

W. 01. 23
JK+US flg-we



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

212/1
7 rcy

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W KRAKOWIE	
ZŁOŻONO OSOBIŚCIE	
dnia	16. 01. 2015
L. Dz.	678
podpis:	M. Sułkowski

OO.4200.3.2014.ASu

Kraków, dnia 15.01.2015 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 t. j., ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 31 w związku § 3 ust. 1 pkt 7, 33 60, 65, 68, 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397, ze zm.), w związku z art. 104, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267, ze zm.),

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

wniosku z dnia 14.04.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2/jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014/4228 Pana Tomasza Pałasińskiego – Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie, działającego z upoważnienia Inwestora tj. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, uzupełnionego przy piśmie z dnia 24.04.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2/jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska)”,

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

Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 07.11.2014 r. znak: NS.9022.4.665.2014,

o r z e k a m

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska)”, którego Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w wariantcie III z przejściem obiektem inżynierskim nad schronem amunicyjnym przy ul. Łowińskiego w Krakowie oraz rozwiązaniem kolizji z al. Solidarności w Krakowie według wariantu 1 i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska) od km 603+460 do km 658+879 (wg wariantu III). Przedsięwzięcie zlokalizowane jest

w województwie małopolskim i przebiega przez tereny gmin: Książ Wielki i Miechów, należących do powiatu miechowskiego oraz gmin: Iwanowice, Słomniki, Michałowice, Kocmyrzów – Luborzycza w powiecie krakowskim ziemskim i na terenie miasta Krakowa – dzielnica Nowa Huta. Przewidywane jest etapowanie inwestycji – budowa w podziale na krótsze odcinki realizacyjne.

Usytuowanie i przebieg przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej określono graficznie w „Załączniku nr 2” stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

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

1. Prace w korytach cieków wodnych należy prowadzić w sposób niepowodujący długotrwałego utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych.
2. Materiał wykorzystany do zasypania fragmentu zbiornika w Zesławicach nie może zawierać substancji powodujących zanieczyszczenie wód w szczególności substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego.
3. Należy stosować nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy.
4. Zaplecza budowy, place postojowe, bazy materiałowe oraz składy paliw winny być zlokalizowane poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych oraz ujęć wód podziemnych, w odległości co najmniej 100 m, z wyłączeniem zapleczy budowy i baz materiałowych niezbędnych do budowy obiektów mostowych i przepustów.
5. Materiały budowlane oraz odpady należy składować na terenie wyposażonym w zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego.
6. W rejonie prowadzenia prac budowlanych należy zabezpieczyć odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych.
7. W sytuacji wystąpienia awarii, w skutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
8. Zaplecza budowy należy wyposażać w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno – bytowych do oczyszczalni ścieków.
9. W czasie budowy należy minimalizować ilość odpadów i prowadzić selektywną ich zbiórkę – w szczelnych pojemnikach, w wydzielonych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed dostępem osób postronnych, a następnie przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na odbiór, transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.
10. W rejonie prowadzenia prac budowlanych należy zapewnić bezpieczną organizację ruchu.
11. Podczas budowy drogi konieczne jest prowadzenie nadzoru archeologicznego przez osobę uprawnioną do prowadzenia badań archeologicznych.

12. W rejonie terenów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00.
13. Na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji niezorganizowanej.
14. Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, powodujących wzmożone pylenie (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym) należy stosować zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych.
15. Jezdnie dróg publicznych winny zostać posprzątane z zalegającego błota, dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę.
16. Należy zorganizować zaplecza techniczne budowy oraz prowadzić drogi technologiczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
17. Narażone na uszkodzenia drzewa, nie przeznaczone do wycinki, rosnące w obrębie terenu budowy oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie, należy zabezpieczyć poprzez założenie osłony na pień i rozłożenie maty na ziemi w zasięgu rzutu ich korony. Czas trwania wykopów w bezpośrednim sąsiedztwie drzewa należy skrócić do niezbędnego minimum. Korzenie i gałęzie, w przypadku konieczności, należy przycinać ostrym narzędziem pozostawiając gładki rżaz. Krzewy nie przeznaczone do wycinki, rosnące w obrębie terenu budowy oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi np. poprzez wygrodzenie przy pomocy palików i taśmy.
18. Wycinkę drzew i krzewów oraz trzcinowisk należy wykonywać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 sierpnia. Dopuszcza się wycinkę drzew, krzewów i trzcinowisk w tym okresie, pod warunkiem, że bezpośrednio przed przystąpieniem do tych prac ornitolog sprawdzi czy w obrębie drzew i krzewów oraz w płatach trzcinowisk przeznaczonych do usunięcia nie znajdują się gniazda ptaków. W przypadku stwierdzenia obecności gniazd ptaków podlegających ochronie niezbędne będzie uzyskanie zgody organu, o którym mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody na wykonanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków podlegających ochronie. Dopiero po uzyskaniu tej zgody będzie można przystąpić do wycinki drzew, krzewów i trzcinowisk.
19. W przypadku konieczności wycinki drzew o średnicy powyżej 60 cm, z ubytkiem kominowym specjalista – entomolog powinien dokonać oceny pod kątem zasiedlenia ich przez chronione gatunki owadów. W przypadku stwierdzenia tych gatunków powinien określić sposób postępowania z drewnem będącym siedliskiem występowania chronionego gatunku.
20. Przed przystąpieniem do prac budowlanych teren należy skontrolować pod kątem występowania płazów. Siedliska masowego występowania płazów należy odgrodzić od terenu budowy płótkami herpetologicznymi, zakopanymi 5 – 10 cm w grunt i wystającymi nad ziemię 40 cm, w górnej części wywiniętymi na zewnątrz terenu inwestycji pasem o szerokości od 5 do 10 cm.
21. Odnalezione na terenie budowy płazy należy schwycić i przenieść do innego siedliska odpowiedniego dla danego gatunku położonego poza terenem budowy, pod nadzorem herpetologicznym. Teren budowy w trakcie realizacji prac budowlanych powinien być systematycznie sprawdzany pod kątem występowania płazów, a odnalezione osobniki należy niezwłocznie przenosić poza teren budowy.

Terminy i częstotliwość przeprowadzanych kontroli powinny być wyznaczone przez nadzór herpetologiczny. W okresach nasilonej migracji płazów częstotliwość kontroli nie powinna być mniejsza niż dwa razy w tygodniu.

22. Podczas wykonywania prac w obrębie cieków wodnych (szczególnie rzeki Nidzica, Dłubnia, Szreniawa, potoku Baranówka) należy zastosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem m.in. mleczkiem betonowym i innymi substancjami np. poprzez zastosowanie grodz.
23. W trakcie prowadzenia prac należy unikać wjeżdżania maszyn do wody płynącej.
24. Należy zdeponować wierzchnią urodzajną warstwę gleby z powierzchni przeznaczonych pod korpus drogi i obiekty drogowe. Glebę należy wykorzystać do przygotowania powierzchni biologicznie czynnych w obrębie pasa drogowego oraz do rekultywacji terenów zdewastowanych w wyniku prowadzonych prac budowlanych.
25. Przed rozpoczęciem prac budowlanych chronione gatunki roślin, należące do grupy roślin, rzadkich lub zagrożonych rosnące na terenie budowy należy przenieść w okresie wiosennym (najpóźniej do 30 czerwca) lub późną jesienią, na siedliska zastępcze, odpowiednie dla tych roślin, położone poza terenem budowy.
26. Przez okres 3 lat licząc od terminu założenia zadrzewień należy pielęgnować nasadzenia drzew i krzewów w zależności od potrzeb: podlewać (przez pierwszy okres wegetacyjny), nawozić, formować korony, wprowadzać poprawki i uzupełnienia, usuwać roślinność ograniczającą ich rozwój, zabezpieczać przed uszkodzeniami mechanicznymi i uszkodzeniami powodowanymi przez zwierzęta.
27. W 5 roku od wykonania nasadzeń należy przeprowadzić przegląd pod kątem prawidłowego uformowania koron drzew i w razie potrzeby dokonać stosownego formowania (korekty) korony.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

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

1. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi ekspresowej, w tym z obiektów mostowych, winny być odprowadzane do odbiorników uszczelnionymi rowami lub zamkniętymi systemami kanalizacyjnymi.
2. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi ekspresowej przed wprowadzeniem do poszczególnych odbiorników należy oczyścić w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych (np. w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych).
3. W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiorników podczas ulewnych deszczy, należy zrealizować zbiorniki retencyjne, które poprzez czasowe przetrzymanie zabezpieczą będą przed nadmierną ilością wód opadowych napływających z nawierzchni projektowanej drogi ekspresowej.
4. Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących substancje niebezpieczne na terenie MOP winny posiadać szczelną nawierzchnię oraz być wyposażone w system gwarantujący zebranie i zgromadzenie w zbiorniku bezodpływowym

ewentualnych rozlewów oraz uniemożliwiający ich przedostanie się do kanalizacji opadowej MOP (np. poprzez zastosowanie zasuw odcinającej).

5. W przypadku, gdy wody opadowe z terenu MOP odprowadzane będą do systemu odwodnienia projektowanej drogi ekspresowej, urządzenia do odprowadzania i oczyszczania wód opadowych z drogi ekspresowej winny zagwarantować możliwość przejęcia i oczyszczenia wód z terenu MOP. Natomiast w przypadku, gdy wody opadowe z terenu MOP odprowadzane będą odrębnym systemem odwadniania, przed skierowaniem do odbiornika winny być oczyszczone do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi.
6. Studnie znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej trasy S-7 (w liniach rozgraniczających drogi) przed przystąpieniem do prac budowlanych należy zabezpieczyć przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń z powierzchni terenu.
7. W związku z likwidacją studni wchodzących w skład ujęcia wody „Pas A” należy wykonać studnie zastępcze, a sposób likwidacji studni winien być zgodny z przepisami odrębnymi.
8. Obiekty mostowe oraz przepusty powinny posiadać parametry umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
9. Nowe koryta przekładanych cieków (Szreniawy, Dłubni i Baranówki) winny posiadać parametry maksymalnie zbliżone do koryta naturalnego na przekładanych odcinkach, a zasypywanie dotychczasowego koryta może nastąpić po zrealizowaniu nowego fragmentu koryta i wprowadzeniu do niego wody.
10. Należy zastosować ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie w następującej lokalizacji:

Lp.	Nazwa ekranu	Orientacyjny początek – koniec ekranu	Długość ekranu [≈ m]	Wysokość ekranu [≈ m]	Uwagi
strona lewa					
1	EL0	603+560 - 603+973	414	3,5	
2	EL1	615+968 - 616+121	152	4,5	
3	EL2	621+324 - 621+490	166	4	
4	EL3	622+011 - 622+157	150	4,5	
5	EL4	624+603 - 624+743	140	4	
6	EL5	625+610 - 625+783	170	4	
7	EL6	635+964 - 636+139	175	4	
8	EL7	636+794 - 636+997	203	3,5	
9	EL8	638+331 - 638+552	222	4,5	
10	EL9	638+964 - 639+185	221	4,5	
11	EL10	639+962 - 640+020	82	3,5	Droga poprzeczna węzeł Widoma
12	EL10	640+020 - 640+076	81	6	Droga poprzeczna węzeł Widoma
13	EL11	640+781 - 640+950	171	4	
14	EL12	642+312 - 642+598	286	3,5	
15	EL13	644+102 - 644+252	152	4,5	
16	EL14	645+863 - 646+143	280	4	

