



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

OO.420.4.1.2018.BM

Kraków, 24 stycznia 2019 r.

**DECYZJA  
O ZMIANIE DECYZJI  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

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 oraz 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 05.10.2018 r. (data wpływu: 09.10.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15007/1755/18 oraz z dnia 09.11.2018 r. (data wpływu: 09.11.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15007/1933/18, 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.4233.3.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. dla przedsięwzięcia pod nazwą „Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 3 – prawy wał rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz”, w następującym zakresie:*

- *zmianie podanego kilometrażu w podziale inwestycji na zadania;*
- *wprowadzeniu dodatkowej informacji o powierzchni nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa;*

- zmianie kilometrażu złoź;
- wprowadzeniu dodatkowego IV typu przekroju typowego i zapisu o możliwości wystromienia skarp wału do wartości 1 : 0,5;
- zmianie informacji dotyczących podanego kilometrażu dla zastosowanych typów przekroi 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 usytuowaniem placów manewrowych;
- wprowadzeniu informacji korygującej dotyczącej przebudowy i rozbiórki istniejących przepustów;
- wprowadzeniu informacji korygującej kilometraż przesłon w korpusie wałów;
- zmianie zapisów w decyzji dotyczących obszarów chronionych,

### **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-420-340/18 ZL/2018/11/357 z dnia 27.11.2018 r. (data wpływu: 29.11.2018 r.) oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej DOK.DOK2.9750.13.2018.SW PW:69366 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.4233.3.2016.BM** z dnia **27.01.2017 r.** w następujący sposób:

#### **W orzeczeniu:**

1. Zmieniam punkt 2 decyzji środowiskowej znak: OO.4233.3.2016.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. PunktowI 1a. „Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:”**

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

#### **nadaję nowe brzmienie:**

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i nadbudowę ok. 11 kilometrowego odcinka wałów rzeki Wisły, tj.: prawego wału rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz w km roboczym wału od 0+000 do km 10+678.

Poza przebudowę i nadbudowę istniejących wałów przeciwpowodziowych, zakres wniosku obejmuje również przebudowę lub zabezpieczenie związanej z nimi infrastruktury towarzyszącej (śluz wałowych, zjazdów i przejazdów wałowych oraz dróg eksploatacyjnych) 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 określenie 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 techniczobudowlanych 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 przedmiotową inwestycją, z odpowiadającym mu kilometrażem roboczym.

Zadanie	km ewidencyjny		km roboczy
	km wału	odpowiadający km rzeki	km wału
3.1	81+193	81+256	0+000
	82+127	82+909	0+934
3.2	82+149	82+931	0+956
	87+081	87+899	5+888
3.3 na terenie gminy Kraków	87+095	87+913	5+902
	90+519	92+150	9+326
3.3 na terenie gminy Wieliczka	90+519	92+150	9+326
	91+850	92+800	10+678

Skala planowanego podwyższenia wałów przeciwpowodziowych wyniesie:

Odcinek modernizowanego wału podzielony na zadania	Najwyższa [m]	Najniższa [m]	Średnio [m]
3.1	0,42	0,08	0,25 - 0,35
3.2	0,95	0,00	0,40 - 0,5
3.3	0,85	0,00	0,55 - 0,7

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na prawym brzegu rzeki Wisły. Odcinek przebudowywanego wału rozpoczyna się przy porcie zlokalizowanym na dolnym stanowisku stopnia wodnego Dąbie. Pokrywa się z trasą obecnych obwałowań, krzyżuje z korpusem ul. Nowohuckiej, omija fort Lasówka, krzyżuje się z ul. Półlanki, szerokim łukiem obchodzi stopień Przewóz i starorzecze Wisły, kończy się przechodząc w obwałowania rzeki Serafy. W km rzeki Wisły 92+000 (90+800 km wału – km roboczy: 9+326) przez wał przebiega granicach Gmin: Kraków i Wieliczka.

Analizowany odcinek wału rozpoczyna się przy Porcie Płaszów (poniżej stopnia wodnego Dąbie), przy końcu ulicy Na Zakolu Wisły. Na wale znajduje się droga gruntowa. Od km 0+100 do km 0+930 (km roboczy wału) na zawalu znajdują się ogródki działkowe „Zakole Wisły”. W km 0+945 wał przecina ul. Nowohucką. Od km 0+956 wał ochrania zabudowę mieszkaniową oraz Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego aż do km 2+100, gdzie na zawalu znajdują się ogródki działkowe rozciągające się aż do km 2+600; kontynuację ma również droga gruntowa. Pomiędzy km 1+400, a 2+150 w międzywalu znajdują się siedliska bobrów. Na odcinku km 2+900 do 3+100 wał omija Fort Lasówka – obiekt zabytkowy. Od km 4+000, aż do 7+000 w międzywalu mają miejsce liczne siedliska bobrów (odc. km 4+000 – 4+300, km 4+400 – 4+800, km 5+100 – 5+500, km 6+300 – 6+500, km 6+700 – 7+000). W km 5+895 wał krzyżuje się z ul. Półlanki przechodzącą w Most Wandy, a w km 7+450 wał przecina teren budowy trasy S7. Na odcinku km 9+000 do 10+678 w międzywalu znajdują się siedliska bobrów, głównie na terenie starorzecza przy stopniu Przewóz. Wał kończy się w km 10+678 nieco poniżej stopnia Przewóz, w pobliżu ujścia rzeki Serafy przechodząc w jej obwałowania.

W stanie aktualnym wysokość istniejącego wału przeciwpowodziowego na odcinku 3 zawiera się w granicach od ok. 2,8 m do 3,8 m. Szerokość korony na odcinkach poza przejazdami wynosi od ok. 2,35 do 3,6 m. Nachylenia skarpy odwodnej wynoszą od ok. 1:2,1 do 1:2,56. Nachylenia skarpy odpowietrznej wynoszą od ok. 1:1,75 do 1:2.

Dla wału projektowanego przyjęto następujące minimalne parametry: szerokość w koronie ok. 4,0 m, nachylenie skarpy odwodnej ok. 1:2,5, skarpy odpowietrznej ok. 1:2,0. Maksymalna wysokość wału wzrośnie do około 4,3 m. W wyjątkowych przypadkach skarpy mogą zostać wystromione nawet do wartości 1:0,5 w celu ograniczenia zajętości terenów chronionych lub kolizji z budynkami lub budowlami.

Na analizowanym tzw. odcinku 3 wałów pomiędzy km 1+245, a km 1+345 wału prawostronnego znajduje się budowla będąca prawostronnym przyczółkiem estakady prowadzącej przewody ciepłownicze z elektrociepłowni Łęg do odbiorców w południowej części miasta Krakowa. Ze względu na położenie budowli w korpusie wału, w ramach prac modernizacyjnych nie będą wykonywane żadne prace oprócz obsypania budynku warstwą gruntu o wysokości około 0,2 m co wynika z niedoboru wysokości wału na tym odcinku. Budowla nie będzie przebudowywana.

Wzdłuż odwodnej strony modernizowanego wału pomiędzy km 0+010 a km 0+515 biegnie po terenie istniejącym droga i stanowi odtworzenie drogi gruntowej istniejącej. Droga ta umożliwia właścicielom działek usytuowanych w międzywalu rzeki Wisły skomunikowanie z drogami publicznymi. Modernizacja wałów w zakresie podwyższenia ich korony i wykonania przestony powoduje, że istniejąca droga ulegnie zniszczeniu. Dla zachowania warunków istniejących zostanie ona odtworzona po wykonaniu robót wzdłuż wału.

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



W stanie aktualnym szerokości międzywala na odcinku objętym modernizacją 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 Białuchny (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 ulica Ptaszyckiego od 161 m do 270 m.

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

- 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 międzywala 4,5 m czyli 1,0% szerokości średniej.
- d. Odcinek ujściowy rzeki Dłubni pomiędzy ujściem do rzeki Wisły a ulica Ptaszyckiego zawężenie międzywala 7 m czyli 4,3% szerokości średniej.

Wpływ wielkości zwężenia międzywala na dodatkowe spiętrzenie wód powodziowych został sprawdzony obliczeniowo w warunkach ruchu wolnozmennego 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 międzywala 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 międzywala (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, tłuczniem i klincem 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 przekroju typowego, 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. Przekroje w km 0+974 i w km 9+105 przedstawiają zjazdy.

