontów, przebudów i prac utrzymaniowych ulegną nawet poprawie. Wykonanie przestony wodoszczelnej w korpusie wału spowoduje jego mniejsze nasycenie wodami opadowymi, oraz wodami powodziowymi. Nie spowoduje jednak całkowitego odcięcia dopływu wód opadowych, nie będzie miało wpływ na podciąganie kapilarne, a więc porost roślinny skarp i korony wałów zostanie

zachowany, tak jak na uprzednio wykonanych obwałowaniach (na wcześniejszych odcinkach. Również w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie wystąpi istotne zagrożenie dla pogorszenia elementów fizykochemicznych lub hydromorfologicznych rzeki Wisły bądź w Dłubni. W trakcie realizacji nie przewiduje się całkowitego zamknięcia śluz wałowych dla przepływu wody, a więc nie będzie długotrwałego spiętrzenia wód na zawalu. Wykonane nowe wyloty, zamontowane nowe klapy zwrotne, udrożnione rowy odpływowe spowodują mniejsze ryzyko awarii, polepszenie odpływu. Będą to więc działania pozytywne.

Zgodnie z podziałem jednolitych części wód podziemnych, zawartym w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, teren inwestycji położony jest w przeważającej części na terenie jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 148 (kod europejski: PLGW2000148) oraz w południowo – wschodnich rejonach JCWPd nr 131 (kod europejski: PLGW2000131). Dla JCWPd nr 148 oraz JCWPd nr 131 stan ilościowy i stan chemiczny został określony jako dobry, nie są również zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia wyznaczonego dla nich celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem, a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Wpływ inwestycji będzie się zaznaczał przede wszystkim w czasie jej realizacji, w trakcie: poboru materiału na budowę z depozytów w międzywał – krótkotrwale zamulenie wody gruntowej w tym miejscu odkrycia. Wykopy budowlane wykonywane będą powyżej wód gruntowych (które kształtuje się na głębokościach ok. 4-5 m najczęściej, lokalnie płycej na ok.2-3 m p.p.t.), nie ma konieczności obniżania poziomu zwierciadła wód gruntowych.

Podwyższenie obwałowań nie będzie miało wpływu na wody podziemne. Natomiast projektowana przesłona przeciwfiltracyjna będzie przesłoną zawieszoną, tj. nie będzie dogłębiona do gruntów nieprzepuszczalnych i będzie oddziaływać na wody gruntowe. Grunty nieprzepuszczalne zalegają na poziomie ok. 12 m p.p.t., projektowana przesłona sięga maksymalnie ok.6 m p.p.t. Przeprowadzone obliczenia wskazują, że w normalnych warunkach przepływów w rzece, wpływ przesłony na poziom wód gruntowych wyniesie ok. 5-10 cm, co w porównaniu z sezonowymi zmianami wód gruntowych rzędu 1-2 m jest wartością pomijalną. Zauważalny wpływ przesłony zaznaczy się tylko w czasie wezbrań – przesłona zmniejszy prędkości filtracji wód gruntowych w kierunku zawala, dzięki czemu zmniejszy się ryzyko przebiegów hydraulicznych i zalewania zawala. W powyższym aspekcie, przegroda przeciwfiltracyjna „zwieszona” projektowana w ramach przebudowy obwałowań nie będzie miała negatywnego wpływu na wody podziemne, a w czasie wezbrań jej wpływ będzie pozytywny. Materiały zastosowane do wykonania przesłony, takie jak cement, bentonit i stal, będą materiałami atestowanymi, bez negatywnego wpływu na wody gruntowe.

Projektowana inwestycja nie będzie oddziaływać na ilość i jakość wód, nie zmienia zasobów wodnych, zarówno powierzchniowych, jak i podziemnych. Nie jest powiązana z warunkami uzasadniającymi derogacje. Nie ma więc żadnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych JCWP i JCWPd.

- III. Wnioskowana zmiana do decyzji środowiskowej obejmuje dodatkowe działki ze względu na konieczność wykonania odtworzenia stanu istniejącego rowu odpływowego ze śluzy wałowej nr P.2.3. w km 2+813.
- IV. Pozostała treść decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, znak: OO.4233.4.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. **pozostaje bez zmian.**

- V. Na wniosek Pełnomocnika Inwestora złożony przy piśmie z dnia 03.01.2019 r. znak: PK/OI/15008/12/2019 **nadaje zmienianej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

U z a s a d n i e

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków, reprezentowane przez Pana Radosława Radonia – Kierownika Jednostki Realizacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły przy Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Krakowie, wystąpiło z wnioskiem z dnia 07.05.2018 r. (data wpływu: 10.05.2018 r.) znak: KR.JRP.081.8.11.2018 do tut. Organu o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4233.4.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. dla przedsięwzięcia pod nazwą **„Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 1 – lewy wał rzeki Wisły od mostu Wandy do stopnia Przewóz wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni; Odcinek 2 – lewy wał rzeki Wisły od stopnia Przewóz do Suchego Jaru”** w związku z koniecznością rozszerzenia granicy realizacji i granicy oddziaływania przedsięwzięcia wynikającej z uszczegółowienia oraz uzgodnień rozwiązań projektowych dla przedmiotowej inwestycji; dla której wydana została decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4233.4.2016.BM z dnia 27.01.2017 r.

W toku prowadzonego postępowania wniosek został uzupełniony formalnie przy pismach z dnia 06.06.2018 r. (data wpływu: 07.06.2018 r.) znak: KR.JRP.081.8.11.2018; z dnia 27.06.2018 r. (data wpływu: 27.06.2018 r.), znak: KR.JRP.081.8.11.2018 oraz z dnia 05.07.2018 r. (data wpływu: 06.07.2018 r.) KR.JRP.081.8.11.2018 i z dnia 13.07.2018 r. (data wpływu: 16.07.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15007/1310/18, a także merytoryczne przy pismach z dnia 17.09.2018 r. (data wpływu: 17.09.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15008/1627/18 oraz z dnia 09.11.2018 r. (data wpływu: 09.11.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15008/1932/18, a także z dnia 07.12.2018 r. (data wpływu: 20.12.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15008/2067/18 i wyjaśnienia przekazane drogą elektroniczną w dniu 20.12.2018 r. (wyjaśnienia te zostały bezpośrednio przekazane przez Pełnomocnika do Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Morskiej).

W dniu 27.06.2018 r. przedstawiciel Inwestora tj. Pan Radosław Radoń, poinformował tut. Organ, iż Pełnomocnikiem występującym w imieniu Inwestora będzie Pan Jarosław Maciaś z firmy SWECO Engineering Sp. z o.o., ul. Wielicka 30, 30-552 Kraków. Następnie od dnia 03.09.2018 r. nowym Pełnomocnikiem Inwestora został Pan Piotr Kutyński z firmy SWECO Engineering Sp. z o.o., ul. Wielicka 30, 30-552 Kraków. Tym samym Pełnomocnictwo dla Pana Jarosława Maciaś zostało cofnięte.

Przedłożone zostały również wymagane dokumenty wyszczególnione w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2018 poz. 2081 j. t.), stanowiące załączniki do wniosku.