Lp.	Nazwa ekranu	Orientacyjny początek – koniec ekranu	Długość ekranu [≈ m]	Wysokość ekranu [≈ m]	Uwagi
17	EL15	646+838 - 646+848	60	3	Droga poprzeczna węzeł Łuczyce
18	EL16	648+689 - 648+873	181	4	
19	EL17	651+518 - 651+556	72	5	Łącznica węzeł Raciborowice
20	EL17	651+556 - 651+642	103	4,5	Łącznica węzeł Raciborowice
21	EL18	651+598 - 651+831	233	5	
22	EL19	651+696 - 651+708	51	4,5	Droga poprzeczna węzeł Raciborowice
23	EL20	653+467 - 653+672	207	4	
24	EL21	654+794 - 655+078	283	4	
25	EL21	655+078 - 655+240	161	6	
26	EL21	655+240 - 655+525	285	5	
27	EL21	655+525 - 656+188	652	7	
28	EL22	656+230 - 656+385	159	4	
strona prawa					
29	EP1	605+186 - 605+300	114	4	
30	EP2	611+553 - 611+768	215	3,5	
31	EP3	614+984 - 615+108	123	4	
32	EP4	616+089 - 616+211	122	4,5	
33	EP5	621+695 - 621+937	241	4,5	
34	EP6	621+830 - 621+856	53	4	Droga poprzeczna Węzeł Miechów
35	EP7	622+130 - 622+292	161	5,5	
36	EP8	624+454 - 624+872	419	3	
37	EP9	625+151 - 625+269	120	4	
38	EP10	625+717 - 625+850	136	4	
39	EP11	627+573 - 627+791	276	3	Droga poprzeczna Węzeł Szczepanowice
40	EP12	627+749 - 627+892	144	4	
41	EP13	630+069 - 630+234	165	5,5	plus zagięcie ką 45 ⁰ , wysokość 1m
42	EP13	630+234 - 630+361	129	7,5	plus zagięcie ką 45 ⁰ , wysokość 1m
43	EP13	630+361 - 630+412	51	6	plus zagięcie ką 45 ⁰ , wysokość 1m
44	EP14	632+879 - 633+205	327	3	
45	EP15	633+547 - 633+810	247	4	
46	EP16	634+880 - 634+999	120	4	
47	EP17	635+919 - 636+044	125	4	
48	EP18	636+788 - 636+998	211	4	
49	EP19	638+362 - 638+538	176	4	

Lp.	Nazwa ekranu	Orientacyjny początek – koniec ekranu	Długość ekranu [≈ m]	Wysokość ekranu [≈ m]	Uwagi
50	EP20	638+726 - 639+082	357	4	
51	EP21	640+325 - 640+374	76	4	Droga poprzeczna Węzeł Widoma
52	EP22	640+590 - 640+725	136	4	
53	EP23	643+283 - 643+480	198	4	
54	EP24	645+773 - 645+905	132	4	
55	EP25	647+800 - 647+930	128	4	
56	EP25	647+930 - 648+051	120	3,5	
57	EP26	648+791 - 648+941	154	3,5	
58	EP27	651+633 - 651+834	201	4,5	
59	EP28	652+036 - 652+257	218	4	
60	EP29	654+836 - 655+081	255	4	
61	EP30	654+905 - 654+957	194	4	Łącznica węzła Kraków Mistrzejowice
62	EP31	655+564 - 655+753	191	5	
63	EP32	655+861 - 656+217	358	4	
64	EP33	657+368 - 657+659	291	5,5	
65	EP33	657+659 - 657+744	85	4	
Suma długości [≈ m]			12281	Suma powierzchni [≈ m ²]	52812,5

11. Ze względu na możliwe zmiany zagospodarowania terenów w rejonie projektowanej drogi konieczne jest zweryfikowanie na etapie wykonywania projektu budowlanego istniejącej zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.
12. Zabezpieczenia akustyczne należy wykonać, jako ekrany pochłaniające nieprzeźroczyste, z wyjątkiem takich miejsc jak: wiadukty, estakady, przejazdy nad drogami, liniami kolejowymi, w obszarach gęstej zabudowy oraz w innych miejscach, w których wgląd poza pas drogi jest konieczny, gdzie dopuszcza się stosowanie ekranów przeźroczystych.
13. Ekrany przeźroczyste powinny być widoczne dla ptaków dzięki wtopionym w taflę ekranu pionowym pasom o szerokości 2 cm o czarnej barwie, rozmieszczonym co 10 cm, na całej ich wysokości.
14. Kolorystyka ekranów nieprzeźroczystych powinna komponować się z zewnętrznym otoczeniem drogi.
15. Ekrany akustyczne poza trasą drogi ekspresowej należy zaprojektować w taki sposób, aby w każdym przypadku, kiedy projektowany ekran akustyczny planowany będzie do posadowienia w miejscu istniejącej drogi dojazdowej do posesji, zapewniona została możliwość wjazdu i wyjazdu z tej posesji, np. przez zastosowanie w ekranie zamykanych bram wjazdowych.
16. Pomędzy ekranami akustycznymi zachodzącymi na siebie (projektowanymi na tzw. „zakładkę”), położonymi w różnej odległości od osi jezdni należy umieścić

siatkę o wysokości 250 cm ze stopniowo zmniejszającymi się ku dołowi wielkościami oczek siatki.

17. W dokumentacji projektowej należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.
18. Do zadarniania powierzchni biologicznie czynnych należy stosować mieszanki traw i roślin kwiatowych gatunków rodzimych.
19. Należy unikać wykonywania głębokich wykopów i głębokich nasypów, zniekształcających rzeźbę terenu, a w przypadku konieczności ich wykonania, należy zaprojektować zielen, jako element minimalizujący (łagodzący) zmianę ukształtowania terenu. W górnych partiach głębokich wykopów zaleca się łagodzenie nachylenia stoku w celu wpasowania w otaczający krajobraz.
20. Miejsca obsługi podróżnych (MOP) należy wkomponować w otoczenie poprzez dobór odpowiedniej formy architektonicznej, wykończenia i kolorystyki elewacji budynków, zastosowanie oświetlenia nierozpraszającego światła, założenia zieleni wysokiej pełniacej funkcję maskującą i ozdobną.
21. Kolorystyka elementów zabezpieczenia skarp wykopów np. siatki, kotw, elementów betonowych powinna być dopasowana do otoczenia.
22. Przejścia dla zwierząt i obiekty przystosowane do migracji zwierząt należy zlokalizować i urządzić w poniższych miejscach:

Lp.	Okolo km	Wyszczególnienie obiektów	Długość [≈ m]	Szerokość [≈ m]	Wysokość [≈ m]
1	605+653	PZ1 - przejście dolne pod S7 dla małych zwierząt z przepustem	70	4,5	1,5
2	606+111	PZ2 - przejście dolne pod S7 dla małych zwierząt z przepustem	78	4,5	1,5
3	606+852	PZ3 - przejście górne nad S7 dla dużych zwierząt	100	min. 64	nie dotyczy
4	613+475	E1 - estakada nad rz. Nidzicą; przejście dolne pod S7 dla dużych zwierząt, szer. strefy migracji min 2x szer koryta rzeki	34	590	max. 17
5	616+800	PZ4 - przejście górne nad S7 dla dużych zwierząt	120	min. 64	nie dotyczy
6	619+000	PZ5 - przejście dolne pod S7 dla średnich zwierząt	47	18	3,5
7	620+770	PZ6 - przejście dolne pod S7 dla średnich zwierząt	56	12	3,5
8	622+670	PG2 - przejazd gospodarczy; przejście dolne pod S7 dla małych zwierząt, szer strefy	33	9	5,4

Lp.	Okolo km	Wyszczególnienie obiektów	Długość [≈ m]	Szerokość [≈ m]	Wysokość [≈ m]
		migracji min 2x1m			
9	626+973	PZ7 - przejście dolne pod S7 dla średnich zwierząt	47	11	3,0
10	628+549	PZ8 - przejście dolne pod S7 dla małych zwierząt z przepustem	35	4,5	1,5
11	629+230	PZ9 - przejście dolne pod S7 dla małych zwierząt z przepustem	34	4,5	1,5
12	629+950	E2 - estakada nad rz. Szreniawą i linią kolejową; przejście dolne pod S7 dla zwierząt średnich, szer. strefy migracji min 2x szer koryta rzeki	34	458	max. 10,1
13	634+485	PZ10 - przejście dolne pod S7 dla średnich zwierząt	60	11	4,0
14	641+350	PZ11 - przejście dolne pod S7 dla średnich zwierząt	63	13	3,5
15	646+064	PZ12 – przepust; przejście dolne pod S7 dla małych zwierząt	63	4,5	1,5
16	648+685	M2 - most nad ciekim wodnym; przejście dolne pod S7 dla małych zwierząt, szer. strefy migracji min 2x szer koryta rzeki – nie mniej niż 1m	34	21	max. 4,5
17	652+100	PZ13 - Przejście pod S7 dla średnich zwierząt	47	11	3,0

23. Przepusty przystosowane do migracji płazów i gadów należy zlokalizować i urządzić w poniższych miejscach:

Lp.	Okolo km	Wyszczególnienie obiektów
1	611+512	Dostosowanie PR7 w km ok 611+512 do przejścia dla płazów (przepust hydrologiczny z półkami szer. 2,5 m / wys. 1,5 m)
2	633+585	Dostosowanie PR25 w km ok 633+585 do przejścia dla płazów i gadów (przepust hydrologiczny z półkami szer. 3,5 m / wys. 1,5 m)

3	647+410	Dostosowanie PR34 w km ok 647+410 do przejścia dla płazów i gadów (przepust hydrologiczny z półkami szer. 3,5 m / wys. 1,5 m)
4	648+794	Dostosowanie PR36 w km ok 648+794 do przejścia dla płazów i gadów (przepust hydrologiczny z półkami szer. 3,5 m / wys. 1,5 m)

24. Obiekty mostowe pełniące funkcję przejść dla zwierząt powinny posiadać kolorystykę w jak największym stopniu komponującą się z otoczeniem. Do wykonania elementów wykończenia tych obiektów należy w jak największym zakresie wykorzystywać kamień naturalny i drewno.
25. Miąższość pokrywy glebowej na przejściu górnym nie powinna być mniejsza niż 80 cm.
26. Spływ wód opadowych z powierzchni przejścia górnego powinien być spowolniony, a część tych wód zatrzymana w celu utrzymania przez maksymalnie długi czas wilgotności gleby odpowiedniej dla roślinności rosnącej na przejściu.
27. Dobór gatunkowy roślin na przejściu powinien gwarantować ich przeżycie w trudnych warunkach glebowych (płytką glebą, przesuszenie gleby, silna insolacja słoneczna).
28. Na przejściach górnych i w pobliżu najść na te przejścia należy nasadzić gatunki drzew i krzewów potrafiące łatwo zregenerować uszkodzenia powodowane przez zwierzęta.
29. Drzewa i krzewy na przejściach górnych powinny być usytuowane w małych grupach rozmieszczonych mozaikowo.
30. Na powierzchni przejścia górnego należy usytuować mikrosiedliska odpowiednie dla drobnych zwierząt (np. karpy, kłody, płytkie zagłębienia terenu).
31. Pod obiektami mostowymi, pełniącymi funkcję przejść dla zwierząt zintegrowanych z drogą, należy stworzyć dogodne miejsca do ukrycia się małych zwierząt.
32. Na dojeściach do przejść dla zwierząt należy założyć zadrzewienia naprowadzające i zachęcające zwierzęta do przejścia na drugą stronę drogi. W skład zadrzewień powinny wchodzić rośliny chętnie zjadane przez zwierzęta. Zadrzewienia naprowadzające powinny być pielęgnowane w strefie 50 m od wejścia do/na przejście.
33. Umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym pokryciem roślinnością zielną.
34. W dolnych przejściach dla zwierząt oraz w promieniu 50 m od przejścia, skarpy umocnień cieku powinny mieć łagodny spadek, nie większy niż 1:1,5. Do umacniania brzegów w tych miejscach nie stosować koszy siatkowo kamiennych.
35. W obrębie przejść górnych i dolnych dla dużych i średnich zwierząt oraz w 50 m strefie najścia na przejście, należy unikać lokalizacji ogrodzeń, schodów, kładek, balustrad i innych obiektów budowlanych i infrastruktury technicznej mogących utrudniać migrację zwierząt.
36. Odcinki dróg równoległych do projektowanej drogi ekspresowej S-7, zlokalizowane w strefach najść na przejścia, nie powinny mieć nawierzchni bitumicznej lub betonowej.