Na odcinku pomiędzy km 7+420 a km 7+495 wprowadzono dodatkowy typ IV rozbudowy wału wynikający z zakończenia w czasie projektowania, inwestycji związanej z budową trasy S7 pomiędzy węzłem Biezanów, a ulicą Igołomską. Na odcinku gdzie zastosowano typ IV rozbudowy wału ok 4.5 m ponad koroną istniejącego wału znajduje się spód konstrukcji mostu drogowego. W ramach budowy mostu wykonano już prace związane z zabezpieczaniem istniejącego wału materacami gabionowymi, a w osi wału pograżono przesłonę ze ścianki szczelnej o zagłębieniu 15 m od korony obwałowania. Ze względu na konieczność utrzymania trwałości projektu dla prac wykonanych w ramach inwestycji GDDKiA, oraz zachowania skrajni pionowej pomiędzy spodem mostu a wałem wprowadzono IV typ nadbudowy polegający na pozostawieniu korony obwałowania na istniejącej rzędnej z uzyskaniem wymaganej rzędnej za pomocą betonowego murka z okładziną kamienną. Rozwiązanie to jest identyczne z tymi, jakie zastosowano przy modernizacji obwałowań w rejonie Wawelu.

Dla każdego z typów przekrojów poprzecznych przyjęto, jako zasadę potwierdzoną obliczeniami statycznymi nachylenia skarp:

- Skarpa odwodna 1:2.5
- Skarpa odpowietrzna 1:2.

W wyjątkowych przypadkach skarpy mogą zostać wystromione nawet do wartości 1:0.5 w celu ograniczenia zajętości terenów chronionych lub kolizji z budynkami lub budowlami.

Poniżej zestawiono w tabeli typy zastosowanych przekrojów na analizowanym odcinku przebudowywanego wału.

TYP	Pikietaż początkowy	Pikietaż końcowy
ODC 3.1 (od stopnia Dąbie do ul Nowohuckiej)		
TYP II	0+000	0+029
TYP I	0+029	0+909
TYP II	0+909	0+934
ODC 3.2 (od ul Nowohuckiej do ul. Półłanki)		
TYP II	0+956	0+977
TYP I	0+977	1+222
TYP II	1+222	1+297
TYP I	1+297	2+920
TYP II	2+920	2+926
TYP III	2+926	3+144

TYP II	3+144	3+420
TYP I	3+420	4+645
TYP II	4+645	4+773
TYP I	4+773	5+546
TYP II	5+546	5+682
TYP I	5+682	5+871
TYP II	5+871	5+888
ODC 3.3 (od ul. Półlanki do stopnia Przewóz)		
TYP II	5+902	5+920
TYP I	5+920	6+390
TYP II	6+390	7+420
TYP IV	7+420	7+495
TYP II	7+495	7+747
TYP I	7+747	8+911
TYP II	8+911	9+156
TYP I	9+156	9+686
TYP II	9+686	10+213
TYP I	10+213	10+591
TYP II	10+591	10+678

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).

**Na odcinku 3** objętym modernizacją pomiędzy km 1+245 a km 1+345 wału prawostronnego znajduje się budowla będąca prawostronnym przyczółkiem estakady prowadzącej przewody ciepłownicze z elektrociepłowni Łęg do odbiorców w południowej części miasta Krakowa. Ze względu na położenie budowli w korpusie wału, w ramach prac modernizacyjnych nie będą wykonywane żadne prace oprócz obsypania budynku warstwą gruntu o wysokości około 0,2 m co wynika z niedoboru wysokości wału na tym odcinku. Budowla nie będzie przebudowywana.

Na całym odcinku modernizowanych wałów (z wyjątkiem odcinka przy stawach osadowych na lewym brzegu od km rzeki Wisły 90+600 do 91+200) zostaną wykonane przesłony w podłożu pod korpusem wałów. Głębokość przesłony wynika ze specyficznej budowy geologicznej podłoża rzek w kotlinach karpackich, która została potwierdzona badaniami geologicznymi.

W ramach planowanej inwestycji zaprojektowano wykonanie przesłony na następujących odcinkach:

- **Odcinek 3 wał prawy rzeki Wisły od km 0+007 do km 0+922** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 0+966 do km 2+925** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 2+925 do km 3+142** (fort Lasówka) z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
- **Odcinek 3 wał prawy rzeki Wisły od km 3+142 do km 5+878** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 5+910 do km 7+394** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 7+394 do km 7+506** z przesłoną wykonywaną w osi wału w technologii ścianki szczelnej pogrążanej do głębokości minimum 6 m poniżej poziomu terenu.
- **Odcinek 3 wał prawy rzeki Wisły od km 7+506 do km 10+678** 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.

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 ominięcie obiektów w ciągu wału (np. istniejące komory kanalizacyjne) lub połączenie ze ścieżką rowerową. Zjazdy włączające się do dróg publicznych zostaną na kilkunastometrowym fragmencie wykonane jako asfaltowe.

Pod przejazdy i zjazdy wałowe zastosowano żelbetowe drogowe płyty otworowe, a tam gdzie przebiegają drogi będące w zarządzie ZIKiT w Krakowie lub ZDP w Wieliczce – beton asfaltowy. Ich zastosowanie jest niezbędne, aby chronić koronę wału przed rozjeżdżeniem. Zastosowanie płyt otworowych pozwoliło 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.

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

Nr zjazdu	km roboczy wału	km ewidencyjny wału	zjazd istniejący/nowy	opis
1.	0+010	81+203	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie w drogę dz. Skarbu Państwa (ul. Na Zakolu Wisły)
2.	0+030	81+223	nowy	Zjazd z drogi eksploatacyjnej - włączenie do drogi dz. prywatna (ul. Na Zakolu Wisły)
3.	0+515	81+708	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy
4.	0+800	81+993	nowy	Zjazd z korony na działkę prywatną
5.	0+934	82+127	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo - rowerowej do chodnika (ul. Nowohucka) dz. Skarbu Państwa
6.	0+934	82+127	istniejący / rozbudowywany	Zjazd - włączenie drogi na półce do chodnika (ul. Nowohucka) dz. Skarbu Państwa
7.	0+956	82+149	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo rowerowej do chodnika



				(ul. Nowohucka) dz. Skarbu Państwa
8.	0+974	82+167	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy
9.	0+977	82+170	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
10.	1+221	82+414	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Skarbu Państwa
11.	1+222	82+415	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
12.	1+254	82+447	istniejący / rozbudowywany	Zjazd z korony na działkę prywatną
13.	1+300	82+493	nowy	Zjazd z drogi na półce na działkę prywatną
14.	1+316	82+509	nowy	Zjazd z korony na teren na działkę prywatną
15.	2+046	83+239	istniejący - likwidowany	Przejazd wałowy
16.	2+119	83+312	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
17.	2+670	83+863	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
18.	2+920	84+113	nowy	Zjazd z drogi na półce dz. Gminy Kraków
19.	2+944	84+137	nowy	Zjazd z korony na drogę
20.	3+128	84+321	nowy	Zjazd z korony - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
21.	3+388	84+581	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
22.	3+420	84+613	nowy	Zjazd z drogi na półce - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
23.	3+722	84+915	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków

24.	3+923	85+116	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. prywatna
25.	4+266	85+459	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. prywatna
26.	4+395	85+588	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
27.	4+690	85+883	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
28.	4+720	85+913	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
29.	4+732	85+925	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
30.	5+586	86+779	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
31.	5+644	86+837	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Szparagowa)
32.	5+648	86+841	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
33.	5+871	87+064	nowy	Zjazd z drogi na półce - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
34.	5+888	87+081	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo - rowerowej do chodnika (ul. Półłanki) dz. Gminy Kraków
35.	5+902	87+095	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo - rowerowej do chodnika (ul. Półłanki) dz. Gminy Kraków
36.	5+920	87+113	nowy	Zjazd z drogi na półce - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
37.	6+382	87+575	nowy	Zjazd z drogi na półce
38.	6+432	87+625	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
39.	6+445	87+638	nowy	Zjazd z korony na działkę prywatną
40.	7+058	88+251	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Pod Wierzbami)

41.	7+205	88+398	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Skarbu Państwa
42.	7+643	88+836	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Skarbu Państwa (ul. Bugaj)
43.	7+697	88+890	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
44.	8+673	89+866	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
45.	8+957	90+150	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
46.	9+105	90+298	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy
47.	9+111	90+304	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
48.	9+721	90+914	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
49.	9+724	90+917	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi (ul. Łutnia)
50.	10+210	91+403	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi (ul. Łutnia)
51.	10+213	91+406	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
52.	10+631	91+824	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce

Zestawienie tabelaryczne przepustów (śluz wałowych ) planowanych do przebudowy.