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. 1 pkt 65 - „budowle przeciwpowodziowe, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża, w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód lub ich kanalizacja rozumiana jako zagospodarowanie wód umożliwiające ich wykorzystanie do celów żeglugowych” oraz § 3 ust. 1 pkt 60 – „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi

o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody” - rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 poz. 71 j. t.).

Wnioskowana zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia zgodnie z wnioskiem Pełnomocnika Inwestora będzie niezbędna do uzyskania decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczegółowych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych, stąd zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „i” ustawy OOS organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska w Krakowie.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1a ustawy OOS w przypadku, gdy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje co najmniej dwa przedsięwzięcia realizowane w ramach jednego zamierzenia inwestycyjnego organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Stosownie do zapisów art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p 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, organem właściwym do wydania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla której do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy był Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, będzie także Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Zgodnie z art. 87 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, w przypadku zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przepisy działu V ustawy stosuje się odpowiednio.

Kompletna dokumentacja pod względem formalnym pozwoliła na wszczęcie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie zmiany ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zawiadomieniem znak: OO.420.4.2.2018.BM z dnia 25.07.2018 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował strony o wszczęciu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Przedmiotowe zawiadomienie znak: OO.420.4.2.2018.BM z dnia 25.07.2018 r. zostało zamieszczone skutecznie na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

W treści zawiadomienia z dnia 25.07.2018 r. znak: OO.420.4.2.2018.BM omyłkowo podano, iż Pełnomocnikiem reprezentującym Inwestora czyli Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie RZGW w Krakowie był Pan Dariusz Adamek z firmy Sweco Engineering Sp. z o.o., ul. Wielicka 30, 30-552 Kraków, natomiast faktycznym Pełnomocnikiem reprezentującym Inwestora był Pan Jarosław Maciaś również z firmy Sweco Engineering Sp. z o.o., ul. Wielicka 30, 30-552 Kraków. Powyższa omyłka została wyjaśniona w treści zawiadomienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 14.08.2018 r. znak: OO.420.4.2.2018.BM.

Krąg stron postępowania dla ww. przedsięwzięcia przyjęto zgodnie z granicami obszaru realizacji i oddziaływania inwestycji, w zakresie jego zmiany. Na podstawie przedłożonej mapy sytuacyjno wysokościowej oraz wypisów z rejestru gruntów, ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Ze uwagi na powyższe, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w niniejszym postępowaniu stosuje się

przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez publiczne obwieszczenie.

Po dwukrotnym uzupełnieniu merytorycznym karty informacyjnej przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił przy piśmie znak: OO.420.4.2.2018.BM z dnia 13.11.2018 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Warszawie o opinie, w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu. Informacja o wystąpieniu o opinię zamieszczona została na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował również strony postępowania, o zmianie Pełnomocnika. Od dnia 03.09.2018 r. nowym pełnomocnikiem reprezentującym Inwestora jest Pan Piotr Kutyński z firmy Sweco Engineering Sp. z o.o.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, po wcześniejszym wezwaniu do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia (w dniu 27.11.2018 r. znak: DOK.DOK2.9750.14.2018.SL), za pośrednictwem RDOŚ w Krakowie (pismo znak: 07.12.2018 r. znak: OO.420.4.2.2018.BM) oraz po złożeniu wyjaśnień przekazanych drogą emailową bezpośrednio przez Pełnomocnika, wydał opinię z dnia: 21.12.2018 r. (data wpływu: 21.12.2018r.) znak: DOK.DOK2.9750.14.2018.SL PW: 69432 stwierdzającą brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wyraził stanowisko przy piśmie znak: NZ-PG-420-339/18 ZL/2018/11/355 z dnia 27.11.2018 r. (data wpływu: 29.12.2018 r.), stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dla przedsięwzięcia pn. **„Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 1 – lewy wał rzeki Wisły od mostu Wandy do stopnia Przewóz wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni; Odcinek 2 – lewy wał rzeki Wisły od stopnia Przewóz do Suchego Jaru”**, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: OO.4233.3.2016.BM z dnia 27.01.2017 r.

W związku z uszczegółowieniem i uzgodnieniem rozwiązań projektowych dla przedmiotowej inwestycji Inwestor wystąpił z wnioskiem o zmianę ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedmiot zmiany decyzji dotyczy:

- *zmianie podanego kilometrażu w podziale inwestycji na zadania i skali podwyższenia wałów;*
- *wprowadzeniu dodatkowej informacji o powierzchni nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa;*
- *wprowadzeniu dodatkowych działek objętych granicą oddziaływania, co jest związane z wprowadzeniem do decyzji rowu odprowadzającego wody ze śluzy wałowej nr P.2.3 w km 2+813;*
- *zmianie kilometrażu złóż;*
- *wprowadzeniu zapisu o możliwości wystromienia skarpu wału do wartości 1:1,5;*
- *zmianie podanego kilometrażu poszczególnych typów przekroji typowych wału;*
- *zmianie zapisów odnośnie zjazdów i przejazdów wałowych w zakresie nazewnictwa prac wynikających z prawa budowlanego oraz opisem nawierzchni zjazdów wynikającym z uzgodnienia z ZIKiT;*
- *wprowadzeniu informacji związanej z odmuleniem rowu odprowadzającego wody ze śluzy wałowej w km 2+813 (na odcinku 2), tj. na odcinku pomiędzy śluzą, a ujściem do rzeki Wisły, czyli na długości ok. 330 m zostanie odmulony, a jego przekrój poprzeczny odtworzony;*

- wprowadzeniu informacji korygującej w zakresie przerw w przesłonie pod korpusami drogowymi i przepustami MPWiK, gdzie sama konstrukcja przepustu zapewnia szczelność wału i podłoża;
- zmianie zapisów dotyczących obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Pozostałe założenia projektowe dla przebudowywanego wału: *Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 1 – lewy wał rzeki Wisły od mostu Wandy do stopnia Przewóz wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni; Odcinek 2 – lewy wał rzeki Wisły od stopnia Przewóz do Suchego Jaru* zawarte w decyzji środowiskowej wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 27.01.2017 r. znak: OO.4233.4.2016.BM nie ulegają zmianie.

Poniżej szczegółowo przedstawiono wnioskowane przez Inwestora zmiany do ww. decyzji środowiskowej:

- Zmianie ulega zestawienie podziału inwestycji na zadania (kilometraż wałów objętych decyzją, z odpowiadającym mu kilometrażem roboczym) oraz skala podwyższenia wałów.

Zadanie	km ewidencyjny		km roboczy
	km wału	odpowiadający km rzeki	km wału
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (od mostu Wandy do ujścia rz. Dłubni)	87+600	87+900	0+000
	88+800	89+040	1+142
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (poniżej ujścia rz. Dłubni)	89+640	89+640	1+142
	90+560	90+550	2+097
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (poniżej ujścia kanału portowego)	90+638	90+640	2+097
	91+797	91+540	3+317
Odcinek 1. Prawy wał rz. Dłubni	0+000	0+000	0+000
	1+832	2+373	1+830
Odcinek 1. Lewy wał rz. Dłubni	0+000	0+000	0+000
	1+220	1+609	1+263
Odcinek 2. Lewy wał rz. Wisły (od stopnia Przewóz do Suchego Jaru)	91+997	91+990	0+000
	95+162	96+680	2+875

W związku z brakiem możliwości podwyższenia i domknięcia końcowego odcinka lewego wału rzeki Dłubni po istniejącej trasie Inwestor zdecydował o: ograniczeniu przebudowy i nadbudowy tego wału na odcinku 1+136 (km rzeki 1+577) do 1+263 (km rzeki 1+609) tj. do końca ewidencyjnego wału, z wykonaniem makroniwelacji lub całkowitej rozbiórki tego odcinka wału, co jest uzależnione od ostatecznej zgody właścicieli działek (osoby prywatne) nr 358, 357, 356 obr.46 N. Huta - wykonaniu nowego wału, domkniętego do wysokiego brzegu (w rejonie działek nr 510 i 624) i obejmującego wszystkie budynki, łącznie z tymi, które obecnie znajdują się w międzywał, na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią. Istniejący przebieg wału uniemożliwia jego podwyższenie i przedłużenie ze względu na gęstą zabudowę stąd konieczność rozbiórki fragmentu wału i poprowadzenie jego pozostałej części poza teren zabudowany.