37. W przejściach dla zwierząt dużych i średnich oraz w ich pobliżu, tj. 50 m od przejścia, nie należy lokalizować oświetlenia. W odległości od 51 do 100 m można lokalizować wyłącznie oświetlenie nie rozpraszające światła.
38. W świetle przejść dla małych zwierząt zintegrowanych z ciekim wodnym, po obu stronach cieku powinny znajdować się pasy terenu z ziemią mineralną nie węższe niż 0,5 m biorąc pod uwagę średni stan wód.
39. Dopuszcza się budowę przepustów ramowych (o profilu zamkniętym) na ciekach przeprowadzających niewielką ilość wód; w siedlisku występowania płazów takie przepusty powinny być wyposażone w półki dla płazów; półki mogą być wykonane z betonu, ale na ich powierzchni stale powinna się znajdować co najmniej 5 cm warstwa gleby mineralnej.
40. Całą drogę, z wyjątkiem przejść dla zwierząt oraz odcinków drogi z ekranami akustycznymi należy ogrodzić siatką metalową o wysokości 250 cm, ze zmienną wielkością oczek – zmniejszającą się ku dołowi. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm.
41. Ogrodzenia powinny być zlokalizowane możliwie blisko krawędzi jezdni; w przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenia muszą być zlokalizowane jak najbliżej górnej krawędzi wykopu, a w przypadku nasypu jak najbliżej dolnej krawędzi nasypu.
42. Słupki podtrzymujące siatkę muszą być solidnie fundamentowane w celu utrzymania jej silnego naciągu, gwarantującego właściwą stateczność pionową konstrukcji.
43. Ogrodzenia ochronne muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem dolnych przejść dla zwierząt.
44. W miejscach lokalizacji przepustów dla małych zwierząt, płazów i cieków wodnych, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu.
45. Nie należy lokalizować otwartych studzienek w pobliżu przejść dla płazów. Ogrodzenia ochronne drogi należy poprowadzić w taki sposób, aby uniemożliwić wejście płazów do studzienek kanalizacyjnych.
46. W miejscach lokalizacji przejść dla małych zwierząt, wykorzystywanych również przez płazy, należy zamontować dodatkowe zabezpieczenia w postaci pełnych płyt lub siatek o średnicy oczek $< 0,5$ cm lub innego równoważnego rozwiązania, o wysokości minimum 40 cm (nad powierzchnią gruntu). Płyty lub siatka lub inne równoważne rozwiązanie muszą posiadać krawędź o szerokości co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku „na zewnątrz” drogi. Płyty lub siatka lub inne równoważne rozwiązanie muszą być umieszczone w dolnej części ogrodzenia i zagłębione pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 10 cm.
47. Odcinki przebudowywanych w ramach inwestycji dróg lokalnych zlokalizowane w siedliskach liczego występowania płazów, po których będzie odbywał się ruch pojazdów o natężeniu powyżej 500 pojazdów na dobę, należy wyposażać w przejścia dla płazów. W przypadku krzyżowania się takiej drogi z drogą ekspresową w formie zintegrowanego przejścia dla zwierząt z drogą lokalną, pomiędzy drogą, a miejscem przeznaczonym dla migracji zwierząt powinna zostać ustawiona trwała bariera, uniemożliwiająca wkraczanie płazów na drogę lokalną.
48. Dojścia do półek w przepuście powinny być wykonane w sposób zapewniający płazom swobodne wejście i wyjście z przepustu o możliwie jak najłagodniejszych spadkach na dojeździach (nie większych niż 1:1,5).

49. Inwestycja przez okres budowy powinna być nadzorowana przez zoologa i botanika. Do zadań nadzoru przyrodniczego powinno należeć w szczególności:
- a. skontrolowanie jeszcze przed rozpoczęciem robót ziemnych stanowisk występowania gatunków chronionych roślin i zwierząt wskazanych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowej inwestycji,
 - b. weryfikacja zalecanych w ww. raporcie środków ochrony adekwatnie do aktualnych warunków środowiskowych,
 - c. w przypadku odkrycia nowych stanowisk gatunków chronionych roślin, grzybów bądź zwierząt i zaistniałej wówczas konieczności przeniesienia bądź zniszczenia gatunków i/lub ich siedliska przygotowanie wniosku do GDOŚ lub RDOŚ o wydanie odpowiedniej derogacji,
 - d. bezpośrednio przed wkroczeniem sprzętu budowlanego na dany teren budowy wykonanie kontroli tego terenu pod kątem obecności płazów i dopilnowanie zabezpieczenia placu budowy ogrodzeniami uniemożliwiającymi wejście płazów na teren budowy,
 - e. kontrola obecności gatunków chronionych zwierząt, zwłaszcza płazów, na placu budowy w trakcie prowadzenia prac (szczególnie w obrębie przekładanych cieków) i w przypadku stwierdzenia takiego faktu – wyniesienie poza ogrodzenie w miejsce posiadające odpowiednie wymagania siedliskowe;
 - f. dokładne sprawdzanie poprawności wykonywania urządzeń ochrony środowiska,
 - g. kontrolowanie stanu zabezpieczeń terenu budowy,
 - h. uczestniczenie w odbiorach wykonanych przejść dla zwierząt, ogrodzeń i innych obiektów i urządzeń służących ochronie środowiska, a także nasadzeń roślinności.
50. Nadzór przyrodniczy powinien co pół roku sporządzać raport z prowadzonych kontroli prac. Raport powinien zawierać opis stwierdzonych zagrożeń dla środowiska przyrodniczego oraz działań podjętych w celu ich eliminacji. Raporty należy przekazywać RDOŚ w Krakowie w następnym miesiącu po zakończeniu każdego półrocza. Do 30 dni po dacie uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi (jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki to od terminu wypełnienia warunków wynikających z decyzji o pozwoleniu na użytkowanie) należy przekazać do RDOŚ w Krakowie raport końcowy, który powinien zawierać syntetyczny opis wykonanych prac, wskazywać działania, które zdaniem autora są najlepszymi, wypracowanymi praktykami, opisywać zagrożenia dla siedlisk i gatunków, które występowały w trakcie budowy, wskazywać działania, które należy podjąć w celu dalszej minimalizacji negatywnych oddziaływań inwestycji.
51. Należy zaprojektować zieleni wysoką, która będzie pełniła funkcje: naprowadzającą na przejścia dla zwierząt, orientacyjną dla gatunków wykorzystujących zadrzewienia przydrożne jako korytarze migracji (np. w miejscach występowania siedlisk i żerowisk nietoperzy w sąsiedztwie projektowanej drogi).
52. Plan zagospodarowania zielenią wysoką powinien być elementem dokumentacji projektowej na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Plan powinien składać się z części opisowej zawierającej informacje o aktualnym stanie zadrzewień w rejonie inwestycji, szczegółowe opisy drzew i krzewów przeznaczonych do nasadzeń zawierające informacje o gatunkach, ilościach sadzonek, formie zmieszania, lokalizacji w kilometrażu drogi oraz krótkie uzasadnienie celowości wykonania nasadzenia. Rozmieszczenie powierzchni przeznaczonych pod zadrzewienia i zakrzewienia należy przedstawić na mapie.

53. Do nasadzeń drzew i krzewów należy stosować sadzonki o prawidłowo rozwiniętym systemie korzeniowym, pniu i koronie. Drzewa liściaste form piennych powinny mieć obwód nie mniejszy niż 10 cm. Sadzonki drzew i krzewów powinny być prawidłowo uformowane z zachowaniem pokroju charakterystycznego dla gatunku i odmiany oraz posiadać następujące cechy:
- pąk szczytowy przewodnika powinien być wyraźnie uformowany,
 - przyrost ostatniego roku powinien wyraźnie i prosto przedłużać przewodnik,
 - system korzeniowy powinien być skupiony i prawidłowo rozwinięty (nie może być zanadto skrócony),
 - na korzeniach szkieletowych powinny występować liczne korzenie drobne,
 - u roślin sadzonych z bryłą korzeniową (uformowaną przez szkółkowanie bryła ziemi z przerastającymi ją korzeniami rośliny), bryła korzeniowa powinna być prawidłowo uformowana i nie uszkodzona,
 - pędy boczne korony drzewa powinny być równomiernie rozmieszczone,
 - główny przewodnik powinien być zasadniczo prosty,
 - blizny na przewodniku powinny być dobrze zarośnięte.
- Wady niedopuszczalne:
- silne uszkodzenia mechaniczne roślin,
 - odrosty podkładki poniżej miejsca szczepienia,
 - ślady żerowania szkodników,
 - oznaki chorobowe,
 - zwiędnięcie i pomarszczenie kory na korzeniach i częściach naziemnych,
 - martwice i pęknięcia kory,
 - uszkodzenie pąka szczytowego przewodnika,
 - dwupędowe korony drzew formy piennej,
 - uszkodzenie lub przesuszenie bryły korzeniowej,
 - złe zrośnięcie odmiany szczepionej z podkładką.
54. W trakcie wykonywania nasadzeń, drzewa liściaste powinny być zabezpieczone jednym lub trzema drewnianymi palikami. Drzewo powinno być przywiązane do palików taśmami nie powodującymi ucisku pnia. Wszystkie drzewa i krzewy powinny być sadzone w dołach dwukrotnie większych od bryły korzeniowej. W miejscach gdzie występuje płytka gleba lub w miejscach gdzie została zniszczona pokrywa glebowa doły powinny być zaprawiane ziemią urodzajną.
55. Zieleń wysoka powinna mieć odpowiednią strukturę przestrzenną (poziomą i pionową), składać się z gatunków rodzimego pochodzenia, dostosowanych do siedliska, a jednocześnie odpornych na zasolenie i zanieczyszczenie powietrza, oraz takich, których pokrój i właściwości biologiczne będą odpowiednie do miejsca lokalizacji zadrzewienia (np. skupione korony, niełamliwe gałęzie).
56. Do przebudowy koryta ciek lub budowy nowego koryta należy w maksymalnym możliwym stopniu używać materiałów pochodzenia naturalnego (faszyna, drewno, kamień naturalny).
57. Zakres prac w korytach cieków należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Należy unikać umacniania dna ciek wodnego. Dopuszcza się umacnianie dna ciek wyłącznie dla ochrony obiektu mostowego i infrastruktury technicznej jemu towarzyszącej, a także w przypadku, gdy jest to niezbędne dla zabezpieczenia innych obiektów budowlanych.
58. Usunięte na potrzeby regulacji i przełożenia cieków zadrzewienia nadwodne należy odtworzyć w miejscach, w których nie będą stwarzały zagrożeń dla ludzi i mienia.

59. Skarpy koryta cieków powinny mieć taki sam przekrój jak odcinek powyżej i poniżej miejsca, w którym nastąpi ingerencja związana z realizacją inwestycji. Rowy odwodnieniowe oraz brzegi zbiornika retencyjnego nie powinny mieć spadku większego niż 1:1,5, a w miejscach położonych w siedliskach liczego występowania płazów zaleca się, aby spadki nie były większe niż 1:2. W przypadku zbiorników retencyjnych zalecany spadek 1:2 powinien dotyczyć tylko skarpy od strony zewnętrznej od drogi ekspresowej.
60. W korycie cieków nie należy lokalizować barier uniemożliwiających migrację ryb w górę i w dół cieków.
61. Zbiorniki retencyjne (odkryte osadniki) powinny być szczelnie ogrodzone siatką, która uniemożliwi korzystanie ze zbiornika zwierzętom małym (w tym płazom), średnim i dużym.

1.4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

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

1.5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

II. Obowiązki dotyczące zapobiegania, minimalizacji skutków przyrodniczych oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Przez okres 3 lat od daty uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi (jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki to od terminu wypełnienia warunków wynikających z decyzji o pozwoleniu na użytkowanie) należy prowadzić monitoring podstawowy użytkowania przejść dla zwierząt. Szczegółowy zakres monitoringu powinien być uzgodniony z RDOŚ w Krakowie rok przed planowaną datą wydania ww. decyzji. Monitoring powinien wykonywać specjalista z zakresu zoologii zwierząt kręgowych. Po upływie każdego roku prowadzenia badań monitoringowych oraz po zakończeniu tych badań należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie raport z przeprowadzonych w danym roku badań oraz raport końcowy zawierający analizę wyników i podsumowanie (analizę badań i wnioski). Wnioski z przeprowadzonego monitoringu powinny być wdrożone przez Zarządcę Drogi.
2. Przez rok po dacie uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi (jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki to od terminu wypełnienia warunków wynikających z decyzji o pozwoleniu na użytkowanie), co najmniej dwa razy w roku należy skontrolować przejścia dla zwierząt pod kątem ich stanu technicznego, docelowej ilości nasadzeń drzew i krzewów oraz ich stanu zdrowotnego, pozostawionych odpadów, obecności ludzi i innych barier utrudniających zwierzętom swobodną migrację przez przejście. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń obiektu, uszkodzeń drzew i krzewów, występowania odpadów, śladów obecności ludzi i innych barier utrudniających zwierzętom swobodną migrację należy niezwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia ww. przeszkód.

III. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

- IV. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.
- V. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony budynków i terenów wymagających ochrony przed hałasem, po upływie jednego roku od daty uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi (jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki, to od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od daty uzyskania ww. decyzji (lub od terminu wypełnienia warunków wynikających z tej decyzji) do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Należy wykonać pomiary hałasu w punktach recepcyjnych wyznaczonych w ramach analizy porealizacyjnej, a także na terenach ogródków działkowych w Zesławicach (Ogr 1 – lewa strona drogi – km 653+730, Ogr 2 prawa strona drogi – km 653+930). W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu winny zostać zastosowane odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych środków technicznych nie będą mogły być dotrzymane standardy oddziaływania akustycznego, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
- VI. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:
- Charakterystykę przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.