Numer przepu- stu	km wału	km ew. wału	km rzeki	Średnica [cm]	Uwagi	Q1% [m³/s]	Projekto- wana średnica [cm]	Uwagi
P.3.1	1+060	82+253	83+040	50x50	Obiekt z przyczółkam i żelbetowymi . Wylot umocniony płytami i kratami betonowymi, z klapą stalową.	1,02	Ø100	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.

P.3.2	2+637	83+830	84+430	52x50	Obiekt z przyczółkami i żelbetowymi dnem przy wlocie umocnione korytkiem betonowym prefabrykowanym, wylot umocniony płytami i kratami betonowymi, z klapą stalową.	2,96	Ø110	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.
P.3.3	3+095	84+288	84+728	55x50	-	0,002	-	Nie wymaga przebudowy
P.3.4	5+166	86+359	86+952	50x80	Obiekt z przyczółkami i żelbetowymi, przekrój dzwonowy. Wlot i wylot umocnione płytami i kratami betonowymi, wylot z klapą stalową.	1,06	Ø90	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.
P.3.5	6+442	87+935	88+482	Ø80	Obiekt z przyczółkami i żelbetowymi. Wylot umocniony płytami i kratami betonowymi, z klapą stalową.	0,74	-	Rozbudowa przepustu polegająca na wydłużeniu przepustu w części wylotowej. Rozbiórka istniejącego przyczółka i budowa nowego przyczółka wylotowego z klapą zwrotną. Wykonanie ubezpieczenia dna i skarp w części wlotowej i wylotowej.
P.3.6	7+274	88+467	89+014		Przepust całkowicie zamulony,	-	-	Rozbiórka przepustu.



					bez widoczności przyczółków i samego otworu			
P.3.7	9+330	90+532	91+790	Ø90	Obiekt z przyczółkami i żelbetowymi , przekrój dzwonowy. Wylot umocniony kratami betonowymi, wylot z klapą stalową.	1,24	Ø100	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.
P.3.8	9+851	91+044	92+014	Ø60	Wylot umocniony płytami betonowymi, z klapą stalową i przyczółkiem żelbetowym.	0,01	Ø100	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.

Budowa dróg eksploatacyjnych wymaga wykonania dwóch placów manewrowych:

- Plac nr 1 w km wału 0+909 (km ew. wału 82+101) – plac ten o rozmiarach 12,5 x 12,5 m znajduje się na końcu drogi eksploatacyjnej przy dojeździe do ul. Nowohuckiej. Zjazd z ulicy nowohuckiej zamknięty jest szlabanem stąd, w warunkach codziennego użytkowania i przeglądów wałów plac manewrowy umożliwi zawrócenie pojazdów bez konieczności uzyskiwania możliwości zjazdu od administratora drogi, czyli ZIKIT.
- Plac nr 2 w km wału 6+411 (km ew. wału 87+604) – plac ten o rozmiarach 20x20 m znajduje się przy przepuście w km 6+442 (km ew. wału 87+635) i umożliwi obsługę i eksploatację przepustu w warunkach powodziowych przez służby inwestora i Straż Pożarną.

Przedmiotowy odcinek wału przeciwpowodziowego krzyżuje się z infrastrukturą techniczną taką jak: drogi, sieci wodociągowe, kanalizacyjne, ciepłownicze, gazowe, linie energetyczne i teletechniczne.

Przedmiotowy wał krzyżuje się z następującymi ulicami:

- z ul. Nowohucką w km 0+945;
- z ul. Szparagową w km 5+645;
- z ul. Półłanki w km 5+895.

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

nr	km wału	średnica	opis
<b>GAZ</b>			
1	0+977	gsD200	Pod przejazdem w km 0+974
2	1+225	gsD200	Pod przejazdem w km 1+222
3	2+046	gsD200	Pod likwidowanym przejazdem w km 2+046
4	2+121	gsD200	Pod przejazdem w km 2+119
5	7+840	gwA300	Gaz W/C
6	7+891	gwA300	Gaz W/C
7	7+930	gwA500	Gaz W/C
8	7+986	gwA500	Gaz W/C
<b>CIEPŁOCIĄG</b>			
1	1+291	-	tylko zabezpieczenie w czasie budowy
<b>WODOCIĄG</b>			
1	0+058	wA	Wodociąg (zaślepiiony)
2	1+291	wA800	-
3	5+644	w100	Wodociąg pod przejazdem w km 5+644 - sieć rozdzielcza
4	9+708	wA	sieć rozdzielcza
<b>KANALIZACJA</b>			
1	0+028	k300	przełożenie lub zabezpieczenie na dług. ok. 30 m
2	7+206	k300, k150	podniesienie studzienki
<b>ENERGETYKA</b>			
1	1+291	eWA	Wysokie napięcie (kabel)
2	1+809	-	Wysokie napięcie
3	2+335	-	Wysokie napięcie
4	2+873	-	Niskie napięcie
6	8+165	-	Wysokie napięcie
7	9+698	2xeW	2xeW
8	9+880		Średnie napięcie
<b>TELETECHNIKA</b>			
1	1+115	tD	-
2	1+950	tD	-
3	2+053	tD	-
4	8+381	linia kablowa	zabezpieczenie kabla

Ponadto, zgodnie z informacją podaną przez Pełnomocnika planowane jest również zabezpieczenie kabli elektrycznych rurami RHDPE-D w km: 0+934, 0+956, 1+291, 5+902, a także w km 4+438 - likwidacja słupa i przeniesienie lampy na sąsiedni słup elektr. oraz w km 3+372 przełożenie słupa zlokalizowanego w skarpie.

Planowana powierzchnia terenu objęta zakresem wniosku wyniesie ok. 115 ha. Powierzchnia nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego wyniesie ok. 26 ha.

Podstawowym zakresem robót będą roboty związane z przebudową i nadbudową wałów. 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.

Bezpośrednio z tymi robotami będą związane roboty z przebudową śluz wałowych, które ulegną wydłużeniu, co wiąże się z wykonaniem nowych przyczółków żelbetowych, oraz przebudowy 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 tykstopowej. Lokalnie przesłony będą wykonywane przy użyciu innych koparek, świrdrów do głębokiego mieszania gruntów z iniekcją zaczynu cementowego, bądź zabijane za pomocą młota (wibromłota). W wyniku zwiększenia przekroju wałów konieczne będą lokalne przebudowy lub zabezpieczenia infrastruktury takiej jak: linie energetyczne, teletechniczne, sieci gazowe, wodociągowe, kanalizacyjne, ciepłownicze. 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, betoniarki, pompy do betonu, wibratory i zagęszczarki. Realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe, ponieważ nie zmieni się przebieg wałów oraz nie będą wprowadzane nowe elementy do krajobrazu.