Projekt wykonania nowego wału jest realizowany na podstawie odrębnego zadania, które już uzyskało decyzję środowiskową. Inwestor deklaruje, że obie inwestycje będą realizowane równolegle, tak aby zapewnić ten sam poziom ochrony przeciwpowodziowej.

– Zmianie ulega skala podwyższenia wałów, która wynika z korekty kilometrażu.

- Odcinek 1

1. Lewy wał Wisły od m. Wandy do ujścia rz. Dłubni – max o ok. 0,5 m, śr. o ok. 0,3 m (na odcinku wałów od km 0+000 do ok 0+983 nie przewiduje się podniesienia wałów, a jedynie wykonanie przesłony z korony wału).
2. Prawy wał rzeki Dłubni od ujścia do rej. ul. Ptaszyckiego – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,75 m.
3. Lewy wał rzeki Dłubni od ujścia do rej. ul. Bardosa – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,65 m.
4. Lewy wał Wisły od ujścia Dłubni do st. Przewóz – max o ok. 1,0 m, śr. o ok. 0,3 m.

- Odcinek 2

1. Lewy wał Wisły od st. Przewóz do Suchego Jaru – max o ok. 1,2m, śr. o ok. 0,75m.

– Zmianie ulega planowana powierzchnia terenu objętego wnioskiem, która wyniesie ok. 79,8 ha – odcinek 1 i ok. 33,7 ha – odcinek 2. Natomiast, powierzchnia nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, która stanie się własnością Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego wyniesie ok. 12 ha – odcinek 1 i ok. 9 ha – odcinek 2.

– Ze względu na konieczność wykonania odtworzenia stanu istniejącego rowu odpływowego ze śluzy wałowej nr P.2.3 w km 2+813, wprowadzone zostają do decyzji dodatkowe działki (o nr ewid. 345, 347, 348, 349, 350, 351, 422, 425, 449, 546, 547, 550 – obręb 39), które objęte są granicą oddziaływania przedsięwzięcia.

Istniejący rów odprowadzający wody przez teren międzywale na skutek odkładania zawieszin niesionych wodami powodziowymi w międzywale został w znacznym stopniu zamulony i nie pozwala na właściwe odprowadzenie wód opadowych ze śluzy wałowej nr P.2.3 w km 2+813. Brak odpływu utrudnia zamykanie się kłapy zwrotnej w śluzie wałowej i stwarza zagrożenie zalania terenu zawała podczas powodzi. Prace będą polegały na odtworzeniu pierwotnego przekroju poprzecznego rowu poprzez usunięcie odkładów gruntowych, zbutwiełej roślinności i innych zanieczyszczeń. Nie planuje się zmiany głębokości lub poszerzenia przekroju poprzecznego rowu.

– Zmianie ulegają kilometraże położenia poszczególnych złóż oraz powierzchnia złóż nr 4, 6 i Brzegi.

Pierwotnie do budowy wałów planowano pobierać grunty ze złóż usytuowanych w następujących lokalizacjach:

- a) złóż nr 1 - km rzeki Wisły ok 82+500 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 3,94 ha,
- b) złóż nr 2 - km rzeki Wisły ok 89+500 brzeg lewy międzywale – powierzchnia 5,59 ha,
- c) złóż nr 3 - km rzeki Wisły ok 86+000 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 2,53 ha,
- d) złóż nr 4 - km rzeki Wisły ok 88+900 brzeg lewy międzywale – powierzchnia 2,01 ha,
- e) złóż nr 5 - km rzeki Wisły ok 91+200 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 1,24 ha,
- f) złóż nr 6 - km rzeki Wisły ok 93+700 brzeg lewy międzywale – powierzchnia 1,18 ha,
- g) złóż nr 7 - km rzeki Wisły ok 85+500 brzeg prawy międzywale – powierzchnia 1,68 ha,
- h) złóż Brzegi powierzchnia 3.09 ha – zakup materiałów od KZEK Kraków.

Jednakże, po wykonaniu badań geologicznych przydatności złóż do poboru gruntu, oraz uzgodnień z właścicielami gruntów do dyspozycji pozostały jedynie złoża:

- a) Złoże nr 1 - km rzeki Wisły ok 82+500 brzeg prawy międzywale. Złoże to ze względu na znaczną ilość materiałów odpadowych deponowanych w przeszłości może zostać wykorzystane jedynie w niewielkiej części do poboru gruntów niespoistych powyżej zwierciadła wody gruntowej.
 - b) Złoże nr 4 - km rzeki Wisły ok 88+900 brzeg lewy międzywale. Złoże zbudowane z warstwy do 3,0 m gruntów spoistych (gliny i piaski gliniaste), leżące na gruntach niespoistych (Piaski średnie, piaski pylaste). Poziom wody gruntowej ok 3,3 m poniżej poziomu terenu. Przewidywana eksploatacja do 3,0 m poniżej poziomu terenu
 - c) Złoże nr 6 - km rzeki Wisły ok 93+700 brzeg lewy międzywale. Złoże zbudowane z warstwy do 1,6 m gruntów spoistych (pyły piaszczyste), leżące na gruntach niespoistych (Piaski drobne). Poziom wody gruntowej ok 5,7 m poniżej poziomu terenu. Przewidywana eksploatacja do 3,0 m obejmująca grunty spoiste i niespoiste.
 - d) Złoże – Brzegi. Teren eksploatacji kruszyw przez Krakowski Zakład Eksploatacji Kruszywa. Grunty z tego złoża w zakresie warstw przypowierzchniowym materiałów spoistych stanowiących odpad (KZEK eksploatuje grunty niespoiste i poddaje je sortowaniu) dla zakładu eksploatacji, ale cenny materiał dla budowy korpusu statycznego wałów. Grunty te będą kupowane od KZEK i transportowane do miejsca wbudowania. Ze względu na zapotrzebowanie na grunty w ilości około 300 tys. m³, większość materiałów do wbudowania będzie pochodziła ze złoża Brzegi.
- Wprowadzona zostaje informacja o możliwości wystromienia skarp wału do wartości 1:1,5.
- Dla każdego z typów przekrojów poprzecznych przyjęto, jako zasadę potwierdzoną obliczeniami statycznymi nachylenia skarp: skarpa odwodna 1:2,5 oraz skarpa odpowietrzna 1:2.
- W wyjątkowych przypadkach skarpy mogą zostać wystromione nawet do wartości 1:1,5 w celu ograniczenia zajętości terenów chronionych lub kolizji z budynkami lub budowlami.
- Zmianie ulegają informacje dotyczące podanego kilometrażu poszczególnych typów przekroi typowych wału.