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

Pan Tomasz Pałasiński – Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie, działając z upoważnienia Inwestora tj. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z wnioskiem z dnia 14.04.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2/jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014/4228, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska)”. Wniosek został uzupełniony przy piśmie z dnia 24.04.2014 r. znak: /O-Kr/I-2/jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014 o brakujące wypisy z rejestru gruntów.

Do wniosku dołączono:

- Raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do I grupy przedsięwzięć zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 („autostrady i drogi ekspresowe”) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) 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 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ww. ustawy dla dróg publicznych nie stwierdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Planowana budowa drogi ekspresowej S-7 przebiegać będzie w granicach województwa małopolskiego na terenie powiatu miechowskiego i krakowskiego oraz miasta Krakowa. Zasięg przedsięwzięcia obejmuje odcinek drogi od granicy województwa świętokrzyskiego i małopolskiego (miejscowość Moczydło) do Krakowa. Droga ma na celu poprawę warunków ruchu odbywającego się z północnej części kraju na południe.

Istniejąca droga nr 7 na rozpatrywanym odcinku posiada jedną dwukierunkową jezdnię o szerokości 7 m z obustronnymi poboczami utwardzonymi szerokości po 2,0 m każda. Istniejąca jezdnia jest poszerzona o dodatkowy pas ruchu powolnego w miejscach, gdzie niweleta drogi posiada duże pochylenie (przekrój 2+1). Droga nie posiada ograniczeń dostępności, dopuszczony jest ruch powolny. Droga w stanie istniejącym prowadzi komunikację autobusową. Przystanki zlokalizowane są w rejonie skrzyżowań z drogami lokalnymi w poszczególnych miejscowościach. Droga nie posiada tras zastępczych o kierunku równoległym dla przejęcia ruchu lokalnego. Niskie parametry techniczne, jakie posiada istniejący odcinek DK 7 powodują, że jest ona bardzo niebezpieczna dla uczestników ruchu drogowego. Teren przyległy do istniejącej drogi krajowej nr 7 stanowią zarówno obszary rolnicze, leśne, jak i zabudowa mieszkaniowa wraz ze sklepami, punktami usługowymi. Dominujący typ zabudowy stanowi zabudowa niska a budynki mieszkalne zlokalizowane są w niewielkiej odległości od krawędzi jezdni. Droga krajowa nr 7 w stanie istniejącym nie posiada zabezpieczeń akustycznych chroniących przed nadmierną emisją hałasu. Obecne natężenie ruchu jest na tyle duże, że powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na terenach podlegających ochronie przed hałasem. Dalszy wzrost natężenia ruchu na istniejącej drodze będzie powodował zwiększenie degradacji klimatu akustycznego w rejonie zabudowy mieszkaniowej.

Budowa drogi ekspresowej S-7 poza redukcją negatywnego oddziaływania spowodowanego ruchem samochodowym, spowoduje znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, przede wszystkim użytkownikom dróg mieszkającym przy obecnej DK 7, jak i zwiększenie płynności ruchu na kierunku pomiędzy Krakowem, a Warszawą.

Inwestycja była analizowana w czterech wariantach lokalizacyjnych (I, IA, II i III), analizie poddany został także wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia. Z uwagi na wykazane w raporcie najmniejsze oddziaływanie na środowisko, a także najmniejszą ilość planowanych wyburzeń, do realizacji autorzy raportu wskazali wariant III, jako najbardziej korzystny ze względów na uwarunkowania środowiskowe i techniczne. Organ niniejszą decyzją zaakceptował budowę drogi ekspresowej na odcinku Moczydło – Kraków, w wariantcie III, zaproponowanym przez inwestora.

Początek trasy S – 7 w województwie małopolskim w wariantcie III rozpoczyna się w km 603+460 w miejscowości Moczydło na granicy województwa świętokrzyskiego i małopolskiego. W rejonie Moczydła trasa będzie biegła po śladzie istniejącej drogi nr 7. Planuje się dobudowę drugiej jezdni i korektę łuków poziomych. Przewiduje się obejście Książa Wielkiego i Miechowa po stronie wschodniej, a Słomnik po stronie zachodniej. Trasa odchodzi w kierunku południowo-wschodnim, przechodzi po obrzeżach kompleksu leśnego Brzozówki, przecina drogę powiatową nr 1194K tworząc z nią węzeł „Książ”. Dalej przechodzi nad drogą nr 1194 i nr 1214K będzie biegła w kierunku południowo-zachodnim pomiędzy zabudowaniami Małoszowa i Giebułtowa, krzyżuje się z drogą 1191K w miejscowości Tochołów. Następnie przechodzi po wschodniej stronie zabudowy mieszkalnej Brzuchani zmierzając w kierunku południowo-zachodnim przez tereny

upraw rolnych. W miejscowości Bukowska Wola przecina drogę wojewódzką 783 tworząc z nią węzeł „Miechów”. Od tego węzła zmierza w kierunku południowo-zachodnim omijając zabudowania wsi Wymysłów, dalej między Poradowem i Parkoszowicami dochodzi do istniejącej DK7 w miejscowości Wielki Dół. W tym miejscu przewiduje się budowę węzła „Szczepanowice”. Od węzła „Szczepanowice” droga przechodzi nad lokalną drogą, torami linii kolejowej, przekracza rzekę Szreniawę, drogę powiatową nr 1207K i biegnie omijając zabudowania Smrokowa po zachodniej stronie. Następnie przecina w poprzek miejscowości: Zagaje Smrokowskie, Lipna Wola i Zagaje. Dalej biegnie w odległości 300-500 m od zabudowy m. Przestańsko, krzyżuje się z drogą wojewódzką 773 i dochodzi do istniejącej DK 7 tworząc z nią węzeł „Widoma”. Po przekroczeniu istniejącej drogi nr 7 (węzeł „Widoma”) przechodzi przez Zalesie, następnie między Zagórzycami Dworskimi a starymi Zagórzycami by dojść do granicy gmin Michałowice i Kocmyrzów-Luborzyca. Następnie trasa podąża na południe utrzymując kierunek meandrującej granicy gmin. W rejonie miejscowości Łuczyce w miejscu przecięcia drogi powiatowej nr K2152 przewidziano węzeł „Łuczyce”. Trasa omija po stronie wschodniej Pielgrzymowice, a następnie po stronie zachodniej Wiktorowice, by dojść w rejon Zastowa. Tutaj przewidziano usytuowanie węzła „Raciborowice”, który zapewni obsługę komunikacyjną przyległych gmin i równocześnie będzie pierwszym zjazdem z drogi ekspresowej od strony Krakowa. Następnie trasa krzyżuje się z linią kolejową relacji Warszawa–Kielce–Kraków, by w pobliżu zbiornika wodnego Zesławice skrzyżować się z ul. Morcinka. Dalej trasa przechodzi przez tereny pracowniczych ogródków działkowych i wzdłuż rzeki Dłubni, krzyżuje się z linią kolejową. Następnie wzdłuż linii kolejowej trasa dochodzi do ul. Łowińskiego. Na tym obszarze usytuowano węzeł zespólny „Kraków Mistrzejowice”, który zapewni połączenie Północnej obwodnicy Krakowa i ul. Okulickiego z trasą S7. Dalszy przebieg wykorzystuje ul. Łowińskiego. Na przecięciu trasy S7 z ul. Kocmyrzowską (ciąg drogi wojewódzkiej nr 776) i ul. Łowińskiego przewiduje się usytuowanie węzła zespólnego „Kraków Grębałów”. Następnie trasa zmierza w kierunku południowym równoległe do ul. Ujastek, krzyżuje się z aleją Solidarności i dochodzi do węzła Ptaszyckiego/Igołomska (koniec projektowanego odcinka – km 658+879). Długość odcinka to ok. 55,5 km.

Dodatkowo wariantowane były rozwiązania w rejonie Alei Solidarności w Krakowie, w rejonie zabytkowego schronu amunicyjnego przy ul. Łowińskiego w Krakowie oraz w rejonie Zesławic.

Konieczność wariantowania rozwiązań w rejonie Alei Solidarności w Krakowie spowodowana była kolizją projektowanej drogi S7 z Aleją Solidarności, która wraz z całym układem urbanistycznym dzielnicy Nowa Huta w Krakowie została wpisana do rejestru zabytków miasta Krakowa pod numerem A-1132 z 30.XII.2004 r., jako reprezentatywny przykład urbanistyki socrealizmu w Polsce. Jednym z założeń projektowych jest nie naruszenie układu urbanistycznego i nie zamykanie osi widokowej przypadkowo zakomponowanym układem. Z analizowanych czterech wariantów rozwiązania kolizji z Al. Solidarności możliwe do realizacji były tylko dwa, które zostały przeanalizowane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Pismem OZKr.5183.94.2011.DW2 Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Krakowie z dnia 10.07.2011 „pozytywnie opiniuje wariant nr 1, polegający na podniesieniu Al. Solidarności i przeniesieniu ruchu ponad projektowaną trasę S7 w istniejącym śladzie ulicy oraz poprowadzeniu trasy S7 w obniżeniu terenu na poziomie ok. 1,5-2 m, pod warunkiem rezygnacji z ekranów akustycznych”. Tutejszy organ przychylił się do stanowiska Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie, akceptując rozwiązanie kolizji z al. Solidarności w Krakowie według wariantu 1.

Wariantowanie w rejonie schronu amunicyjnego przy ul. Łowińskiego wynikało z kolizji drogi S7 z tym zabytkiem. Do realizacji wybrano rozwiązanie polegające na uniknięciu kolizji ze schronem - wykonanie dwóch wiaduktów oraz muru oporowego utrzymującego nasyp drogi S7 przy drodze dojazdowej do schronu. Dojazd do schronu amunicyjnego stanowi zaprojektowana droga dojazdowa, przebiegająca przez istniejący przejazd pod linią kolejową. Droga dojazdowa dowiązana jest do układu komunikacyjnego.

Z informacji podanych w raporcie wynika, iż wstępnie Inwestor analizował również warianty, które umożliwiałyby zwiększenie prędkości projektowej na terenie Krakowa (rejon

Zesławic) z $V_p = 80 \text{ km/h}$ do $V_p = 100 \text{ km/h}$ tzw. podwarianty A i B, które jednak odrzucono ze względu na ich większą konfliktowość i nie analizowano ich w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Droga ekspresowa projektowana jest jako droga klasy S, dwujezdniowa o przekroju normalnym 2x2 (z rezerwą terenu w pasie dzielącym pod budowę trzeciego pasa), a na terenie Krakowa o przekroju normalnym 2x3. Szerokość pasa ruchu wynosić będzie 3,5 m, pasa dzielącego 12 m (w tym opaski 2 x 0,5 m), a pasa awaryjnego 2,5 m. Przewidywana prędkość projektowa to 100 km/h (na terenie Krakowa 80 km/h), a prędkość miarodajna 110 km/h (na terenie Krakowa 100 km/h).

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zostaną także wykonane prace dodatkowe, nie związane bezpośrednio z budową S 7. Do działań tych należy zaliczyć:

- przebudowę kolidujących dróg lokalnych,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej (istniejące sieci wodociągowe, istniejące sieci kanalizacji deszczowej, istniejące sieci kanalizacji sanitarnej, istniejące sieci gazowe niskiego, średniego i wysokiego ciśnienia, linie elektroenergetyczne, sieć teletechniczna i światłowodowa),
- korektę i modernizację istniejących koryt cieków,
- wyburzenia oraz rozbiórki kolidujących z inwestycją zabudowań (w wariancie III do wyburzenia przewidziano 668 obiektów budowlanych, w tym 145 budynków mieszkalnych).