### **3. Punkowi 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) 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 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. m<sup>3</sup>, 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 m<sup>3</sup>/dobę, w szczycie prac budowlanych do ok. 3,6 m<sup>3</sup>/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. Wstępowi do punktu 2 „Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samo-oczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”.**

**nadają nowe brzmienie:**



Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest na prawym brzegu rzeki Wisły. Dotychczasowy sposób wykorzystania analizowanego odcinka wału:

**Odcinek 3** wału rozpoczyna się przy Porcie Płaszów (poniżej stopnia wodnego Dąbie), przy końcu ulicy Na Zakolu Wisły. Na wale znajduje się droga gruntowa. Od km 0+100 do km 0+930 na zawalu znajdują się ogródki działkowe „Zakole Wisły”. W km 0+945 wał przecina ul. Nowohucka. Od km 0+956 wał ochrania zabudowę mieszkaniową oraz Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego aż do km 2+100, gdzie na zawalu znajdują się ogródki działkowe rozciągające się aż do km 2+600; kontynuację ma również droga gruntowa. Pomiędzy km 1+400 a 2+150 w międzywalu znajdują się siedliska bobrów. Na odcinku km 2+900 do 3+100 wał omija Fort Lasówka – obiekt zabytkowy. Od km 4+000 aż do 7+000 w międzywalu mają miejsce liczne siedliska bobrów (odc. km 4+000 – 4+300, km 4+400 – 4+800, km 5+100 – 5+500, km 6+300 – 6+500, km 6+700 – 7+000). W km 5+895 wał krzyżuje się z ul. Półłanki przechodzącą w Most Wandy a w km 7+450 wał przecina teren budowy trasy S7. Na odcinku km 9+000 do 10+678 w międzywalu znajdują się siedliska bobrów, głównie na terenie starorzecza przy stopniu Przewóz. Wał kończy się w km 10+678 nieco poniżej stopnia Przewóz, w pobliżu ujścia rzeki Serafy przechodząc w jej obwałowania.

Przedsięwzięcie dotyczy realizacji budowli przeciwpowodziowej realizowanych na podstawie ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych zatem zgodnie, z art. 82 ust. 2 *ustawy OOS* nie ma konieczności stwierdzania zgodności jego realizacji z obowiązującymi mpzp.

#### **Analiza wariantowa planowanego przedsięwzięcia:**

- **Pozostawienie stanu istniejącego**

Ze względu na konieczność zachowania ciągłości ochrony przeciwpowodziowej Krakowa, w tym m.in. osiedli Płaszów, Rybitwy nie wchodzi w rachubę. likwidacja obwałowań, lub pozostawienie stanu obecnego. Sprawa potencjalnej likwidacji obwałowań jest oczywista - doprowadziłoby to do podtopień na dużym obszarze miasta przy każdym większym wezbraniu. Pozostawienie stanu obecnego powodowałoby znaczną dysproporcję bezpieczeństwa przeciwpowodziowego między chronionymi obszarami miasta, a także obniżenie ochrony obszarów z podwyższonymi obwałowaniami, sąsiadującymi bezpośrednio z wałami objętymi niniejszą inwestycją, spowodowane możliwością przelania się wody przez przedmiotowe obwałowania i zalaniem obszarów potencjalnie chronionych przez wyższe, przebudowane już obwałowania.

- **Wariant lokalizacyjny**

W związku z tym, że mamy do czynienia z istniejącymi obwałowaniami, nie miało uzasadnienia poszukiwanie nowych lokalizacji dla ich przebiegu. Obecnie są one wkomponowane w krajobraz, sąsiadujący z nim mieszkańcy są do nich przyzwyczajeni. Aby zminimalizować ryzyko konfliktów, rozbudowę wałów skierowano w kierunku międzywala, które jest znacząco mniej zagospodarowane.

- **Warianty przekroju typowego**

Przyjętym przy tego typu inwestycjach wariantem przebudowy i nadbudowy obwałowań jest wariant, gdzie podniesienie korony uzyskuje się przez powiększenie nasypu istniejącego wału. Natomiast jego szczelność przez wbudowanie w nowy korpus wału maty bentonitowej, a w podłożu wykonanie przesłony cementowo-bentonitowej. Taki układ pozwala zmniejszyć wysokość przesłony pionowej (o wysokość wału na którym jest układana mata), a dzięki temu umożliwia zastosowanie koparek wieloczerpakowych i znaczące skrócenie czasu wykonania (a więc ograniczenie hałasu, zapylenia, emisji spalin). Wyjątkami od tej reguły są lokalizacje obiektów wałowych – śluz, gdzie wykonana zostanie przesłona nośna w postaci betonowej lub stalowej ściany szczelnej, oraz kolizje z infrastrukturą, której przekroczenia zostaną lokalnie doszczelnione przesłoną w postaci injektu cementowego podawanego pod ciśnieniem.

W ramach planowanej inwestycji rozpatrywano wariant podniesienia wału za pomocą muru żelbetowego. Zasadniczą zaletą tego typu rozwiązania jest ograniczenie powierzchni terenu niezbędnej do podwyższenia obwałowania, praktycznie jest równa ona powierzchni potrzebnej na poszerzenie korony wału (w przypadku podwyższania nasypem ziemnym, 1 m wysokości podniesienia generuje zajętość pasa terenu łącznej szerokości 4,5 m wzdłuż wałów). Jednak to rozwiązanie ma szereg wad, które spowodowały, że nie zostały one wzięte pod uwagę na przedmiotowym odcinku obwałowa. Podstawową wadą tego rozwiązania jest to, że generuje trwałą i trudną do pokonania przeszkodę na całej długości stosowania. Swobodne przejście przez nasyp wału możliwe jest tylko w miejscach przejazdów wałowych. Do tego generuje trudności eksploatacyjne polegające na konieczności zakładania przenośnych barier przeciwpowodziowych w miejscach tych przejazdów w krótkim czasie, co wymaga odpowiednio dużej liczby pracowników i sprzętu do przewozu barier. Nie małe znaczenie ma też fakt, że byłby to element obcy w krajobrazie, gdyż na większości trasy wałów, sąsiadują one z terenami zielonymi, a nie zabudową, jak to ma miejsce w obrębie Krakowa.

Rozpatrywano również wariant uszczelnienia korpusu wału za pomocą przesłony betonowej lub z użyciem zaczynu cementowego (w mieszaniu z gruntem) wykonywanej w osi obwałowania. Taka lokalizacja powoduje, że jest ona dłuższa o wysokość wału, a technologia wykonania (punktowe mieszanie gruntu świdrem) całość czyni bardzo często i pracochłonną. Ponadto, szczelna pionowa przesłona w osi wału, bardzo wyraźnie dzieli go pod kątem warunków wodno-gruntowych. Porastająca stronę odpowietrzną (od zawala) roślinność ma trudniejsze warunki rozwoju, ze względu na dużo niższą wilgotność tej części korpusu wału.

Ostatecznie w ramach planowanej przebudowy i nadbudowy wałów planuje się uszczelnić korpus wałów wg czterech 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, tłuczniem i kliniec na potrzeby przejazdu pojazdów eksploatacyjnych. Ten typ przekroju zostanie wykonany na większości odcinków przebudowywanego wału.

Natomiast 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) zastosowany zostanie **tz. 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. Przekroje w km 0+974 i w km 9+105 przedstawiają zjazdy.

Na odcinku pomiędzy km 7+420 a km 7+495 wprowadzono dodatkowy **typ IV** rozbudowy wału wynikający z zakończenia w czasie projektowania, inwestycji związanej z budową trasy S7 pomiędzy węzłem Biechanów a ulicą Igołomską. Na odcinku gdzie zastosowano typ IV rozbudowy wału ok 4.5 m ponad koroną istniejącego wału znajduje się spód konstrukcji mostu drogowego. W ramach budowy mostu wykonano już prace związane z zabezpieczaniem istniejącego wału materacami gabionowymi, a w osi wału pogrążono przesłonę ze ścianki szczelnej o zagłębieniu 15 m od korony obwałowania. Ze względu na konieczność utrzymania trwałości projektu dla prac wykonanych w ramach inwestycji GDDKiA, oraz zachowania skrajni pionowej pomiędzy spodem mostu a wałem wprowadzono IV typ nadbudowy polegający na pozostawieniu korony obwałowania

na istniejącej rzędnej z uzyskaniem wymaganej rzędnej za pomocą betonowego murka z okładziną kamienną. Rozwiązanie to jest identyczne z tymi, jakie zastosowano przy modernizacji obwałowań w rejonie Wawelu.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, iż wybrany (cztero typowy) do realizacji sposób uszczelnienia korpusu wałów jest najbardziej korzystny dla środowiska.

Dla każdego z typów przekrojów poprzecznych przyjęto, jako zasadę potwierdzoną obliczeniami statycznymi nachylenia skarp:

- Skarpa odwodna 1:2.5
- Skarpa odpowietrzna 1:2.