Odcinek 1

Od km	do km	typ
Lewy wał rz. Wisły od m. Wandy do ujścia rz. Dłubni		
0+000	0+983	Typ III-brak podniesienia wału
0+983	1+142	Typ II
Lewy wał rz. Wisły od ujścia rz. Dłubni do st. Przewóz		
1+142	2+097	Typ I
2+097	3+038	Typ II
3+038	3+273	Typ I
3+273	3+317	Typ II
Prawy wał rz. Dłubni od ujścia do rej. ul. Ptaszyckiego		
0+000	0+429	Typ II
0+429	0+439	istn. nasyp drogowy ul. Podbipięty
0+439	1+830	Typ II
Lewy wał rz. Dłubni od ujścia do rej. ul. Bardosa		
0+000	0+363	Typ I

0+363	0+394	istn. nasyp drogowy ul. Podbięty
0+394	0+835	Typ II
0+835	1+136	Typ II

Odcinek 2

Od km	do km	Typ
0+000	0+308	Typ II
0+308	1+274	Typ I
1+274	1+482	Typ II
1+482	1+611	Typ I
1+611	1+746	Typ II
1+746	1+941	Typ I
1+941	2+143	Typ II
2+143	2+740	Typ I
2+740	2+875	Typ II

- Zmianie ulegają nazwy zjazdów i przejazdów wałowych w zakresie nazewnictwa prac wynikających z prawa budowlanego wraz z opisem nawierzchni zjazdów wynikające z uzgodnienia z ZIKiT i wprowadzaniem kilometrażu ewidencyjnego wału. Zmiany w tabeli nie powodują zmiany zakresu wykonywanych robót jak i wykonywanych obiektów wykazanych w pierwotnej decyzji środowiskowej.

W ramach inwestycji planowana jest przebudowa, budowa, likwidacja przejazdów i zjazdów wałowych oraz przepustów (śluz) wałowych. Planowane nowe zjazdy najczęściej komunikują koronę wału z półką na wale lub stanowią ominiecie obiektów w ciągu wału (np. istniejące komory kanalizacyjne) lub połączenie ze ścieżką rowerową.

Pod przejazdy i zjazdy wałowe zastosowano żelbetowe drogowe płyty otworowe, a tam gdzie przebiegają drogi będące w zarządzie ZIKiT w Krakowie – beton asfaltowy. Ich zastosowanie jest niezbędne, aby chronić koronę wału przed rozjeżdżeniem. Zastosowanie płyt otworowych pozwoliło jednocześnie utrzymać powierzchnię częściowo przepuszczalną. Zjazdy z korony na półkę serwisową mają nawierzchnię z kłosa.

W celu ograniczenia powierzchni zajmowanych przez nasypy przejazdów i zjazdów wałowych, gdyż często są to pola uprawne, zwiększono nachylenia skarp po stronie zawala do 1:1,5 i międzywala do 1:2.

Tabelaryczne zestawienie lokalizacji istniejących i nowych zjazdów, przejazdów wg km wałów.

Nr	Odcinek wału	km wału	zjazd istniejący/nowy	Uwagi
1	Wisła odc. 1	0+983	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
2	Wisła odc. 1	0+992	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
3	Wisła odc. 1	1+080	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
4	Dłubnia wał prawy	0+374	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
5	Dłubnia wał prawy	0+421	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę

6	Dłubnia wał prawy	0+428	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
7	Dłubnia wał prawy	0+439	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
8	Dłubnia wał prawy	0+487	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
9	Dłubnia wał prawy	0+697	nowy	zjazd z korony do komory kan.
10	Dłubnia wał prawy	1+045	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
11	Dłubnia wał prawy	1+188	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na drogę
12	Dłubnia wał prawy	1+441	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
13	Dłubnia wał prawy	1+712	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
14	Dłubnia wał prawy	1+772 do 1+806	nowy	zjazd z korony - ominięcie komory kanalizacyjnej
15	Dłubnia wał prawy	1+829	nowy	zjazd z korony na ścieżkę rowerową
16	Dłubnia wał lewy	0+951	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
17	Dłubnia wał lewy	0+823	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
18	Dłubnia wał lewy	0+470	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
19	Dłubnia wał lewy	0+369	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na wale na drogę
20	Dłubnia wał lewy	0+357	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
21	Wisła odc. 1	1+346	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na wale na działkę Skarbu Państwa
22	Wisła odc. 1	1+433	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
23	Wisła odc. 1	2+086	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę Skarbu Państwa
24	Wisła odc. 1	2+097	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę Skarbu Państwa
25	Wisła odc. 1	2+153	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę Skarbu Państwa
26	Wisła odc. 1	2+403	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
27	Wisła odc. 1	2+975	istniejący, likwidowany	likwidacja zjazdu
28	Wisła odc. 1	3+028	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
29	Wisła odc. 1	3+139	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
30	Wisła odc. 1	3+204	istniejący, rozbudowywany	zjazd na działkę Skarbu Państwa

31	Wisła odc. 1	3+314	istniejący, rozbudowywany	zjazd na działkę Gminy Kraków
32	Wisła odc. 2	0+259	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
33	Wisła odc. 2	0+308	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na wale na drogę
34	Wisła odc. 2	0+433	istniejący, rozbudowywany	zjazd z półki na działkę prywatną
35	Wisła odc. 2	0+511	nowy	zjazd z półki na działkę prywatną
36	Wisła odc. 2	0+551	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
37	Wisła odc. 2	1+030	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
38	Wisła odc. 2	1+211	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
39	Wisła odc. 2	1+327	istniejący, rozbudowywany	zjazd z korony na działkę prywatną
40	Wisła odc. 2	1+327	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
41	Wisła odc. 2	1+429	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
42	Wisła odc. 2	1+429	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
43	Wisła odc. 2	1+655	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
44	Wisła odc. 2	1+665	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
45	Wisła odc. 2	1+684	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
46	Wisła odc. 2	1+702	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
47	Wisła odc. 2	1+979	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
48	Wisła odc. 2	1+979	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
49	Wisła odc. 2	2+040	nowy	zjazd z korony na drogę
50	Wisła odc. 2	2+094	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy
51	Wisła odc. 2	2+099	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
52	Wisła odc. 2	2+780	nowy	zjazd z korony na półkę na wale
53	Wisła odc. 2	2+784	istniejący, rozbudowywany	przejazd wałowy

- Wprowadzone zostają informacje dotyczące odmulenia rowu odprowadzającego wody ze śluzy wałowej w km 2+813 (na odcinku 2).

Rów odprowadzający wody ze śluzy wałowej w km 2+813 (na odcinku 2) na odcinku pomiędzy śluzą a ujściem do rzeki Wisły, czyli na długości ok 330 m zostanie odmulony a jego przekrój poprzeczny odtworzony. Prace te wynikają utrudnionego odpływu wód z zawała, co dodatkowo może uniemożliwić zamknięcie się klap zwrotnych w śluzie wałowej. Powyższe prace nie zmieniają oddziaływania inwestycji na środowisko.