Ponadto, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie zrealizowana infrastruktura techniczna, niezbędna do prawidłowego funkcjonowania drogi ekspresowej:

- a) Miejsca Obsługi Podróżnych kategorii II (MOP II) tj. obiektów o funkcji wypoczynkowo - usługowej: wyposażonych w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii, oraz stacje paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno – handlowe oraz informacji turystycznej. Na obecnym etapie nie planuje się szczegółowego zagospodarowania MOP-ów, rezerwowane jest jedynie miejsce pod ich przyszłe zagospodarowanie. Planowane są 4 MOP-y, po 2 w każdym kierunku jazdy: w km 614+500 – MOP II – kierunek Kielce – Kraków / Kraków – Kielce i w km 638+060 – MOP II – kierunek Kielce – Kraków / Kraków – Kielce. Realizacja MOP-ów będzie wymagała uzyskania odrębnych decyzji administracyjnych.
- b) Obwód Utrzymania Drogi (OUD) dla Wariantu III przewidziano w km 628+000 w rejonie węzła „Szczepanowice” po stronie lewej projektowanej drogi S7. Obwód będzie podłączony do istniejącej drogi nr 7 i poprzez łącznice węzła „Szczepanowice” będzie skomunikowany z S-7.
- c) Węzły drogowe łączące trasę ekspresową z istniejącym i projektowanym układem drogowym. Na projektowanym odcinku trasy przewiduje się realizację następujących węzłów drogowych:
 - km 609+256 - „Książ” z drogą powiatową nr 1194K,
 - km 621+754 - „Miechów” z drogą wojewódzką nr 783,
 - km 627+821 - „Szczepanowice” z istniejącą drogą nr 7,
 - km 640+181 - „Widoma” z istniejącą drogą nr 7,
 - km 646+831 - „Łuczyce” z drogą powiatową nr 2152K,
 - km 651+720 - „Raciborowice” z drogą powiatową nr 2156K,
 - km 654+322 - „Kraków Mistrzejowice” z ulicą Okulickiego, Łowińskiego i km 654+995 - z planowaną północną obwodnicą Krakowa,
 - km 656+581 - „Kraków Grębałów” z ulicą Kocmyrzowską (droga wojewódzka nr 776) i km 656+947 - z ul. Łowińskiego.

d) Obiekty inżynierskie związane z realizacją trasy S-7:

- wiadukty nad S-7 w ciągu dróg poprzecznych,
- wiadukty w ciągu S-7,
- estakady,
- mosty,
- wiadukty nad koleją,
- wiadukt w ciągu linii tramwajowej,
- przejazdy gospodarcze,
- przepusty,
- przejścia dla zwierząt pod S-7,
- przejścia dla zwierząt nad S-7.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko określono oddziaływania i zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania na etapie realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej drogi.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi ekspresowej odprowadzane będą poprzez system rowów otwartych oraz kanalizację deszczową – wykonaną na odcinkach łuków poziomych, wymagających nachylenia jednostronnego, na odcinkach wysokich nasypów, w rejonie obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty), w obrębie skrzyżowań, a także na całym odcinku od km ok. 652+200 do km ok. 658+879 projektowanej drogi ekspresowej (tj. od przecięcia projektowanej drogi z linią kolejową Kraków – Warszawa do końca projektowanego odcinka tj. ul. Ptaszyckiego/Igołomskiej). Odbiornikami wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi będą: rzeki – Nidzica, Szreniawa i Dłubnia, istniejące ciekі bez nazwy, rowy terenowe oraz rowy drogowe, krzyżujące się z projektowaną drogą ekspresową lub znajdujące się w jej pobliżu, a na odcinkach gdzie brak jest potencjalnych odbiorników, wody opadowe odprowadzane będą do projektowanych zbiorników chłonnych z retencją zbiornikową (zbiorników chłonno – odparowujących). Przewiduje się, iż zbiorniki chłonne z retencją zbiornikową zastosowane zostaną w rejonie km 604+400, 631+700 oraz 637+520 projektowanej drogi ekspresowej. Natomiast, w rejonie km 608+580, 610+850, 615+900, 618+490, 620+020, 622+620, 627+700, 634+100, 642+350 oraz 656+880 projektowanej drogi ekspresowej, dla spowolnienia odpływu wód opadowych, przewiduje się zastosowanie zbiorników retencyjnych przed wprowadzeniem wód do rowów terenowych, istniejących rowów drogowych, cieków terenowych oraz istniejącej kanalizacji na terenie miasta Krakowa. Zbiorniki retencyjne będą posiadały przelewy awaryjne oraz zapewniony zostanie do nich dojazd umożliwiający okresową konserwację i czyszczenie.

Rowy otwarte odprowadzające wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi ekspresowej wykonane będą jako rowy trawiaste o uszczelnionym dnie i skarpach. Przewiduje się, iż rowy uszczelnione zostaną iłem lub mieszanką iłu z gliną pod warstwą filtracyjną o grubości 30 cm wykonaną z mieszanki żwirowo – piaskowej. Wody opadowe i roztopowe z całego projektowanego odcinka drogi ekspresowej przed odprowadzeniem do poszczególnych odbiorników będą oczyszczane w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych. Separatory substancji ropopochodnych oraz osadniki zawiesin zastosowane zostaną przed zbiornikami chłonno – odparowującymi oraz przed wszystkimi wylotami do wód powierzchniowych, a w przypadku, gdy przed wylotem projektowany będzie zbiornik retencyjny to przed zbiornikiem. Jedynie wody opadowe i roztopowe odprowadzane z końcowego odcinka projektowanej drogi (km ok. 656+000 – 658+879) przed odprowadzeniem do kanalizacji miasta Krakowa oczyszczane będą wyłącznie w osadnikach.

Odwodnienie dróg serwisowych, dzięki nadaniu odpowiednich pochyłeń, realizowane będzie powierzchniowo do rowów drogowych. W związku z przewidywanym niewielkim

natężeniem ruchu na drogach serwisowych nie przewiduje się konieczności oczyszczania wód opadowych i roztopowych z nich odprowadzanych.

Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni przebudowywanej Alei Solidarności zostaną ujęte przez projektowany system kanalizacji i odprowadzone do istniejącej kanalizacji miasta Krakowa.

W rejonie km 614+500 oraz km 638+060 projektowanej drogi ekspresowej przewiduje się budowę miejsc obsługi podróżnych kategorii II (MOP II). Zgodnie z zapisami raportu, na terenie MOP zrealizowane zostaną stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Nawierzchnia stanowisk wykonana będzie jako szczelna, a ścieki z jej powierzchni odprowadzane będą do zbiornika bezodpływowego i do kanalizacji opadowej MOP z zasuwą odcinającą. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych zasuwa umożliwi odcięcie ich odpływu do kanalizacji opadowej i zatrzymanie w zbiorniku bezodpływowym. Wody opadowe i roztopowe z terenu MOP będą zbierane i przed odprowadzeniem do systemu odwodnienia projektowanej drogi ekspresowej, oczyszczane w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych. W przypadku, gdy wody opadowe z terenu MOP odprowadzane będą odrębnym systemem odwadniania, przed skierowaniem do odbiornika winny być oczyszczone do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi. Na obecnym etapie przewiduje się, iż ścieki sanitarne z terenu MOP odprowadzane będą do biologicznych oczyszczalni ścieków w obrębie MOP. Natomiast szczegółowy sposób zagospodarowania MOP będzie znany na późniejszym etapie, a wyłoniony w drodze przetargu wykonawca MOP zobowiązany będzie do uzyskania wszelkich niezbędnych decyzji administracyjnych, w tym również decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jeśli taka będzie wymagana.

W ramach budowy drogi ekspresowej za konieczne uznano przełożenie i zabezpieczenia fragmentów rzek Szreniawy, Baranówki i Dłubni, jak również zasypanie niewielkiego fragmentu zbiornika Zesławice, w miejscach gdzie kolidują z planowanym przebiegiem drogi.

Przełożenie koryta Szreniawy w rejonie miejscowości Szczepanowice dotyczyć będzie miejsc, gdzie projektowane podpory obiektu mostowego (estakady) przecinać będą meander koryta rzeki. Przewiduje się, iż po przełożeniu koryta rzeki będzie miało skarpy o nachyleniu 1:1,5, umocnione narzutom kamiennym ciężkim o grubości 50 cm. Całkowity odcinek ingerencji w koryto rzeki wynosić będzie ok. 150 m. Początek umocnienia zabezpieczony zostanie gurtiem betonowym. Koniec umocnienia stanowić będzie opaska w postaci gurtu betonowego spełniającego rolę niskiego progu regulacyjnego, nie stanowiącego przeszkody dla migracji ryb.

Zgodnie z zapisami raportu w celu zastosowania racjonalnych rozwiązań obiektów mostowych za konieczne uznano również przełożenie fragmentu koryta Dłubni oraz Baranówki. W obecnym przebiegu rzeka Dłubnia biegnie po wschodniej stronie projektowanej trasy S7, pod krawędzią wschodniej skarpy projektowanej drogi, w miejscu gdzie planowany jest węzeł drogowy Kraków Mistrzejowice. Jak napisano w raporcie, obecne położenie Dłubni i Baranówki skutkuje potrzebą wykonania co najmniej dwóch dodatkowych skomplikowanych obiektów inżynierskich oraz powoduje konieczność dwukrotnego przecięcia rzeki Dłubni projektowaną drogą główną. Przełożenie koryta Dłubni na zachodnią stronę projektowanej trasy S7 uprości rozwiązania projektowe oraz ograniczy liczbę obiektów mostowych, gdyż projektowana trasa S7 przecinać będzie jedynie koryto Baranówki. Przełożenie fragmentu koryta Dłubni wykonane zostanie na odcinku od km 7+950 do km 8+700 jej biegu, natomiast koryto Baranówki przełożone zostanie na odcinku od km 0+000 do km 0+170 jej biegu. Po przełożeniu ukształtowane koryto rzeki pod obiektami zostanie umocnione płytami ażurowymi, poza obiektami strefa styku skarpy z dnem umocniona zostanie faszyną, a całość ustabilizowana zostanie drewnianymi kołkami. Skarpy zostaną uformowane w spadku 1:1,5 oraz obsiane trawą. Początek oraz koniec umocnień z płyt ażurowych zostanie zabezpieczony gurtami betonowymi zapobiegającymi wymywaniu płyt. Na zakończeniu umocnienia gurt betonowy będzie pełnił rolę niskiego progu regulacyjnego, nie stanowiącego przeszkody dla migracji ryb. Według informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia, całkowity odcinek umocnienia wyniesie ok. 600 m.

Projektowana trasa S7 w rejonie km 653+700 w niewielkim stopniu kolidować będzie również ze zbiornikiem wodnym w Zesławicach, dlatego też stwierdzono konieczność zasypania

jego części. Oszacowano, iż niezbędna do zasypania powierzchnia zbiornika wyniesie ok. 500 m², co stanowić będzie ok. 0,2% całej jego powierzchni. Uznano, iż powyższa ingerencja nie będzie miała znaczącego wpływu na pełnione dotychczas przez ten zbiornik funkcje.

Ponadto, przewiduje się również wykonanie prac umocnieniowych na pozostałych ciekach, których przekroczenie projektowaną trasą S7 będzie się wiązać z budową obiektów mostowych. Prace te obejmować będą odcinki na długości podpór obiektów oraz odcinki do ok. 50 m przed i za obiektami. Natomiast w przypadku przebudowywanego odcinka Alei Solidarności, przewiduje się, iż prace na Dłubni prowadzone będą w rejonie samego mostu oraz na odcinkach ok. 30 m przed i za mostem. Biorąc pod uwagę rodzaj wykonanych prac, termin i sposób ich realizacji nie przewiduje się istotnego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze na tych odcinkach cieków.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewidziano zastosowanie szeregu rozwiązań minimalizujących ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym m.in.:

- wyposażenie każdego zaplecza budowy w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno – bytowych do oczyszczalni ścieków,
- prowadzenie prac wyłącznie sprawnym sprzętem budowlanym,
- ograniczenie do minimum szerokości pasa zajętego pod plac budowy,
- utwardzenie i uszczelnienie terenów przeznaczonych pod zaplecza budowy, place postojowe maszyn, bazy materiałowe i składy paliw,
- zapewnienie sorbentów do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych.

Zaplecza budowy lokalizowane będą poza terenami wrażliwymi na zanieczyszczenie (doliny cieków wodnych, strefy ochronne ujęć wód podziemnych, tereny z siecią rowów melioracyjnych), przez które przebiega trasa planowanej do realizacji drogi ekspresowej, w odległości ponad 100 m. Dopuszcza się możliwość lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowych w mniejszej odległości, w sytuacjach gdy wymagać tego będą względy technologiczne (przy budowie obiektów mostowych i przepustów).

Trasa projektowanej drogi ekspresowej na odcinku ok. km 640+500 do km 645+000 przebiegać będzie przez teren ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Dłubni w Raciborowicach ustanowionej rozporządzeniem Nr 8/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 17 września 2012 r., w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Dłubni w km 10+960 w miejscowości Raciborowice na potrzeby Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie. Zaproponowany sposób odwodnienia projektowanej drogi ekspresowej, w tym również na odcinku przebiegającym przez teren ochrony pośredniej ujęcia wody z rzeki Dłubni, spełnia wymagania ww. rozporządzenia, zgodnie z którymi na terenie ochrony pośredniej zabrania się m.in. budowy dróg krajowych (w tym autostrad), wojewódzkich i powiatowych, torów kolejowych oraz parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha bez ujmowania wód opadowych i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych oraz bez urządzeń zapewniających oczyszczanie ich przed wprowadzaniem do wód i do ziemi, do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi.