W wyjątkowych przypadkach skarpy mogą zostać wystromione nawet do wartości 1:0.5 w celu ograniczenia zajętości terenów chronionych lub kolizji z budynkami lub budowlami.

**Podpunkty punktu 2: a, b, c, d, f, g, h, i, j, k, l - zapisane w treści uzasadnienia decyzji Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4233.3.2016.BM z dnia 27.01.2017.r. pozostają bez zmian.**

**5. 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 1,6 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 płatów łągów na terenie Krakowa (kody 91E0 i 91F0) zostaną maksymalnie ograniczone. Miejscami inwestycja jest zlokalizowana na skraju siedlisk, zajmując niewielki w stosunku do całości siedliska obszar. 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, w miejscach porośniętych drzewami i krzewami. Jednak najwięcej świeżych śladów działalności bobrów odnotowano na wysokości elektrociepłowni Łęg i przy moście Wandy. W okresie wiosennym, na podstawie świeżych śladów zgryzionych przez bobry drzew ich obecność potwierdzono również na zakolach starorzecza Wisły w rejonie stopnia wodnego Przewóz. Siedlisko to położone jest częściowo w granicach zakresu przewidzianego pod inwestycję. Na samych wałach nie stwierdzono śladów uszkodzeń spowodowanych działalnością bobrów. Projektowana granica zajętości terenu pod zaplanowane prace budowlane będzie w odległości max 5 m od stopy wału. W trakcie prowadzenia prac budowlanych negatywnym oddziaływaniem, polegającym na płoszeniu i niepokojeniu bobrów, poddane będą osobniki zasiedlające zakole starorzecza Wisły zlokalizowane na wysokości stopnia wodnego Przewóz. Siedlisko to położone jest w granicach zakresu opracowania i w odległości ok. 15 m od miejsca wykonywania zaplanowanych robót. 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 międzywału. Po zakończeniu prac negatywne oddziaływanie ustanie.

Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych na omawianym odcinku wałów Wiślanych stwierdzono występowanie gatunku podlegającego częściowej ochronie *Centuria populita Centaurium merythraea* - występuje rzadko na obszarze objętym badaniami, posiada wyłącznie kilka stanowisk, głównie na odłogach w środkowej i południowej części prawego wału Wisły.

Zlokalizowane na końcowym odcinku inwestycji starorzecze Wisły (rejon stopnia Przewóz) jest miejscem występowania wielu siedlisk przyrodniczych, w tym stanowi rejon występowania bobrów (*Castor fiber*). Starorzecze to znajduje się po za bezpośrednim wpływem inwestycji i nie będzie podlegało zniszczeniu.

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;
- Zabrania się podejmowania działań mających 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. Zabrania się tyczenia dróg technologicznych przez lub w bliskim sąsiedztwie kompleksów tego siedliska. W zbliżeniach wszelkie prace związane z modernizacją wału należy przeprowadzić 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, t.j. 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 lęgowego;

- Zabrania się prowadzenia prac, poboru materiału naturalnego, jak również tyczenia dróg technologicznych w obrębie siedliska łąki świeże (6510). Wszelkie prace związane z modernizacją wału należy przeprowadzić tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, t.j.: 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 należy prowadzić 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 należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem do wysokości nie mniejszej niż 1,5 m od poziomu gruntu, oraz nie składować materiałów ani nie wyznaczać nowych dróg 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, szczególnie 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 grodzieniem herpetologicznym. W czasie migracji płazy gromadzące się przy grodzieniach należy odławiać i przemieszczać we właściwe siedlisko, tj. wiosną z międzywala do rozlewiska na zawalu, jesienią odwrotnie. Po zakończeniu robót tymczasowe grodzienia 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) przed uszkodzeniami.

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.

- III. Pozostała treść decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, znak: OO.4233.3.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. **pozostaje bez zmian.**
- IV. Na wniosek Pełnomocnika Inwestora złożony przy piśmie z dnia 03.01.2019 r. znak: PK/OI/15007/14/2019 **nadaje zmienianej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

### U z a s a d n i e 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.4233.3.2016.BM z dnia 27.01.2017 r. dla przedsięwzięcia pod nazwą „Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 3 – prawy wał rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz”* wynikającej z uszczegółowienia oraz uzgodnienia rozwiązań projektowych dla przedmiotowej inwestycji; dla której wydana została decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4233.3.2016.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 05.10.2018 r. (data wpływu: 09.10.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15007/1755/18 oraz z dnia 09.11.2018 r. (data wpływu: 09.11.2018 r.) znak: L.dz.: HTK/AD/15007/1933/18, 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 Dariusz Adamek 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 Dariusza Adamka 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.420.4.1.2018.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.420.4.1.2018.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 oraz Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka. 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.

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.420.4.1.2018.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.DOK2.9750.13.2018.SW), za pośrednictwem RDOŚ w Krakowie (pismo znak: 07.12.2018 r. znak: OO.420.4.1.2018.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.DOK2.9750.13.2018.SW, stwierdzającą brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wyraził stanowisko przy piśmie znak: NZ-PG-420-340/18 ZL/2018/11/357 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 3 – prawy wał rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz”**, 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;*
- *wprowadzeniu dodatkowej informacji o powierzchni nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa;*
- *zmianie kilometrażu złoź;*



- wprowadzeniu dodatkowego IV typu przekroju typowego i zapisu o możliwości wystromienia skarp wału do wartości 1 : 0,5;
- zmianie informacji dotyczących podanego kilometrażu dla zastosowanych typów przekroi 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 usytuowaniem placów manewrowych;
- wprowadzeniu informacji korygującej dotyczącej przebudowy i rozbiórki istniejących przepustów;
- wprowadzeniu informacji korygującej kilometraż przesłon w korpusie wałów;
- zmianie zapisów dotyczących obszarów chronionych.

Pozostałe założenia projektowe dla przebudowywanego wału: *Odcinek 3 – prawy wał rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz* zawarte w decyzji środowiskowej wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 27.01.2017 r. znak: OO.4233.3.2016.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), która wynika z konieczności uszczegółowienia zakresu inwestycji z wyłączeniem odcinków, gdzie występują przerwy w obwałowaniach ze względu na korpusy nasypów na dojazdach do mostów w ciągu ulic Nowohuckiej i Półanki.

Zadanie	km ewidencyjny		km roboczy
	km wału	odpowiadający km rzeki	km wału
3.1	81+193	81+256	0+000
	82+127	82+909	0+934
3.2	82+149	82+931	0+956
	87+081	87+899	5+888
3.3 na terenie gminy Kraków	87+095	87+913	5+902
	90+519	92+150	9+326
3.3 na terenie gminy Wieliczka	90+519	92+150	9+326
	91+850	92+800	10+678

- Zmianie ulega planowana powierzchnia terenu objętego wnioskiem, która aktualnie wyniesie ok. 115 ha. 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. 26 ha. Wprowadzona modyfikacja powierzchni objętej wnioskiem wynika ze wskazania zakresu oddziaływania na złożu nr 1, które było objęte inwentaryzacją przyrodniczą i samym pierwotnym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Granica oddziaływania inwestycji nie ulega zmianie, gdyż nie zostają wprowadzane nowe działki realizacyjne.

- 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) Złóż nr 1 - km rzeki Wisły ok 82+500 brzeg prawy międzywale. Złóż 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) Złóż nr 4 - km rzeki Wisły ok 88+900 brzeg lewy międzywale. Złóż 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) Złóż nr 6 - km rzeki Wisły ok 93+700 brzeg lewy międzywale. Złóż 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) Złóż – 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. m<sup>3</sup>, większość materiałów do wbudowania będzie pochodziła ze złoża Brzegi.

- Wprowadzony zostaje dodatkowy IV typ przekroju oraz w wyjątkowych przypadkach mogą zostać wystromione skarpy wałów nawet do 1:0,5. Ostatecznie w ramach planowanej przebudowy i nadbudowy wałów planuje się uszczelnić korpus wałów wg czterech typów przekroju. Aktualne pozostają informacje dotyczące I, II oraz III typu przekrojów, które zostały przedstawione w ww. decyzji środowiskowej.