- Wprowadzone zostają informacje korygujące, w zakresie przerw w przesłonie pod korpusami drogowymi i przepustami MPWiK, gdzie sama konstrukcja przepustu zapewnia szczelność wału i podłoża.

Zaprojektowano wykonanie przesłony na następujących odcinkach:

- a. Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 0+008 do km 0+993 z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
 - b. Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 0+993 do km 1+142 z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
 - c. Odcinek nr 1 wał prawostronny rzeki Dłubni od km 0+000 do km 1+180 (z przerwą 0+420-0+457 przy przekroczeniu ul. Podbipięty) z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
 - d. Odcinek nr 1 wał lewostronny rzeki Dłubni od km 0+845 do km 1+136 z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 3 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
 - e. Odcinek nr 1 wał lewostronny rzeki Dłubni od km 0+190 do km 0+835 (z przerwą 0+359-0+397 przy przekroczeniu ul. Podbipięty) z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
 - f. Odcinek 1 wał lewostronny rzeki Dłubni od km 0+000 do km 0+190 z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
 - g. Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 1+142 do km 1+200 z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
 - h. Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 1+200 do km 2+097 z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
 - i. Odcinek 1 wał lewy rzeki Wisły od km 3+000 do km 3+315 z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
 - j. Odcinek 2 wał lewy rzeki Wisły od km 0+080 do km 2+870 (z przerwą 1+050 – 1+067 na odpływ z przepustu wałowego przy pompowni MPWiK) z przesłoną wykonywaną u podstawy odwodnej wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony od strony odwodnej za pomocą maty bentonitowej lub foli wodoszczelnej HDPE.
- Zmianie ulegają informacje dotyczące obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Inwestor wnioskuje o zmianę podanej odległości granic terenu przedsięwzięcia do najbliższego położonego obszaru chronionego Sieci Ekologicznej Natura 2000 oraz o zmianę informacji dotyczącej jednolitej części wód podziemnych.

Realizacja i funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia nie będą miały negatywnego wpływu na obszary prawnie chronione wyznaczone na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody. Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszaru Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar Łąki Nowohuckie PLH120069 znajduje się w kierunku południowym w odległości około 1,1 km od najbliższej granicy terenu inwestycji.

Zgodnie z podziałem jednolitych części wód podziemnych, zawartym w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, teren inwestycji położony jest w przeważającej części na terenie jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 148 (kod europejski: PLGW2000148) oraz

w południowo – wschodnich rejonach JCWPd nr 131 (kod europejski: PLGW2000131). Dla JCWPd nr 148 oraz JCWPd nr 131 stan ilościowy i stan chemiczny został określony jako dobry, nie są również zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia wyznaczonego dla nich celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Pozostałe zapisy zawarte w decyzji dotyczące JCWPd pozostają aktualne.

Wnioskowana zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie spowoduje zmian w zakresie założonych wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza substancji gazowych i pyłowych, emisji zanieczyszczeń do wód oraz wielkości emisji odpadów, a także nie wpłynie na zmianę ilości wykorzystywanej wody surowców, materiałów, paliw oraz energii. Nie przewiduje się także zmian w stosowanych rozwiązaniach chroniących środowisko. Wszelkie założenia pozostają spójne z tymi, które zostały przyjęte na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: OO.4233.4.2016.BM z dnia 27.01.2017 r.

Analizując przedstawione w aktualnej KIP informacje pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wymienionych w art. 63 ust. 1 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, należy stwierdzić, że wnioskowane zmiany wyszczególnione powyżej, wynikające z uszczegółowienia i uzgodnienia rozwiązań projektowych dla przedmiotowej inwestycji nie wiążą się ze zmianą lokalizacji przedsięwzięcia względem obszarów wodno-błotnych czy innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarów wybrzeży, obszarów górskich i leśnych, obszarów objętych ochroną, obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, a także siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000, obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarów ochrony bezpośredniej ujęć wody, obszarów ochrony uzdrowiskowej oraz obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Dodatkowo należy podkreślić, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny, bez ryzyka transgranicznych oddziaływań. Z uwagi na zakres planowanego przedsięwzięcia nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, ryzyko emisji, występowania innych uciążliwości czy wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie znikome. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje również nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Wszystkie te i inne wymagane aspekty określone w art. 63 ust. 1 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 zostały szczegółowo przeanalizowane na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: OO.4233.4.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. i pozostają nadal aktualne.

Wnioskowana zmiana do decyzji środowiskowej obejmuje dodatkowe działki ze względu na konieczność wykonania odtworzenia stanu istniejącego rowu odpływowego ze śluzy wałowej nr P.2.3. w km 2+813.

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

Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o wydanie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna

większość uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie wystąpi w stosunku do przedmiotowej inwestycji, a pozostałe będą miały znikomą wpływ. W związku z powyższym uznano, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko, wobec czego nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, uwzględniając opinie organów uczestniczących w postępowaniu, postanowieniem znak: OO.420.4.2.2018.BM z dnia 04.01.2019 r. stwierdził brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Na postanowienie to nie służyło stronom zażalenie, można je zaskarżyć jedynie w odwołaniu od niniejszej decyzji. Informacja o wydanym postanowieniu zamieszczona została na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Za pismem z dnia 03.01.2019 r. (data wpływu: 03.01.2019 r.) znak: PK/OI/15008/11/2019 Pełnomocnik Inwestora zwrócił się z wnioskiem o odstąpienie od zastosowania art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm. – cyt. dalej jako „k.p.a.”). Argumentując swój wniosek wskazał, iż „(...) szybkie wydanie przedmiotowej zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędne ze względu na cele przedmiotowej inwestycji przeciwpowodziowej mającej za zadanie ochronę mieszkańców miasta Krakowa przed skutkami powodzi. Inwestycja ta ze względu na jej charakter ma na celu ochronę zdrowia i życia ludzkiego oraz zabezpieczenie gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami w szczególności ze względu na zły stan techniczny istniejących obwałowań, w zakresie wnioskowanego przedsięwzięcia (zarówno po stronie oceny technicznej budowli jak i niedoborów wysokości obwałowań) oraz ich bardzo długi okres eksploatacji (ponad 100 lat) bez gruntownej, kompleksowej modernizacji obiektów niespełniających wymagań technicznych rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie. Efektem tego stanu są liczne przecieki i uszkodzenia wału obserwowane podczas powodzi w maju 2010 roku, stwarzające realne zagrożenie dla ludności, jak również są istotnym zagrożeniem dla zakładów przemysłowych i usługowych jak np.:

- Części urządzeń technologicznych huty im. T. Sędzimir.
- Oczyszczalniom ścieków Kujawy i Płaszów.
- Zakładowi Termicznego Przekształcania Odpadów.
- Elektrociepłowni w Łęgu (PGE Kraków).

Teren zagrożony powodzią zamieszkuje 9 tys. mieszkańców oraz znajduje się na nim 1939 budynków, w tym 1817 mieszkalnych i 122 przemysłowych na powierzchni 10,87 km²

O ile w ubiegłych latach zmodernizowane odcinki wałów chroniły główne osiedla mieszkaniowe i historyczne centrum miasta Krakowa, to planowane do modernizacji w ramach tej inwestycji, odcinki wałów chronią również strategiczne dla funkcjonowania miasta obiekty mające wpływ na funkcjonowanie całego miasta.