Trasa projektowanej S7 w rejonie od km 655+800 do km 659+000 przebiegać będzie przez projektowaną strefę ochrony pośredniej ujęcia „Pas A” należącego do Arcelor Mittal Poland S.A., jak również kolidować będzie ze studniami głębinowymi A4N₃ (w km ok. 657+280 projektowanej trasy S7) i A4N₄ (w km ok. 657+330 projektowanej trasy S7) wchodzącymi w skład tego ujęcia. Jak wynika z raportu likwidacja ww. studni będzie możliwa pod warunkiem wykonania nowych odwiertów o zbliżonych zasobach eksploatacyjnych i jakościowych oraz kompletnej instalacji przyłączeniowej do ujęcia „Pas A”, dopełnienia spraw formalnych oraz zapewnienia dostępu do nowych studni. Likwidacja otworów wykonywana będzie zgodnie z zatwierdzonym projektem prac geologicznych. Przewiduje się, iż na terenie strefy ochrony pośredniej „Pas A” konieczne będzie posadowienie siedmiu wiaduktów. Głębokość eksploatowanych w „Pasie A” ujęć wynosi od 18 do 28,4 m. Na obecnym etapie zakłada się maksymalną głębokość palowania do ok. 20 m, natomiast dokładna głębokość i sposób posadowienia fundamentów zostaną określone na etapie

projektu budowlanego, po dokonaniu szczegółowego rozpoznania geologicznego. Sposób wykonania palowania oraz warunki posadowienia obiektów będą dostosowane do rodzajów gruntów i możliwości technicznych.

Trasa projektowanej S7 przebiegać będzie również w odległości ok. 5 m od ujęcia wody w miejscowości Moczydło, z którego wody ujmowane są z głębokości 40 m. Podczas realizacji inwestycji nie przewiduje się głębokich wykopów (powyżej 3 m) w rejonie ujęcia, stąd autorzy raportu ocenili, że inwestycja nie będzie miała wpływu na jakość wód przedmiotowego ujęcia ani na ich poziom wodonośny. Ponadto, przewiduje się, że projektowana droga ekspresowa w km ok. 616+600 przebiegać będzie w niewielkiej odległości od ujęcia w miejscowości Antolka. Ujęcie to posiadało wyznaczoną bezpośrednią strefę ochronną, natomiast obecnie nie ma wyznaczonej strefy ochrony pośredniej. Podczas realizacji inwestycji przewiduje się w tym rejonie wykop o głębokości ok. 6 m. Przedmiotowe ujęcie stanowią studnie, ujmujące poziom wodonośny z głębokości 80 m, dlatego też uznano, że realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na jakość wód przedmiotowego ujęcia, jak również nie wpłynie na poziom ujmowanych wód.

Z uwagi na fakt, iż szczegółowy zakres prac, jaki będzie realizowany w rejonie ww. ujęć, a zatem i wpływ jaki mogą wywierać na stan i jakość wody w tych ujęciach, znany będzie na etapie rozwiązań projektowych, konieczne jest przeanalizowanie i ocena wpływu inwestycji oraz skuteczność zaproponowanych rozwiązań minimalizujących jej ewentualny negatywny wpływ na stan i jakość wody w tych ujęciach, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Trasa projektowanej drogi ekspresowej przecinać będzie cieki należące do jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) – JCWP Nidzica do Nidki o europejskim kodzie PLRW200072139816, JCWP Szreniawa do Piotrówki o europejskim kodzie PLRW20007213924, JCWP Pokojówka o europejskim kodzie PLRW200062139269, JCWP Baranówka o europejskim kodzie PLRW200062137669 oraz JCWP Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujęcia o europejskim kodzie PLRW20009213769. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2011 Nr 49 poz. 549) JCWP Nidzica do Nidki, JCWP Szreniawa do Piotrówki oraz JCWP Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujęcia posiadają status silnie zmienionych części wód, których stan oceniono jako zły, a ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWP Pokojówka oraz JCWP Baranówka posiadają status naturalnych części wód, których stan oceniony został jako zły, a ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. W przypadku naturalnych części wód powierzchniowych celem środowiskowym jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ekologicznego, zaś dla silnie zmienionych części wód celem środowiskowych jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego potencjału ekologicznego. Trasa projektowanej drogi przebiegać będzie również w granicach trzech jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) – JCWPd nr 120 o europejskim kodzie PLGW2200120, JCWPd nr 137 o europejskim kodzie PLGW2200137 oraz JCWPd nr 138 o europejskim kodzie PLGW2200138. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stan chemiczny wszystkich ww. JCWPd oceniony został jako dobry, stan ilościowy JCWPd nr 120 i JCWPd nr 137 oceniony został jako dobry, natomiast stan ilościowy JCWPd nr 138 oceniony został jako zły. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla wszystkich ww. JCWPd ocenione zostało jako niezagrożone. W przypadku jednolitych części wód podziemnych celem środowiskowym jest dobry stan ilościowy i chemiczny. Jednocześnie, na podstawie danych monitoringowych pozyskanych z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska ustalono, iż zarówno stan ilościowy jak i chemiczny wszystkich ww. JCWPd jest dobry, dlatego też realizując inwestycję należy dążyć do niepogarszania ich stanu.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na pogorszenie elementów fizykochemicznych, chemicznych, biologicznych i morfologicznych w stopniu, który spowodowałby pogorszenie stanu jednolitych części wód powierzchniowych i nie osiągnięcie ustalonych dla nich celów środowiskowych. Zaprojektowane urządzenia do zbierania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, a także wskazane w raporcie i niniejszej decyzji sposoby prowadzenia prac oraz lokalizacji i organizacji zapleczy budowy, zabezpieczą wody

powierzchniowe przed możliwością ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi oraz nadmierną ilością zawieszin ogólnych, które spowodowałyby pogorszenie warunków fizykochemicznych i tlenowych w wodach powierzchniowych. Jedynie w trakcie realizacji obiektów wymagających ingerencji w koryta cieków wodnych, w tym również ich przekładanie i ubezpieczanie, może powodować czasowe pogorszenie warunków fizykochemicznych i tlenowych w cieku (zwiększenie mętności wody, spadek zawartości tlenu, wzrost zawiesiny, ewentualnie BZT), nie mniej jednak będzie to stan przemijający, niemający wpływu na ocenę stanu JCWP. Również przebudowa cieków oraz umacnianie ich dna i brzegów w obrębie obiektów infrastruktury drogowej, która lokalnie wpłynie na elementy hydromorfologiczne poszczególnych cieków, z uwagi na stosunkowo niewielki zakres nie będzie miała istotnego wpływu na hydromorfologię ww. JCWP. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie również na stan chemiczny wód podziemnych, gdyż zaproponowany sposób jego realizacji, zabezpieczy środowisko gruntowo wodne i wody podziemne przed emisją zanieczyszczeń ropopochodnych oraz innych substancji niebezpiecznych do ziemi i wód. W związku z powyższym, należy uznać, iż realizacja trasy S7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska), nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego i ilościowego jednolitych części wód podziemnych i nie spowoduje nieosiągnięcia ustalonych dla nich celów środowiskowych.

Na etapie budowy występować będzie emisja hałasu, związana z pracą ciężkiego sprzętu podczas wykonywania prac budowlanych przez maszyny drogowe oraz podczas transportu ładunków przez pojazdy ciężarowe. Rozwiązaniem zmniejszającym oddziaływanie akustyczne na etapie budowy w rejonie zabudowy mieszkaniowej jest ograniczanie u źródła poprzez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska, grupowanie maszyn w jednym miejscu, aby teren objęty ponadnormatywnym hałasem był jak najmniejszy oraz niedopuszczanie do nakładania się pracy maszyn budowlanych, a także wykonywanie prac budowlanych w możliwie jak najkrótszym czasie jedynie w porze dnia tj. w godz. 6 – 22. Ponadto, zaplecze budowy powinno być ulokowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływanie na etapie realizacji będzie krótkotrwale (front robót będzie prowadzony odcinkami) i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Na potrzeby opracowania raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wykonana została prognoza ruchu, dla której bazą wyjściową były Generalne Pomiary Ruchu (GPR) z roku 2010. Na potrzeby wykonania prognoz dotyczących oddziaływania hałasu na środowisko przedmiotowej inwestycji przeprowadzono analizy dla dwóch horyzontów czasowych: roku 2015 i roku 2025. Przy czym rok 2015 jest traktowany jako analityczny rok oddania drogi do ruchu, natomiast Inwestor szacuje, że realnym terminem oddania drogi do ruchu będzie rok 2020. Różnice w prognozie ruchu dla roku 2015 i 2020 są niewielkie i nie wpłynęłyby na dobór środków minimalizujących oddziaływanie hałasu na środowisko, gdyż w tym przypadku ekrany akustyczne są planowane z uwzględnieniem prognoz wykonanych dla roku 2025. Wyniki obecnie przedstawionych w raporcie obliczeń dla roku 2015 wskazują, iż natężenia ruchu na drodze krajowej nr 7 na odcinku Moczydło – Kraków wyniosą od 10200 poj./dobę (w rejonie miejscowości Moczydło) do 20620 (odcinek Michałowice – Węgrzce). Około 15% potoku ruchu będą stanowiły pojazdy ciężkie (samochody ciężarowe i autobusy). Wyniki obliczeń dla roku 2025 przedstawiają natężenia ruchu na drodze krajowej nr 7 na odcinku Moczydło – Kraków o wielkości od 14630 poj./dobę (w rejonie miejscowości Moczydło) do 26210 (odcinek Michałowice – Węgrzce). Około 17% potoku ruchu będą stanowiły pojazdy ciężkie (samochody ciężarowe i autobusy). Jednocześnie Inwestor niniejszą decyzją został zobligowany do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, na potrzeby której zostanie wykonana ponowna prognoza ruchu oparta o nowe wskaźniki PKB oraz nowy GPR z 2015.

Podczas eksploatacji przedstawione w raporcie prognozy rozprzestrzeniania się hałasu wskazują na polepszenie klimatu akustycznego w sąsiedztwie budowanej drogi S7 po wykonaniu zabezpieczeń akustycznych. W miejscach lokalizacji zabudowy podlegającej ochronie

akustycznej, w których poziom dźwięku przekracza poziomy dopuszczalny określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.2014.112 j.t.) zaproponowano zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych w lokalizacjach i o parametrach wskazanych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji. Wszystkie ekrany zaprojektowane zostały jako pochłaniające, z wyjątkiem wiaduktów, gdzie planuje się zastosowanie ekranów przezroczystych odbijających. Zabezpieczenia akustyczne zostały zaprojektowane dla faktycznie zagospodarowanych terenów zabudowy podlegającej ochronie akustycznej. W przypadku terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, ale aktualnie niezabudowanych nie przewiduje się projektowania zabezpieczeń w formie ekranów akustycznych z uwagi na brak faktycznego ich zagospodarowania. Przy czym w przypadku zaistnienia takiej potrzeby – wynikającej z faktycznego powstania zabudowy podlegającej ochronie w okresie poprzedzającym realizację inwestycji będzie istniała możliwość zaprojektowania zabezpieczeń akustycznych. Dlatego na etapie sporządzenia projektu budowlanego należy zweryfikować aktualny stan zabudowy oraz zinventaryzować tereny wymagające ochrony akustycznej i przeanalizować, czy w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, którą nałożono na Inwestora niniejszą decyzją, nie będzie konieczności weryfikacji lokalizacji i parametrów zaproponowanych w niniejszej decyzji zabezpieczeń akustycznych.

Istnieje możliwość rezygnacji z odcinka zaprojektowanego ekranu akustycznego w sytuacji wykupu obiektu podlegającego ochronie akustycznej, jego wyburzenia lub zmiany przeznaczenia.

W raporcie dokonano analizy oddziaływania skumulowanego w zakresie hałasu od istniejących i planowanych tras drogowych, od istniejących linii kolejowych oraz tramwajowych. Oddziaływanie zostało przedstawione łącznie i dla takiego oddziaływania zostały dobrane zabezpieczenia akustyczne.