Na odcinku pomiędzy km 7+420 a km 7+495 wprowadzony zostaje dodatkowy typ IV rozbudowy wału wynikający z zakończenia w czasie projektowania, inwestycji związanej z budową trasy S7 pomiędzy węzłem Biechanów a ulicą Igołomską. Na odcinku gdzie zastosowano typ IV rozbudowy wału ok 4,5 m ponad koroną istniejącego wału znajduje się spód konstrukcji mostu drogowego. W ramach budowy mostu wykonano już prace związane z zabezpieczaniem istniejącego wału materacami gabionowymi, a w osi wału pogrążono przesłonę ze ścianki szczelnej o zagłębieniu 15 m od korony obwałowania. Ze względu na konieczność utrzymania trwałości projektu dla prac wykonanych w ramach inwestycji GDDKiA, oraz zachowania skrajni pionowej pomiędzy spodem mostu a wałem wprowadzono

IV typ nadbudowy polegający na pozostawieniu korony obwałowania na istniejącej rzędnej z uzyskaniem wymaganej rzędnej za pomocą betonowego murka z okładziną kamienną. Rozwiązanie to jest identyczne z tymi, jakie zastosowano przy modernizacji obwałowań w rejonie Wawelu.

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 1:0,5 w celu ograniczenia zajętości terenów chronionych lub kolizji z budynkami lub budowlami.

- Zmianie ulegają informacje dotyczące zastosowanych typów przekrojów na analizowanym odcinku przebudowywanego wału, która wynika z wprowadzenia dodatkowego IV przekroju poprzecznego i korekty zjazdów na odcinku 3.3 wału.

TYP	Pikietaż początkowy	Pikietaż końcowy
ODC 3.1 (od stopnia Dąbie do ul. Nowohuckiej)		
TYP II	0+000	0+029
TYP I	0+029	0+909
TYP II	0+909	0+934
ODC 3.2 (od ul. Nowohuckiej do ul. Półlanki)		
TYP II	0+956	0+977
TYP I	0+977	1+222
TYP II	1+222	1+297
TYP I	1+297	2+920
TYP II	2+920	2+926
TYP III	2+926	3+144
TYP II	3+144	3+420
TYP I	3+420	4+645
TYP II	4+645	4+773
TYP I	4+773	5+546
TYP II	5+546	5+682
TYP I	5+682	5+871
TYP II	5+871	5+888
ODC 3.3 (od ul. Półlanki do stopnia Przewóz)		
TYP II	5+902	5+920
TYP I	5+920	6+390
TYP II	6+390	7+420
TYP IV	7+420	7+495
TYP II	7+495	7+747
TYP I	7+747	8+911
TYP II	8+911	9+156
TYP I	9+156	9+686
TYP II	9+686	10+213
TYP I	10+213	10+591
TYP II	10+591	10+678

- 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 wprowadzeniem kilometrażu ewidencyjnego wału. Zmiany w tabeli nie powodują zmiany zakresu wykonywanych robót jak i wykonywanych obiektów wykazanych w pierwotnej decyzji środowiskowej.

Pod przejazdy i zjazdy wałowe zastosowano żelbetowe drogowe płyty otworowe, a tam gdzie przebiegają drogi będące w zarządzie ZIKiT w Krakowie lub ZDP w Wieliczce – beton asfaltowy. Ich zastosowanie jest niezbędne, aby chronić koronę wału przed rozjeżdżeniem. Zastosowanie płyt otworowych pozwoliło 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.

Tabelaryczne zestawienie lokalizacji istniejących i nowych zjazdów, przejazdów.

Nr zjazdu	km roboczy wału	km ewidencyjny wału	zjazd istniejący/nowy	opis
1.	0+010	81+203	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie w drogę dz. Skarbu Państwa (ul. Na Zakolu Wisły)
2.	0+030	81+223	nowy	Zjazd z drogi eksploatacyjnej - włączenie do drogi dz. prywatna (ul. Na Zakolu Wisły)
3.	0+515	81+708	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy
4.	0+800	81+993	nowy	Zjazd z korony na działkę prywatną
5.	0+934	82+127	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo - rowerowej do chodnika (ul. Nowohucka) dz. Skarbu Państwa
6.	0+934	82+127	istniejący / rozbudowywany	Zjazd - włączenie drogi na półce do chodnika (ul. Nowohucka) dz. Skarbu Państwa
7.	0+956	82+149	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo - rowerowej do chodnika (ul. Nowohucka) dz. Skarbu Państwa
8.	0+974	82+167	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy
9.	0+977	82+170	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
10.	1+221	82+414	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Skarbu Państwa
11.	1+222	82+415	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
12.	1+254	82+447	istniejący / rozbudowywany	Zjazd z korony na działkę prywatną



13.	1+300	82+493	nowy	Zjazd z drogi na półce na działkę prywatną
14.	1+316	82+509	nowy	Zjazd z korony na teren na działkę prywatną
15.	2+046	83+239	istniejący - likwidowany	Przejazd wałowy
16.	2+119	83+312	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
17.	2+670	83+863	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
18.	2+920	84+113	nowy	Zjazd z drogi na półce dz. Gminy Kraków
19.	2+944	84+137	nowy	Zjazd z korony na drogę
20.	3+128	84+321	nowy	Zjazd z korony - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
21.	3+388	84+581	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
22.	3+420	84+613	nowy	Zjazd z drogi na półce - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
23.	3+722	84+915	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków
24.	3+923	85+116	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. prywatna
25.	4+266	85+459	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. prywatna
26.	4+395	85+588	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Golikówka)
27.	4+690	85+883	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
28.	4+720	85+913	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
29.	4+732	85+925	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
30.	5+586	86+779	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
31.	5+644	86+837	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Szparagowa)
32.	5+648	86+841	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
33.	5+871	87+064	nowy	Zjazd z drogi na półce - włączenie do drogi grunt. dz. Gminy Kraków
34.	5+888	87+081	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo - rowerowej do chodnika (ul. Półłanki) dz. Gminy Kraków

35.	5+902	87+095	nowy	Zjazd - włączenie ścieżki pieszo - rowerowej do chodnika (ul. Półłanki) dz. Gminy Kraków
36.	5+920	87+113	nowy	Zjazd z drogi na półce - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
37.	6+382	87+575	nowy	Zjazd z drogi na półce
38.	6+432	87+625	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
39.	6+445	87+638	nowy	Zjazd z korony na działkę prywatną
40.	7+058	88+251	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Gminy Kraków (ul. Pod Wierzbami)
41.	7+205	88+398	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Skarbu Państwa
42.	7+643	88+836	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi dz. Skarbu Państwa (ul. Bugaj)
43.	7+697	88+890	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
44.	8+673	89+866	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi gruntowej dz. Gminy Kraków
45.	8+957	90+150	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
46.	9+105	90+298	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy
47.	9+111	90+304	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
48.	9+721	90+914	Nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
49.	9+724	90+917	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi (ul. Łutnia)
50.	10+210	91+403	istniejący / rozbudowywany	Przejazd wałowy - włączenie do drogi (ul. Łutnia)
51.	10+213	91+406	Nowy	Zjazd z korony na drogę na półce
52.	10+631	91+824	nowy	Zjazd z korony na drogę na półce

– Wprowadzone zostają informacje związane z usytuowaniem placów manewrowych.

Budowa dróg eksploatacyjnych wymaga wykonania dwóch placów manewrowych:

- Plac nr 1 w km wału 0+909 (km ew. wału 82+101) – plac ten o rozmiarach 12,5 x 12,5 m znajduje się na końcu drogi eksploatacyjnej przy dojeździe do ul. Nowohuckiej. Zjazd z ulicy nowohuckiej zamknięty jest szlabanem stąd w warunkach codziennego użytkowania i przeglądów wałów plac manewrowy umożliwia zawrócenie pojazdów bez konieczności uzyskiwania możliwości zjazdu od administratora drogi, czyli ZIKIT.
- Plac nr 2 w km wału 6+411 (km ew. wału 87+604) – plac ten o rozmiarach 20 x 20 m znajduje się przy przepuście w km 6+442 (km ew. wału 87+635) i umożliwia obsługę i eksploatację przepustu w warunkach powodziowych przez służby inwestora i Straż Pożarną.