Opóźnienie w realizacji tego zadania jest również realnym zagrożeniem dla tej inwestycji (celu przeciwpowodziowego), ze względu na sposób finansowania przedmiotowego zadania (Bank Światowy), powodujące utratę środków i wstrzymanie inwestycji na kolejne lata.

Mając na względzie przytoczone powyżej argumenty, a także fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją „celu przeciwpowodziowego”, a w trakcie toczącego się postępowania nie wpłynęły żadne wnioski ani uwagi, zrezygnowano z zawiadomienia stron w trybie

art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm. – cyt. dalej jako „k.p.a.”) o kompletności zgromadzonego materiału dowodowego i możliwości wypowiedzenia się co do jego treści. Tym samym zgodnie z art. 10 § 2 k.p.a. odstąpiono od zasady określonej w § 1 tego artykułu, nie przysyłając do stron końcowego zawiadomienia o zebraniu kompletnego materiału dowodowego, z czym łączyłaby się ewentualna możliwość końcowego wypowiedzenia się stron co do zebranych materiałów i dowodów.

Na wniosek Inwestora działającego przez pełnomocnika Pana Piotra Kutynskiego z dnia 03.01.2019 r. (data wpływu: 03.01.2019 r.) znak: PK/OI/15008/12/2019., w trybie art. 108 § 1 k.p.a., niniejszej decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 108 § k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Inwestor argumentując swój wniosek wskazał ważny interes społeczny tj. w szczególności ochronę mieszkańców miasta Krakowa przed skutkami powodzi. Dodając, że na terenie zagrożonym powodzią zamieszkuje 9 tyś. mieszkańców oraz znajduje się na nim 1939 budynków, w tym 1817 mieszkalnych i 122 przemysłowych na powierzchni 19,91 km². Inwestycja ta ze względu na jej charakter ma na celu ochronę zdrowia i życia ludzkiego oraz zabezpieczenie gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami w szczególności ze względu na zły stan techniczny istniejących obwałowań, w zakresie wnioskowanego przedsięwzięcia (zarówno po stronie oceny technicznej budowli jak i niedoborów wysokości obwałowań) oraz ich bardzo długi okres eksploatacji (ponad 100 lat) bez gruntownej, kompleksowej modernizacji obiektów niespełniających wymagań technicznych rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie. Efektem tego stanu są liczne przecieki i uszkodzenia wału obserwowane podczas powodzi w maju 2010 roku, stwarzające realne zagrożenie dla ludności, jak również są istotnym zagrożeniem dla zakładów przemysłowych i usługowych.

Podkreślił również, iż opóźnienie w realizacji zadania jest realnym zagrożeniem dla tej inwestycji, ze względu na sposób finansowania przedmiotowego zadania (Bank Światowy), powodujące utratę środków i wstrzymanie inwestycji na kolejne lata.

Mając na względzie przytoczoną powyżej argumentację przychyłono się do wniosku Pełnomocnika Inwestora o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, gdyż przytoczone argumenty odpowiadają przesłankom wskazanym w art. 108 § k.p.a..

Dodać ponadto należy, że wedle poglądu prawnego zawartego w wyroku NSA z dnia 21 czerwca 1999 r. (IV SA 1425/97) nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, która ma m.in. na celu usunięcie przeszkody w realizacji planowych zamierzeń inwestycyjnych, nie może być oceniane jako naruszające prawo.

Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Analiza przedłożonego wniosku oraz informacji o planowanym przedsięwzięciu wskazuje, że zamierzone przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

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

Od niniejszej decyzji służy prawo do zrzeczenia się odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. 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.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie

mgr Rafał Rostecki

Otrzymują:

1. Pan Piotr Kutyński - Pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.,
3. OO.BM a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie, ul. Gazowa 15, 31-060 Kraków (epuap),
2. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, ul. Nowy Świat 6/12 (epuap).

Za wydanie niniejszej zmiany do decyzji, na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (i.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1044 z późn. zm.) została uiszczona opłata skarbową w wysokości 10,00 zł.

NOWA CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Gminy Kraków, na lewym brzegu rzeki Wisły.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i nadbudowę ok. 10 kilometrowego odcinka wałów rzeki Wisły, łącznie z wałami cofkowymi na rzece Dłubni, z wyjątkiem krótkiego odcinka końcowego wału lewego.

Odcinek 1 rozpoczyna się przy moście Wandy, następnie pokrywa się z ul. Podbipięty (na tym odcinku przylega do niego Lasek Mogilski). Za śluzą, w rejonie ul. Zakarnie, ul. Podbipięty odbija w kierunku północnym na własnym samodzielnym nasypie. Od tego miejsca zaczyna się samodzielny wał przeciwpowodziowy. Ok. 160 m dalej, ewidencyjnie zaczyna się prawobrzeżny wał cofkowy na Dłubni. Odbija on w kierunku północnym i biegnąc równoległe do rzeki Dłubni dociera w rejon ul. Ptaszyckiego. Długość prawego wału cofkowego wynosi ok. 1814 m.

Lewy wał cofkowy na rzece Dłubni sięga rejonu ul. Bardosa. Jest on zdecydowanie krótszy od prawobrzeżnego i ma długość ok. 1220 m i jest podzielony na dwie części (długości ok. 758 m i ok. 462 m) przed ujściem kanału z Huty. Podobnie jak wał prawy, biegnie on równoległe do rzeki Dłubni. W odległości ok. 500 m od jej ujścia odbija w kierunku południowo-wschodnim i ewidencyjnie przechodzi w wał rzeki Wisły. Na tym odcinku, wzdłuż wału biegnie ul. Na Niwach. Wał przecina nowobudowany nasyp drogi S7, mija Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów i biegnąc równoległe do rzeki Wisły łączy się z obwałowaniami kanału portowego Przewóz. Odcinek ten ma długość ok. 1116 m. Na drugim brzegu kanału zaczyna się ewidencyjny bieg dalszego odcinka, który biegnie między korytem Wisły, a obwałowaniami osadników oczyszczalni ścieków Kujawy i kończy się w rejonie wlotu do górnego kanału śluzy przy stopniu wodnym Przewóz. Odcinek ten ma długość ok. 1212 m.

Odcinek 2 rozpoczyna w rejonie dolnego przyczółka śluzy, biegnie łukiem po wysokim brzegu terasy zalewowej Wisły, następnie równoległe do biegu Wisły i kończy się ewidencyjnie na obwałowaniach potoku Suchy Jar. Odcinek ten ma długość ok. 2875 m.

Planowana powierzchnia terenu objęta zakresem wniosku wynosi ok. 79,8 ha – odcinek 1 i ok. 33,7 ha odcinek 2. Podstawowym zakresem robót będą roboty związane z przebudową i nadbudową wałów.

Powierzchnia nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego wynosi ok. 12 ha – odcinek 1 i ok. 9 ha – odcinek 2.

Będą to przede wszystkim roboty ziemne polegające na:

- zdjęciu wierzchniej warstwy humusu ze skarp i korony obwałowania, oraz z pasa terenu przyległego do wału celem przygotowania pod nadbudowę (wykonanie nasypu)
- wyprofilowaniu odkrytych skarp pod nasyp ziemny (tzw. schodkowanie), oraz zaoranie przyległego pasa terenu pod nadbudowę,
- wykonaniu przesłony w podłożu,
- wykonanie nasypu ziemnego - nadbudowy,

- położenie bentomaty,
- dokończenie nasypu – nadbudowy,
- położenie warstwy przejściowej z gruntu mineralnego
- położenie warstwy humusu z obsiewem mieszanki traw.