Forma i skala projektowanego przedsięwzięcia nie spowoduje ponadnormatywnego pogorszenia warunków akustycznych w wyniku eksploatacji projektowanej drogi ekspresowej S-7 w miejscach występowania zabudowy mieszkaniowej, po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych, poza jednym miejscem, w którym mamy do czynienia z oddziaływaniem skumulowanym z linią kolejową, opisanym poniżej.

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wykazało, że przy zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych tj. zastosowanie ekranów akustycznych, także odpowiednią organizację prac budowlanych, standardy oddziaływania hałasu na obszarach chronionych pod względem oddziaływania akustycznego powinny zostać dotrzymane. Przedstawione w raporcie obliczenia równoważnego poziomu dźwięku na fasadzie budynku na wysokości drugiej kondygnacji (6 m) przed i po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dla 2015 roku i 2025 wskazują, że dla wybranego wariantu inwestycji przekroczenie hałasu wystąpić może tylko w jednym z 207 punktów referencyjnych tj. w Puncie Bud 21 (dz. nr 462/1 obr. Szczepanowice - prawa strona drogi – km 629+780), zlokalizowanym w pobliżu krzyżowania się linii kolejowej i drogi S7. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku dla punktu Bud 21 w wariantcie III wynikają z sumowania się dwóch źródeł dźwięku projektowanej S7 oraz linii kolejowej. Poziomy dźwięku dla dnia po zsumowaniu hałasu są następujące: dla dnia 63,1 dB (w rozbiu na pojedyncze źródła dźwięku: od S7 - 58,3 dB i od linii kolejowej - 61,3 dB), natomiast dla pory nocnej po zsumowaniu 58,6 dB (w rozbiu na pojedyncze źródła dźwięku: od S7 54,8 dB i od linii kolejowej - 56,3 dB). Z uwagi na niewielkie przekroczenia hałasu skumulowanego oraz specyfikę miejsca posadowienia ww. budynku, **w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej**, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia, a także oceni czy w raporcie przyjęto słuszne założenia oraz czy w związku z tym zaproponowano wystarczające zabezpieczenia. Ponadto, w związku z przejściem projektowanej drogi S7 we wszystkich wariantach przez ogródki działkowe w rejonie Zesławic, co spowoduje rozcięcie terenu ogródków działkowych liniami rozgraniczającymi inwestycji na dwa bardzo małe fragmenty terenu (w raporcie oznaczone jako: Ogr 1 – lewa strona drogi – km 653+730, Ogr 2 prawa strona drogi –

km 653+930), istnieje przypuszczenie, iż ww. tereny przestaną być użytkowane w dotychczasowy sposób. W związku z powyższym, w niniejszej decyzji wskazano również to miejsce do analizy porealizacyjnej. Biorąc pod uwagę zapisy art. 135 ust.5 ustawy Prawo ochrony środowiska, na podstawie analizy porealizacyjnej, w sytuacji w której pomimo wprowadzenia środków ochrony przed hałasem nie będzie możliwości dotrzymania standardów w środowisku w wyniku eksploatacji przedmiotowej inwestycji, opracowana zostanie dokumentacja do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W ww. sytuacji obszar ograniczonego użytkowania dla drogi szybkiego ruchu ustanowi Sejmik Województwa Małopolskiego w drodze uchwały.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, pod kątem oceny stanu jakości powietrza, zlokalizowane jest w strefie aglomeracji krakowskiej oraz strefie małopolskiej. Kryteriami w rocznej ocenie jakości powietrza: dla SO₂, NO₂, CO, C₆H₆, pyłu PM₁₀, i zawartości ołowiu w pyłe PM₁₀, dokonywanej pod kątem ochrony zdrowia, ochrony roślin, są poziomy dopuszczalne wymienionych substancji zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Klasyfikacja stref dokonana została dla każdego zanieczyszczenia oddzielnie, na podstawie najwyższych stężeń (tzn. występujących w najbardziej zanieczyszczonych rejonach). Zgodnie z powyższą klasyfikacją, do klasy C zostały zaliczone następujące strefy: aglomeracja krakowska z uwagi na stężenia substancji: B(a)P - rok, NO₂ - rok, PM₁₀ 24-godz., PM₁₀ - rok, PM_{2,5} - rok oraz strefa małopolska z uwagi na: B(a)P- rok, PM₁₀ 24-godz., PM₁₀ - rok, PM_{2,5} - rok, pozostałe mieszczą się w klasie A. Jednocześnie zaznaczyć należy, iż teren, na którym jest planowana przedmiotowa droga nie znajduje się w obszarze, w którym występują inwestycje mające bezpośredni wpływ na wzrost w/w zanieczyszczeń, poza aglomeracją krakowską. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia stanu czystości powietrza w perspektywie do 2025 r. W skali województwa małopolskiego wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na jakość powietrza należy ocenić jako pozytywny, z uwagi na upłynnienie ruchu i odciążenie istniejących dróg lokalnych.

Realizacja przedsięwzięcia zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji będzie wprowadzała zanieczyszczenia pyłowo – gazowe do środowiska.

W obliczeniach wielkości emisji zanieczyszczeń uwzględnione zostało m.in. obecne tło zanieczyszczeń, zagospodarowanie terenu, prognozowane natężenie ruchu, średnia prędkość pojazdów.

W trakcie budowy drogi emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny, który ulegał będzie zmianom w zależności od miejsca i fazy budowy drogi, zanika wraz z zakończeniem budowy określonego odcinka drogi. W niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek spełnienia szeregu warunków ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowo - gazowych do powietrza na etapie budowy. W tym na inwestora nałożono niniejszą decyzją obowiązek m.in.: transportowania mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów, utrzymywania dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie (sprzątanie zanieczyszczonych powierzchni z zalegającego błota) oraz zapewnieniu właściwej organizacji prac budowlanych. Zatem stwierdza się, iż na etapie budowy nie będzie ponadnormatywnego oddziaływania pod kątem emisji do powietrza, z uwagi na zastosowanie środków minimalizujących oraz z uwagi na fakt, że droga będzie wykonywana fragmentami, a emisje zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza związane z miejscem zlokalizowania placów budowy jak i danego odcinka drogi nie będą zanieczyszczeniem stałym.

Dla oceny oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie ludzi, biorąc pod uwagę inwestycje transportowe, zasadnicze znaczenie ma emisja dwutlenku azotu. Z uwagi jednak na fakt, iż ponadnormatywne wartości określone dla tego wskaźnika, na etapie eksploatacji, zgodnie z przedstawionym w raporcie graficznym rozkładem zanieczyszczeń, mieszczą się w granicy pasa drogowego i występują tylko w nielicznych punktach na całej długości planowanego odcinka drogowego - stwierdza się, że również emisja pozostałych wprowadzanych zanieczyszczeń nie będzie wychodziła poza pas drogowy. W przypadku innych zanieczyszczeń, oprócz pyłu zawieszonego, prognozowany zasięg oddziaływania przedsięwzięcia jest mniejszy. W odniesieniu do stężenia pyłu zawieszonego PM-10, wyłączając sam pas drogowy i biorąc pod uwagę tylko emisje pochodzące od przejeżdżających pojazdów nie zostanie przekroczona roczna częstość

przekroczeń dla stężeń pyłu PM-10, pyłu zawieszonego PM 2,5. Biorąc powyższe pod uwagę stwierdza się, że przy właściwym utrzymaniu drogi, na etapie eksploatacji nie będą przekroczone wartości dopuszczalne.

Ponadto, należy zauważyć, iż droga ekspresowa S-7 w nowym śladzie zdejmie ruch tranzytowy i część ruchu lokalnego z istniejącej drogi krajowej nr 7. Skutkować to będzie rozłożeniem zanieczyszczeń powstających w wyniku ruchu pojazdów samochodowych na obu ww. drogach, a zatem należy uznać, iż rodzaj i ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza z ww. tras komunikacyjnych na terenie miasta Krakowa pozostaną niezmienione.

Charakter oraz skala przedmiotowego przedsięwzięcia, nie spowoduje zmian warunków klimatycznych na obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem. Budowa drogi ekspresowej S-7 nie jest przedsięwzięciem, które będzie powodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń mogących mieć wpływ na zmiany klimatu, gdyż planowana droga będzie miała na celu przejęcie i upłynnienie ruchu samochodowego z innych dróg w województwie. W związku z budową ww. drogi może nastąpić zmiana warunków termicznych – szczególnie na obszarach płaskich i otwartych, ale powinna się ona ograniczyć wyłącznie do obrębu pasa drogowego, w związku z tym nie powinny pojawić się odczuwalne zmiany odnoszące się do klimatu.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady z następujących prac: robót ziemnych, ułożenia nawierzchni drogi, usuwania nawierzchni z istniejących jezdni, które będą wymagały przebudowy, wycinki drzew i krzewów, funkcjonowania zaplecza budowy.

W odniesieniu do gospodarowania odpadami bezwzględnie muszą zostać wypełnione wszystkie zapisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy, co umożliwia następnie ich odzysk, jako surowców wtórnych w całości lub w części, bezpośrednio lub przez przetworzenie. Pozostała, niewielka część odpadów, które nie będą się nadawały do odzysku zostanie unieszkodliwiona np. poprzez składowanie na składowisku odpadów. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia. W ramach inwestycji będzie miało miejsce przemieszczanie znacznej ilości mas ziemnych. Ten aspekt będzie objęty analizą na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z projektowaną budową drogi ekspresowej przewiduje się usunięcie kolizji z liniami wysokiego napięcia 110 kV i 220 kV. Zakres prac obejmuje ustawienie nowych słupów wraz z fundamentami i uziemieniami, montaż nowej izolacji, przewodów roboczych oraz odgromowych, a także demontaż zbędnych elementów po przebudowie linii energetycznych. Na trasie projektowanej inwestycji nie występują do przebudowy stacje transformatorowe 110/15 kV (WN/SN), natomiast w śladzie łącznicy w Mistrzejowicach w kierunku wschodnim zlokalizowana jest stacja transformatorowa 15/0,4 kV (SN/nn). Dokładny zakres przebudowy poszczególnych linii wysokiego napięcia zostanie przedstawiony w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, opracowanym na etapie wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Niekorzystny wpływ na powierzchnię ziemi w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie wynikał z konieczności przeprowadzenia niezbędnych prac budowlanych, a przede wszystkim robót ziemnych niezbędnych dla realizacji posadowienia nowych konstrukcji wsporczych, a także poruszania się ciężkiego sprzętu budowlanego. Oddziaływania te będą miały charakter lokalny (ograniczony do bezpośredniego sąsiedztwa demontowanych i posadawianych słupów) i należy określić je jako bardzo niewielkie, zupełnie nieporównywalne z oddziaływaniem, jakie wystąpi przy pracach budowlanych związanych z budową projektowanej drogi. Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie się wiązał z prawdopodobieństwem powstania istotnych negatywnych oddziaływań na powierzchnię ziemi, w tym na poszczególne komponenty przyrodnicze z nią związane – gleby, rzeźbę, powierzchniowe utwory geologiczne.

Analizy przeprowadzone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wskazują, że na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową leżącymi pod fragmentami analizowanych

linii nie będą przekroczone standardy jakości środowiska ustalone dla pola elektrycznego w rozporządzeniu.

W zakresie oddziaływania akustycznego należy stwierdzić, że hałas emitowany przez linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia jest nieistotny, związany ze zjawiskami ulotowymi, których intensywność zależy przede wszystkim od warunków atmosferycznych. Na podstawie danych literaturowych oddziaływanie akustyczne nie przekracza wartości 33,5 dB, zatem nie będzie wyróżniało się z tła.

Należy jednak zaznaczyć, że pomimo, iż już na tym etapie postępowania, gdzie nie są jeszcze znane wszystkie szczegółowe rozwiązania w zakresie przebudowy kolidujących z drogą ekspresową linii wysokiego napięcia, można stwierdzić, iż ich przebudowa nie spowoduje negatywnych zmian w obecnie obserwowanym stanie środowiska to na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, powyższe informacje i dane zostaną zweryfikowane.

Warunki techniczne oraz przebieg drogi i ekranów akustycznych pod liniami elektroenergetycznymi należy uzgodnić z zarządzającym linią. Oddziaływanie pola elektromagnetycznego nie może przekraczać dopuszczalnych poziomów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobu sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. Nr 192 poz. 1883).