- Zmianie ulegają informacje dotyczące przepustów (śluz wałowych) planowanych do przebudowy w ramach przedsięwzięcia. Inwestor zrezygnował z przebudowy przepustu P.3.3 oraz wprowadził informacje o przepuscie P.3.6 wraz z dokładnym opisem robót. Wprowadzone zmiany uszczegółwiają jedynie zakres robót o dokładne informacje związane ze szczegółowym zakresem robót wymaganych przepisami prawa budowlanego. W trakcie uzgodnień ustalono istnienie w korpusie wału całkowicie zamulonego i niedrożnego przepustu nr 3.6, który zostanie zlikwidowany ze względu na zagrożenie niekontrolowanych przesiaków i brak jego zasadności w zabudowanym terenie.

Zestawienie tabelaryczne przepustów (śluz wałowych) planowanych do przebudowy.

Numer przepustu	km wału	km ew. wału	km rzeki	Średnica [cm]	Uwagi	Q1% [m³/s]	Projektowana średnica [cm]	Uwagi
P.3.1	1+060	82+253	83+040	50x50	Obiekt z przyczółkami żelbetowymi. Wylot umocniony płytami i kratami betonowymi, z klapą stalową.	1,02	Ø100	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.
P.3.2	2+637	83+830	84+430	52x50	Obiekt z przyczółkami żelbetowymi. Dno przy wlocie umocnione korytkiem betonowym prefabrykowanym, wylot umocniony płytami i kratami betonowymi, z klapą stalową.	2,96	Ø110	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.
P.3.3	3+095	84+288	84+728	55x50	-	0,002	-	Nie wymaga przebudowy

P.3.4	5+166	86+359	86+952	50x80	Obiekt z przyczółkami żelbetowymi, przekrój dzwonowy. Wlot i wylot umocnione płytami i kratami betonowymi, wylot z klapą stalową.	1,06	Ø90	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.
P.3.5	6+442	87+935	88+482	Ø80	Obiekt z przyczółkami żelbetowymi. Wylot umocniony płytami i kratami betonowymi, z klapą stalową.	0,74	-	Rozbudowa przepustu polegająca na wydłużeniu przepustu w części wylotowej. Rozbiórka istniejącego przyczółka i budowa nowego przyczółka wylotowego z klapą zwrotną. Wykonanie ubezpieczenia dna i skarp w części wlotowej i wylotowej.
P.3.6	7+274	88+467	89+014		Przepust całkowicie zamulony, bez widoczności przyczółków i samego otworu	-	-	Rozbiórka przepustu.
P.3.7	9+330	90+532	91+790	Ø90	Obiekt z przyczółkami żelbetowymi, przekrój dzwonowy. Wylot umocniony kratami betonowymi, wylot z klapą stalową.	1,24	Ø100	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami. Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej klapy zwrotnej.
P.3.8	9+851	91+044	92+014	Ø60	Wylot umocniony płytami	0,01	Ø100	Rozbiórka przepustu wraz z przyczółkami.



					betonowymi, z kłapą stalową i przyczółkiem żelbetowym.			Budowa nowego przepustu o większej średnicy. Budowa przyczółków wlotowego i wylotowego wraz z ubezpieczeniem dna i skarp. Montaż nowej kłapy zwrotnej.
--	--	--	--	--	--	--	--	--

- Wprowadzone zostają informacje korygujące kilometraż przesłon w korpusie wałów. Powyższa zmiana uwzględnia przerwy w przesłonie pod korpusami drogowymi oraz już wykonany odcinek przesłony pod trasą S7.

Zaprojektowano wykonanie przesłony na następujących odcinkach:

- **Odcinek 3 wał prawy rzeki Wisły od km 0+007 do km 0+922** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 0+966 do km 2+925** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 2+925 do km 3+142** (fort Lasówka) z przesłoną wykonywaną z korony wału w głąb podłoża na głębokość 6 m. Korpus wału uszczelniony w takiej samej technologii jak podłoże.
- **Odcinek 3 wał prawy rzeki Wisły od km 3+142 do km 5+878** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 5+910 do km 7+394** 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 3 wał prawy rzeki Wisły od km 7+394 do km 7+506** z przesłoną wykonywaną w osi wału w technologii ścianki szczelnej pogrążanej do głębokości minimum 6 m poniżej poziomu terenu.
- **Odcinek 3 wał prawy rzeki Wisły od km 7+506 do km 10+678** 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 ulega informacja dotycząca obszarów chronionych, związana z występowaniem gatunku podlegającego częściowej ochronie.

Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych na omawianym odcinku wałów Wiślanych stwierdzono występowanie gatunku podlegającego częściowej ochronie *Centuria pospolita Centauriumerythraea* - występuje rzadko na obszarze objętym badaniami, posiada wyłącznie kilka stanowisk, głównie na odlegoach w środkowej i południowej części prawego wału Wisły.

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.4233.3.2016.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.4233.3.2016.BM z dnia 27.01. 2017 r. i pozostają nadal aktualne.

Wnioskowana zmiana do decyzji środowiskowej nie wprowadza nowych działek w zakresie realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia.

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 znikomy 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.420.4.1.2018.BM z dnia 03.01.2019 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/15007/13/2019 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 gruntowne, 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.
- Elektrowni w Łęgu (PGE Kraków).
- Zakładom przemysłowo – usługowym przy ciągu ulic Lipska, Jana Sarzyckiego, Rybitwy i Christo Botewa.

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 przesyłając 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 Kutyńskiego z dnia 03.01.2019 r. (data wpływu: 03.01.2019 r.) znak: PK/OI/15007/14/2019., 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 31 tyś. mieszkańców oraz znajduje się na nim 3652 budynków, w tym 3416 mieszkalnych i 236 przemysłowych na powierzchni 19,91 km<sup>2</sup>. 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 budowl 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 przychylnono 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 (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1044 z późn. zm.) została uiszczona opłata skarbową w wysokości 10,00 zł.*

#### **INFORMACJA ADMINISTRATORA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH**

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

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



## **NOWA CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Gminy Kraków oraz Gminy Wieliczka. Analizowane zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest na prawym brzegu rzeki Wisły. Odcinek przebudowywanego wału pokrywa się z trasą obecnych obwałowań, krzyżuje z korpusem ul. Nowohuckiej, omija fort Lasówka, krzyżuje się z ul. Półłanki, szerokim łukiem obchodzi stopień Przewóz i starorzecze Wisły, kończy się przechodząc w obwałowania rzeki Serafy. W km rzeki Wisły 92+000 (90+800 km wału – km roboczy: 9+326) przez wał przebiega granica Gmin: Kraków i Wieliczka.

Analizowany odcinek wału rozpoczyna się przy Porcie Płaszów (poniżej stopnia wodnego Dąbie), przy końcu ulicy Na Zakolu Wisły. Na wale znajduje się droga gruntowa. Od km 0+100 do km 0+930 (km roboczy wału) na zawalu znajdują się ogródki działkowe „Zakole Wisły”. W km 0+945 wał przecina ul. Nowohucką. Od km 0+956 wał ochrania zabudowę mieszkaniową oraz Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego aż do km 2+100, gdzie na zawalu znajdują się ogródki działkowe rozciągające się aż do km 2+600; kontynuację ma również droga gruntowa. Pomiędzy km 1+400, a 2+150 w międzywalu znajdują się siedliska bobrów. Na odcinku km 2+900 do 3+100 wał omija Fort Lasówka – obiekt zabytkowy. Od km 4+000, aż do 7+000 w międzywalu mają miejsce liczne siedliska bobrów (odc. km 4+000 – 4+300, km 4+400 – 4+800, km 5+100 – 5+500, km 6+300 – 6+500, km 6+700 – 7+000). W km 5+895 wał krzyżuje się z ul. Półłanki przechodzącą w Most Wandy, a w km 7+450 wał przecina teren budowy trasy S7. Na odcinku km 9+000 do 10+678 w międzywalu znajdują się siedliska bobrów, głównie na terenie starorzecza przy stopniu Przewóz. Wał kończy się w km 10+678 nieco poniżej stopnia Przewóz, w pobliżu ujścia rzeki Serafy przechodząc w jej obwałowania.