Poniżej w tabeli zestawiono kilometraż wałów objętych inwestycją, z odpowiadającym mu kilometrażem roboczym.

Zadanie	km ewidencyjny		km roboczy
	km wału	odpowiadający km rzeki	km wału
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (od mostu Wandy do ujścia rz. Dłubni)	87+600	87+900	0+000
	88+800	89+040	1+142
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (poniżej ujścia rz. Dłubni)	89+640	89+640	1+142
	90+560	90+550	2+097
Odcinek 1. Lewy wał rz. Wisły (poniżej ujścia kanału portowego)	90+638	90+640	2+097
	91+797	91+540	3+317
Odcinek 1. Prawy wał rz. Dłubni	0+000	0+000	0+000
	1+832	2+373	1+830
Odcinek 1. Lewy wał rz. Dłubni	0+000	0+000	0+000
	1+220	1+609	1+263
Odcinek 2. Lewy wał rz. Wisły (od stopnia Przewóz do Suchego Jaru)	91+997	91+990	0+000
	95+162	96+680	2+875

W związku z brakiem możliwości podwyższenia i domknięcia końcowego odcinka lewego wału rzeki Dłubni po istniejącej trasie Inwestor zdecydował o:

- ograniczeniu przebudowy i nadbudowy tego wału na odcinku 1+136 (km rzeki 1+577) do 1+263 (km rzeki 1+609) tj. do końca ewidencyjnego wału, z wykonaniem makroniwelacji lub całkowitej rozbiórki tego odcinka wału, co jest uzależnione od ostatecznej zgody właścicieli działek (osoby prywatne) nr 358, 357, 356 obr. 46 N. Huta;
- wykonaniu nowego wału, domkniętego do wysokiego brzegu (w rejonie działek nr 510 i 624) i obejmującego wszystkie budynki, łącznie z tymi, które obecnie znajdują się w międzywałach, na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią. Istniejący przebieg wału uniemożliwia jego podwyższenie i przedłużenie ze względu na gęstą zabudowę stąd konieczność rozbiórki fragmentu wału i poprowadzenie jego pozostałej części poza teren zabudowany.

Planowana skala podwyższenia wałów w ramach przedmiotowej inwestycji na poszczególnych odcinkach:

• **Odcinek 1 obejmuje:**

1. Lewy wał Wisły od m. Wandy do uj. Dłubni – max o ok. 0,5 m, śr. o ok. 0,3 m (na odcinku wałów od km 0+000 do ok 0+983 nie przewiduje się podniesienia wałów, a jedynie wykonanie przestony z korony wału).
2. Prawy wał Dłubni od ujścia do rej. ul. Ptaszyckiego – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,75 m.
3. Lewy wał Dłubni od ujścia do rej. ul. Bardosa – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,65 m.
4. Lewy wał Wisły od ujścia Dłubni do st. Przewóz – max o ok. 1,0 m, śr. o ok. 0,3 m.

- **Odcinek 2 obejmuje:**

1. *Lewy wał Wisły od st. Przewóz do Suchego Jaru – max o ok. 1,2 m, śr. o ok. 0,75 m.*

Dla wału projektowanego przyjęto jako minimalne parametry: szerokość w koronie ok. 4,0 m (oprócz ulicy Podpięty gdzie szerokość jest większa i wynika z wymiarów nawierzchni drogowej), nachylenie skarpy odwodnej 1:2,5, skarpy odpowietrznej 1:2,0 (lokalnie na krótkich odcinkach 1:1,5). Maksymalna wysokość wału wzrośnie do ok. 5,4 m na odcinku 1 i do 4,6 m na odcinku 2.

W ramach planowanej modernizacji wałów planuje się wykonanie uszczelnienia korpusu wałów wg trzech typów przekroju.

Podstawowy typ I przekroju typowego polega na wykonaniu nadbudowy korpusu wału od strony międzywała (odwodnej), koroną utwardzoną mieszanką żwirową na geowłókninie i kliniec oraz wykonaniu drogi eksploatacyjnej zlokalizowanej na przyporze lub przy stopie skarpy odpowietrznej (lokalnie droga ta może odbiegać od podstawy skarpy wału, np. celem ominięcia i ochrony obiektów lub siedlisk zlokalizowanych na trasie wałów), utwardzonej podsypką piaskową na geowłókninie, tłucznem i kliniec na potrzeby przejazdu pojazdów eksploatacyjnych. Ten typ przekroju zostanie wykonany na większości odcinków przebudowywanych odcinków wału.

Natomiast w miejscach, gdzie poprowadzenie drogi eksploatacyjnej po przyporze, lub u podstawy skarpy nie jest możliwe do wykonania (np. przez brak miejsca na przyporę, lub ogrodzone posesje w bezpośrednim sąsiedztwie wału, kolidujące z trasą drogi) planuje się zastosowanie **tzw. typ II przekroju typowego**, który różni się od typu I poprowadzeniem drogi eksploatacyjnej po koronie wału i brakiem przypory.

Ponadto, w miejscach gdzie ze względów przyrodniczych, konserwatorskich, lub z braku miejsca nie jest możliwe wykonanie przebudowy wg przekrojów typu I i II, **wprowadzono typ III przekroju typowego** polegający na wykonaniu przesłony z korony wału, ale w tej samej technologii co przesłonę w podłożu w przekrojach typ I i II.

Poza przebudową i nadbudową istniejących wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni, zakres wniosku obejmuje również przebudowę związanej z nimi infrastruktury towarzyszącej (śluzy wałowej, zjazdy i przejazdy wałowe oraz drogi eksploatacyjne) oraz budowę, przebudowę lub zabezpieczenie albo likwidację istniejącej infrastruktury drogowej (drogi, przepusty, rampy – zjazdy i przejazdy wałowe), sieci elektrycznej, gazowej teletechnicznej, wodociągowej i kanalizacyjnej. Planowane nowe zjazdy najczęściej komunikują koronę wału z półką na wale lub stanowią ominięcie obiektów w ciągu wału (np. istniejące komory kanalizacyjne) lub połączenie ze ścieżką rowerową.

Pod przejazdy i zjazdy wałowe zastosowano żelbetowe drogowe płyty otworowe, a tam gdzie przebiegają drogi asfaltowe będące w zarządzie ZIKiT w Krakowie – beton asfaltowy. Ich zastosowanie jest niezbędne, aby uchronić koronę wału przed rozjeżdżaniem. Zastosowanie płyt otworowych pozwoli jednocześnie utrzymać powierzchnię częściowo przepuszczalną. W celu ograniczenia powierzchni zajmowanych przez nasypy przejazdów i zjazdów wałowych, gdyż często są to pola uprawne, zwiększono nachylenia skarp po stronie zawala do 1:1,5 i międzywała do 1:2. Nowe zjazdy najczęściej komunikują koronę wału z półką na wale, lub stanowią ominięcie obiektów w ciągu wału (np. istniejące komory kanalizacyjne).

W ramach inwestycji konieczne jest także wykonanie odtworzenia stanu istniejącego rowu odpływowego ze śluzy wałowej nr P.2.3 w km 2+813. Ponieważ, istniejący rów odprowadzający wody przez teren międzywała na skutek odkładania zawieszin niesionych wodami powodziowymi w międzywał został w znacznym stopniu zamulony i nie pozwala na właściwe odprowadzenie wód opadowych ze śluzy wałowej w km 2+813. Brak odpływu utrudnia zamykanie się kłapy zwrotnej w śluzie wałowej i stwarza zagrożenie zalania terenu zawala podczas

powodzi. Prace będą polegały na odtworzeniu pierwotnego przekroju poprzecznego rowu poprzez usunięcie odkładów gruntowych, zbutwiełej roślinności i innych zanieczyszczeń. Nie planuje się zmiany głębokości lub poszerzenia przekroju poprzecznego rowu.

Największy wpływ planowanej inwestycji na środowisko zaznaczy się w fazie realizacji. W związku z prowadzonymi robotami i wykorzystywanymi maszynami następować będzie oddziaływanie w zakresie emisji: gazów i pyłów do powietrza, hałasu, odpadów, będą to jednak uciążliwości krótkotrwałe i odwracalne. Uciążliwość akustyczna związana z okresem budowy ustąpi z chwilą zakończenia prac. Materiały na teren inwestycji transportowane będą drogami publicznymi, a tymczasowe drogi budowlane będą realizowane poza ww. rejonami występowania cennych siedlisk.

W celu zminimalizowania uciążliwości związanych z realizacją przedmiotowego zadania Inwestor zobowiązał się zastosować następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- prace budowlane realizowane będą w porze dziennej tj.: od godz. 6.00 do 22.00,
- wszelkie prace w trakcie realizacji inwestycji będą prowadzone pod stałą kontrolą nadzoru przyrodniczego;
- nie będą podejmowane działania mające na celu osuszanie terenu starorzecza Wisły w okolicach miejscowości Brzegi, co wpływać może negatywnie na wykształcone na tym terenie siedliska o charakterze zmiennowilgotnym i wilgotnym;
- prace nie będą prowadzone w miejscu występowania cennych siedlisk przyrodniczych lasów łęgowych (91E0, 91F0). Płaty te zwykle oddalone są od wałów przeciwpowodziowych, ale mimo to zostanie zachowana ostrożność w planowaniu pracy tak, aby nie zostały zniszczone np. w trakcie transportowania materiału budowlanego na teren budowy. Nie należy tyczyć dróg technologicznych przez lub w bliskim sąsiedztwie kompleksów tego siedliska. W zbliżeniach wszelkie prace związane z modernizacją wału będą prowadzone tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, tj. posadowienia zmodernizowanego wału;
- w przypadku siedliska łągi dębowo wiązowo jesionowe (91F0) w km 0+250 do 0+350 wału Wisły na **odcinku 2**, las łęgowy porasta bezpośrednio po obu stronach wału. W tym przypadku wszelkie prace związane z modernizacją wału będą prowadzone tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, tj. posadowienia zmodernizowanego wału. Nie wolno tyczyć dróg technologicznych lub lokalizować tymczasowych zapleczy budowy w obrębie tego siedliska. Wszelkie prace zostaną wykonane z zachowaniem dużej ostrożności celem uniknięcia niszczenia okolicznego drzewostanu łęgowego;
- prowadzone prace, pobór materiału, jak również tyczenie dróg technologicznych będą wykonywane poza obrębem siedliska łąki świeżej (6510). Wszelkie prace związane z modernizacją wału zostaną przeprowadzone tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, tj. posadowienia zmodernizowanego wału;
- ze względu na zinwentaryzowane stanowisko bardzo cennego gatunku chrząszcza pachnicy dębowej, zlokalizowanego w starych próchniejących wierzbach, rosnących przy wale od strony międzywala, prace przy przebudowie obwałowań na tym odcinku zaprojektowano tak, aby nie zagrażały istniejącemu stanowisku. Przesunięcie wału zapewni ochronę dla samych drzew jak i ich systemu korzeniowego. Droga technologiczna poprowadzona będzie po przeciwnej stronie tj. po terenie zawala. Przed przystąpieniem do robót przewidziano dodatkowe zabezpieczenie drzew przed uszkodzeniami i zasypaniem, poprzez zastosowanie osłon z mat słomianych i płotków drewnianych. Całość prac zabezpieczeniowych będzie nadzorowana przez przyrodnika;
- wszelkie prace będą prowadzone tak, aby nie przyczyniać się do osuszania zastoisk wodnych, starorzeczy Wisły;
- transport materiałów budowlanych odbywał się będzie po drogach utwardzonych;

- transport materiałów sypkich odbywał się będzie z zastosowaniem pojazdów do tego przystosowanych (przykrywanych skrzyń ładunkowych plandekami);
- wykonawca inwestycji ma obowiązek kontrolowania pojazdów i maszyn budowlanych pod kątem sprawności technicznej. W przypadku awarii maszyn wszelkie wycieki płynów eksploatacyjnych oraz paliwa zostaną unieszkodliwione odpowiednią ilością sorbentów, zmagazynowanych na każdym zapleczu budowy;
- czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym zostanie ograniczona do minimum, poprzez zastosowanie efektywnej organizacji pracy;
- wszystkie lokalizacje zapleczy budowy zostaną zlokalizowane poza cennymi siedliskami przyrodniczymi, a także poza obszarami o średnich i wysokich walorach ornitologicznych, oraz poza siedliskami płazów i bobrów;
- pnie drzew znajdujące się w pasie robót lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie które narażone są na uszkodzenia mechaniczne zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem do wysokości nie mniejszej niż 1,5 m od poziomu gruntu, oraz nie będą składowane materiały ani nie będą wyznaczane nowe drogi transportu w obrębie 1 m od pni drzew oraz krzewów;
- teren zaplecza budowy, po którym poruszać się będą maszyny i samochody zostanie zabezpieczony. Do obsługi i tankowania maszyn zostaną wydzielone części powierzchni zaplecza, szczelnie odizolowanej od gruntu;
- odpady powstające podczas realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w pojemnikach lub w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zapobiegających pyleniu i rozwiewaniu frakcji lekkich oraz ich negatywnemu oddziaływaniu na środowisko oraz zapewnić ich sukcesywny odbiór przez podmioty uprawnione do dalszego ich gospodarowania;
- wycinka drzew i zakrzaczeń może być prowadzona jedynie poza okresem lęgowym ptaków, tj. od początku października do końca lutego. W przypadku konieczności realizacji dodatkowej wycinki w okresie lęgowym, prace mogą być przeprowadzone jedynie pod nadzorem ornitologa;
- wszelkie prace prowadzone w sąsiedztwie stwierdzonych na bieżąco przez nadzór przyrodniczy siedlisk lęgowych płazów, mogą być prowadzone tylko przy zastosowaniu środków herpetologicznych zabezpieczających teren budowy przed migracją płazów. W przypadku stwierdzenia osobniki płazów będą na bieżąco odławiane i przemieszczane na istniejące w bezpiecznej odległości siedliska zastępcze. Wykaz tych siedlisk zostanie sporządzony we wniosku o wydanie derogacji na czynności zakazane wobec gatunków podlegających ochronie.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie

mgr Rafał Rostecki