**Na odcinku 3** objętym modernizacją pomiędzy km 1+245 a km 1+345 wału prawostronnego znajduje się budowla będąca prawostronnym przyczółkiem estakady prowadzącej przewody ciepłownicze z elektrociepłowni Łęg do odbiorców w południowej części miasta Krakowa. Ze względu na położenie budowli w korpusie wału, w ramach prac modernizacyjnych nie będą wykonywane żadne prace oprócz obsypania budynku warstwą gruntu o wysokości około 0,2 m co wynika z niedoboru wysokości wału na tym odcinku. Budowla nie będzie przebudowywana.

Planowana powierzchnia terenu objęta zakresem wniosku wyniesie ok. 115 ha. Powierzchnia nieruchomości lub ich części, będących częścią inwestycji, niezbędnych do jej realizacji, które stają się własnością Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego wynosi ok. 26 ha.

Podstawowym zakresem robót będą roboty związane z przebudową i nadbudową wałów. 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 przegotowania 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.

Poniższej tabeli zestawiono kilometraż wałów objętych przedmiotową inwestycją, z odpowiadającym mu kilometrażem roboczym.

Zadanie	km ewidencyjny		km roboczy
	km wału	odpowiadający km rzeki	km wału
3.1	81+193	81+256	0+000
	82+127	82+909	0+934
3.2	82+149	82+931	0+956
	87+081	87+899	5+888
3.3 na terenie gminy Kraków	87+095	87+913	5+902
	90+519	92+150	9+326
3.3 na terenie gminy Wieliczka	90+519	92+150	9+326
	91+850	92+800	10+678

Skala planowanego podwyższenia wałów przeciwpowodziowych wyniesie:

Odcinek modernizowanego wału podzielony na zadania	Najwyższa [m]	Najniższa [m]	Średnio [m]
3.1	0,42	0,08	0,25-0,35
3.2	0,95	0,00	0,40-0,5
3.3	0,85	0,00	0,55-0,7

Dla wału projektowanego przyjęto następujące minimalne parametry: szerokość w koronie ok. 4,0 m, nachylenie skarpy odwodnej ok. 1:2,5, skarpy odpowietrznej ok. 1:2,0. Maksymalna wysokość wału wzrośnie do około 4,3 m. W wyjątkowych przypadkach skarpy mogą zostać wystromione nawet do wartości z:0,5, w celu ograniczenia zajętości terenów chronionych lub kolizji z budynkami lub budowlami.

Na analizowanym tzw. odcinku 3 wałów pomiędzy km 1+245, a km 1+345 wału prawostronnego znajduje się budowla będąca prawostronnym przyczółkiem estakady prowadzącej przewody ciepłownicze z elektrociepłowni Łęg do odbiorców w południowej części miasta Krakowa. Ze względu na położenie budowli w korpusie wału, w ramach prac modernizacyjnych nie będą wykonywane żadne prace oprócz obsypania budynku warstwą gruntu o wysokości około 0,2 m co wynika z niedoboru wysokości wału na tym odcinku. Budowla nie będzie przebudowywana.

Wzdłuż odwodnej strony modernizowanego wału pomiędzy km 0+010 a km 0+515 biegnie po terenie istniejącym droga i stanowi odtworzenie drogi gruntowej istniejącej. Droga



ta umożliwia właścicielom działek usytuowanych w międzywałach rzeki Wisły skomunikowanie z drogami publicznymi. Modernizacja wałów w zakresie podwyższenia ich korony i wykonania przesłony powoduje, że istniejąca droga ulegnie zniszczeniu. Dla zachowania warunków istniejących zostanie ona odtworzona po wykonaniu robót wzdłuż wału.

W ramach planowanej modernizacji wałów planuje się wykonanie uszczelnienia korpus wałów wg czterech typów przekroju.

**Podstawowy typ I przekroju typowego** polega na wykonaniu nadbudowy korpusu wału od strony międzywału (odwodnej), koroną utwardzoną mieszanką żwirową na geowłókninie i klincem 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, tłuczniem i klincem 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.

Na odcinku pomiędzy km 7+420 a km 7+495 wprowadzono dodatkowy typ IV rozbudowy wału wynikający z zakończenia w czasie projektowania, inwestycji związanej z budową trasy S7 pomiędzy węzłem Bieżanów, a ulicą Igołomską. Na odcinku gdzie zastosowano typ IV rozbudowy wału ok 4.5 m ponad koroną istniejącego wału znajduje się spód konstrukcji mostu drogowego. W ramach budowy mostu wykonano już prace związane z zabezpieczeniem istniejącego wału materacami gabionowymi, a w osi wału pogrążono przesłonę ze ścianki szczelnej o zagłębieniu 15 m od korony obwałowania. Ze względu na konieczność utrzymania trwałości projektu dla prac wykonanych w ramach inwestycji GDDKiA, oraz zachowania skrajni pionowej pomiędzy spodem mostu a wałem wprowadzono IV typ nadbudowy polegający na pozostawieniu korony obwałowania na istniejącej rzędnej z uzyskaniem wymaganej rzędnej za pomocą betonowego murka z okładziną kamienną. Rozwiązanie to jest identyczne z tymi, jakie zastosowano przy modernizacji obwałowań w rejonie Wawelu.

Dla każdego z typów przekrojów poprzecznych przyjęto, jako zasadę potwierdzoną obliczeniami statycznymi nachylenia skarp:

- Skarpa odwodna 1:2.5
- Skarpa odpowietrzna 1:2.

W wyjątkowych przypadkach skarpy mogą zostać wystromione nawet do wartości 1:0.5 w celu ograniczenia zajętości terenów chronionych lub kolizji z budynkami lub budowlami.

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 (służby 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 ominiecie obiektów w cią-

gu wału (np. istniejące komory kanalizacyjne) lub połączenie ze ścieżką rowerową. Zjazdy włączające się do dróg publicznych zostaną na kilkunastometrowym fragmencie wykonane jako asfaltowe.

Pod przejazdy i zjazdy wałowe zastosowano żelbetowe drogowe płyty otworowe, a tam gdzie przebiegają drogi będące w zarządzie ZIKiT w Krakowie lub ZDP w Wieliczce – beton asfaltowy. Ich zastosowanie jest niezbędne, aby chronić koronę wału przed rozjeżdżeniem. 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).

Budowa dróg eksploatacyjnych wymagała będzie wykonania dwóch placów manewrowych:

- Plac nr 1 w km wału 0+909 (km ew. wału 82+101) – plac ten o rozmiarach 12,5 x 12,5 m znajduje się na końcu drogi eksploatacyjnej przy dojeździe do ul. Nowohuckiej. Zjazd z ulicy nowohuckiej zamknięty jest szlabanem stąd, w warunkach codziennego użytkowania i przeglądów wałów plac manewrowy umożliwia zawrócenie pojazdów bez konieczności uzyskiwania możliwości zjazdu od administratora drogi, czyli ZIKiT.
- Plac nr 2 w km wału 6+411 (km ew. wału 87+604) – plac ten o rozmiarach 20x20 m znajduje się przy przepuście w km 6+442 (km ew. wału 87+635) i umożliwia obsługę i eksploatację przepustu w warunkach powodziowych przez służby inwestora i Straż Pożarną.

Największy wpływ planowana inwestycja 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;
- zabrania się podejmowania działań mających 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. Zabrania się tyczenia dróg technologicznych przez lub w bliskim sąsiedztwie kompleksów tego siedliska. W zbliżeniach wszelkie prace związane z modernizacją wału należy przeprowadzić 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, t.j. posadowienia zmodernizowanego wału. Nie wolno dotyczyć 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;
- zabrania się prowadzenia prac, poboru materiału naturalnego, jak również tyczenia dróg technologicznych w obrębie siedliska łąki świeże (6510). Wszelkie prace związane z modernizacją wału należy przeprowadzić tylko i wyłącznie w obrębie jego przebudowy, t.j. 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 należy prowadzić 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 należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem do wysokości nie mniejszej niż 1,5 m od poziomu gruntu, oraz nie składować materiałów ani nie wyznaczać nowych dróg 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.



Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie

mgr Katarzyna Rostecki