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wymagana będzie także przebudowa gazociągów średniego i wysokiego ciśnienia. W zakres prac będzie wchodziło zamknięcie istniejącego odcinka, przygotowanie miejsca pod nowy fragment rurociągu - wykopanie rowu, wykonanie nowego odcinka rurociągu, próba szczelności, otwarcie nowego odcinka, deinstalacja lub zabezpieczenie i pozostawienie wyłączonej części rurociągu. Prace związane z przełożeniem gazociągu będą miały na celu zmianę przebiegu odcinka sieci gazowej w taki sposób, aby zapewnić przejście planowanej osi drogi w miejscu przebiegu gazociągu pod kątem maksymalnie zbliżonym do kąta prostego w stosunku do istniejącego gazociągu.

Wystąpienie kolizji z istniejącą siecią gazową w wariancie III występuje w rejonie: Kraków Krzesławice – Dłubnia, Kraków Kopiec Wandy – Dłubnia, pozostałe – w km 642+990. Przy czym zakres przebudowy w tym grubość przykrycia pod powierzchnią terenu, grubość przykrycia pod dnem rowu oraz pod powierzchnią drogi oraz ostateczny przebieg i charakter wymaganych prac musi zostać określony w wykonanym przez uprawnione osoby projekcie przebudowy sieci, wykonanym na etapie opracowywania projektu budowlanego dla analizowanego odcinka drogi S-7 i zatwierdzonym przez właściciela danego odcinka gazociągu.

Biorąc pod uwagę obowiązujące praktyki i doświadczenia w zakresie budowy i oddziaływania przedsięwzięć związanych z budową gazociągów, a także niewielką skalę i zakres planowanej przebudowy, iż będzie ona miała niewielki wpływ na środowisko, szczególnie w porównaniu ze skalą zasadniczych robót budowlanych wykonywanych w ramach planowanego przedsięwzięcia.

Na terenie planowanej inwestycji oraz w granicach jej oddziaływania znajdują się elementy architektury wpisane do rejestru zabytków oraz umieszczone w ewidencji zabytków. W kolizji ze wszystkimi wariantami inwestycyjnymi znajduje się schron amunicyjny w Nowej Hucie, figurujący w gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków. Zgodnie z opinią Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie, schron amunicyjny przy ul. Łowińskiego powinien zostać bezwzględnie zachowany, co uwzględnia przedłożona do wniosku o wydanie niniejszej decyzji dokumentacja.

Trasy wszystkich projektowanych wariantów kolidują z wpisaniem do rejestru zabytków Krakowa układem urbanistycznym Nowej Huty (przecięcie drogi S-7 z Aleją Solidarności w Krakowie). Biorąc pod uwagę opinię Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie w niniejszej decyzji do realizacji wskazano wariant I, jako rozwiązanie najmniej ingerujące w ww. zabytek, o czym mowa na str. 18 niniejszej decyzji.

Na terenie planowanej inwestycji oraz w granicach jej oddziaływania zlokalizowano stanowiska archeologiczne. W celu określenia rzeczywistego oddziaływania inwestycji na

stanowiska archeologiczne oraz zweryfikowania informacji o istniejących stanowiskach udokumentowanych w Archeologicznym Zdjęciu Polski, uzyskanych z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków (WUOZ) w Krakowie, przeprowadzone zostały za zgodą Urzędu, badania powierzchniowe w pasie po 150 m po obu stronach osi jezdni. Odkryto lub zweryfikowano 152 stanowiska archeologiczne oraz kurhan, będące w kolizji lub zagrożone inwestycją. W związku z możliwością wystąpienia nowych znalezisk archeologicznych, a także z ewentualnym zagrożeniem dla zinwentaryzowanych już stanowisk archeologicznych, prace ziemne prowadzone w trakcie realizacji inwestycji winny mieć zapewniony nadzór archeologiczny, co podkreślono w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Ślad drogi ekspresowej (w wariantcie III, wybranym do realizacji) przecina Obszar Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej (Uchwała NR XVIII/303/12 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 lutego 2012 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej) z południa na północ w jego środkowej części na odcinku o długości około 27 km. Ponadto, droga będzie przebiegała w odległości około 600 m od rezerwatu przyrody Kwiatówka (Zarz. Min. Les. i Przem. Drzew. Nr 185.z dnia 30.12.1966 r.) i obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Kwiatówka PLH120056 oraz w odległości około 200 m od granic obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Poradów PLH120072. Południowy odcinek drogi ekspresowej będzie także przecinał obszar otuliny Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego (Rozporządzenie Nr 84/06 Wojewody Małopolskiego z dnia 17 października 2006 r. w sprawie Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego) na długości około 3,6 km.

Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Kwiatówka PLH120056 został wyznaczony dla ochrony siedlisk przyrodniczych: grądu środkowoeuropejskiego *Tilio Carpinetum* o kodzie 9170 i ciepłolubne dąbrowy *Quercetalia pubescenti-petraeae* o kodzie 9110 oraz rośliny: dzwoniecznik wonny *Adenophora lilifolia* o kodzie 4068. Na terenie obszaru o znaczeniu dla Wspólnoty Poradów PLH120072 przedmiotami ochrony są siedliska przyrodnicze: zarośla jałowca pospolitego na murawach nawapiennych o kodzie 5130, murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*) o kodzie 6210 oraz grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) o kodzie 9170. Ze względu na fakt, iż projektowana droga ekspresowa przebiegać będzie poza ww. obszarami Natura 2000 i nie będzie naruszała siedlisk gatunków chronionych i siedlisk przyrodniczych w obrębie tych obszarów, nie wykazano, aby w fazie budowy i eksploatacji doszło do zniszczenia tych siedlisk, a zatem stwierdzić można, iż droga nie będzie wpływać na przedmioty ochrony tych obszarów. Dodatkowo, ze względu na rodzaj prowadzonych prac i specyfikę obszarów Natura 2000, nie wystąpi prawdopodobieństwo naruszenia integralności ww. obszarów o znaczeniu dla Wspólnoty i spójności sieci Natura 2000.

Negatywny wpływ drogi na rezerwat przyrody Kwiatówka może się zaznaczyć głównie w zakresie oddziaływania na faunę, ze względu na barierowe oddziaływanie drogi. W celu minimalizacji tego oddziaływania zostało zaprojektowane górne przejście dla zwierząt w km 607+000 o szerokości około 50 m, położone w bezpośrednim sąsiedztwie kompleksu leśnego Chrusty, w którym położony jest ten rezerwat przyrody. Głównym przedmiotem ochrony w tym rezerwacie przyrody jest zespół roślinny – świetlista dąbrowa *Potentillo albae-Quercetum*. Biorąc pod uwagę, iż projektowana droga ekspresowa nie ingeruje w obszar rezerwatu, a tym samym w chronioną dąbrowę, nie stwierdzono aby w fazie budowy i eksploatacji zaistniało negatywne oddziaływanie na ten zespół roślinny.

W obszarze otuliny Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego zostanie zmienione ukształtowanie terenu w obrębie pasa drogowego, będą usunięte zadrzewienia kolidujące z inwestycją, wzdłuż drogi powstanie ogrodzenie uniemożliwiające migrację zwierząt na i z terenu Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego. Dlatego zaprojektowano obiekty pełniące funkcje przejść dla zwierząt średnich, małych i płazów, pozwalające na zachowanie drożności korytarzy migracyjnych.

Zbiorowiska roślinne i rośliny chronione, dziko występujące zwierzęta i ich siedliska znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji zostały szczegółowo opisane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S-7 na odcinku Moczydło – Kraków, sporządzonym przez GDDKiA. W raporcie zaproponowano

również działania minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na florę i faunę regionu Wyżyny Miechowskiej.

Na terenie przeznaczonym pod inwestycję i w zasięgu jej bezpośredniego oddziaływania zinwentaryzowano następujące siedliska przyrodnicze chronionych gatunków roślin i zwierząt:

a) siedliska przyrodnicze:

- grąd subkontynentalny *Tilio Carpinetum*, kod 9170 w km 605+413 – 609+285 (kolizja na fragmentach odcinka), 624+818-624+892, 634+249-634+335, 634+419-634+722 – zniszczone zostanie około 5,67 ha siedliska,
- murawy kserotermiczne *Festuco-Brometea*, kod 6210 w km 610+330-610+393, 631+602-631+635633+462-633+679 – zniszczone zostanie około 2,5 ha siedliska,
- łęg olszowo-jesionowy, kod 91E0 w km 630+019-630+084, 630+055-630+242, 648+663-648+775 – zniszczone zostanie około 1,04 ha siedliska,

Inwestycja koliduje także z drzewostanami bukowymi. Według danych z raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko, w wyniku realizacji inwestycji wyciętych zostanie ok. 6,16 ha buczyn, które nie zostały sklasyfikowane jako siedlisko żyzna buczyna, o kodzie 9130.

b) chronione gatunki roślin (wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin) – 18 gatunków:

- gnieźnik leśny – ochrona częściowa,
- buławik wielokwiatowy – ochrona ścisła,
- wawrzynek wilczełyko – ochrona częściowa,
- dziewięciśń bezłodygowy – ochrona częściowa,
- kruszczyk szerokolistny – ochrona częściowa,
- podkolan biały – ochrona częściowa,
- goryczka trojeściowa – ochrona częściowa,
- goryczka krzyżowa – ochrona ścisła,
- centuria pospolita – ochrona częściowa,
- dzwonek syberyjski – ochrona ścisła,
- storczyk kukawka – ochrona ścisła,
- powojnik prosty – ochrona ścisła,
- wilżyna ciernista – ochrona częściowa,
- lilia złotogłów – ochrona ścisła,
- aster gawędka – ochrona ścisła,
- storczyk sp.,
- miodownik melisowaty – ochrona częściowa.

Pas drogowy koliduje z siedliskami następujących gatunków: storczyk sp. i aster gawędka. Osobniki tych gatunków powinny zostać przeniesione poza teren inwestycji. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano także potencjalne gatunki, które mogą występować na terenie zajęтым pod pas drogowy, inne niż ww. W związku z tym, wszystkie chronione gatunki roślin, które będą wymagały przesadzenia powinny być wytypowane na etapie ponownej oceny lub przez nadzór przyrodniczy przed rozpoczęciem prac budowlanych. Na zniszczenie siedlisk i osobników gatunków chronionych oraz na przeniesienie niektórych z nich na siedliska zastępcze wymagana jest zgoda RDOŚ w Krakowie na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

c) chronione gatunki grzybów:

- chropiatka pędzelkowata,
- muchomor oliwkowy,
- mleczaj złocisty,
- muchomor oliwkowy,
- mleczaj złocisty,
- łzawniczka kustrzebkowata,

- gwiazdosz frędzelkowaty.

Siedlisko żadnego z ww. gatunków nie koliduje z pasem drogowym.

d) chronione gatunki zwierząt (wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt):

- kret europejski – ochrona częściowa,
- bóbr europejski – ochrona częściowa,
- borowiec wielki – ochrona ścisła,
- gacek brunatny – ochrona ścisła,
- karlik malutki – ochrona ścisła,
- mopek – ochrona ścisła,
- mroczek późny – ochrona ścisła,
- nocek brunatny – ochrona ścisła,
- żaba trawna – ochrona częściowa,
- ropucha szara – ochrona częściowa,
- jaszczurka zwinka – ochrona częściowa,
- ropucha zielona – ochrona ścisła,
- żmija zygzakowata – ochrona częściowa,
- żaba wodna – ochrona częściowa,
- grzebiuszka ziemna – ochrona ścisła,
- żaba moczarowa – ochrona ścisła,
- kilkadziesiąt gatunków ptaków podlegających ochronie prawnej,
- ok. 15 gatunków owadów podlegających ochronie prawnej.

Wpływ drogi na wyżej wymienione gatunki będzie różny.

Najbardziej narażone na negatywne oddziaływania drogi będą płazy, dlatego w celu ich ochrony ustalono konieczność budowy przepustów pełniących funkcję przejść dla płazów, montaż siatek o małej średnicy oczek lub betonowych barier uniemożliwiających płazom wejście na korpus drogi, ukształtowanie łagodnych nachyleń skarp rowów i sztucznych zbiorników wodnych budowanych na potrzeby odwodnienia drogi. Ponadto określono obowiązek ogrodzenia siatką lub grubą folią terenu budowy w miejscach masowego występowania płazów, chwytania i przenoszenia płazów poza teren budowy przed rozpoczęciem prac ziemnych, a także w trakcie trwania budowy. Wszelkie urządzenia wodne oczyszczające wody opadowe i roztopowe będą zaprojektowane w taki sposób, aby nie stały się one pułapką dla tych zwierząt.

Dla ochrony lęgów ptaków ustalono terminy wykonywania wycinki drzew i krzewów tj. poza okresem od 1 marca do 15 sierpnia. Dopuszczono możliwość wycinki w ww. terminie pod warunkiem, że bezpośrednio przed przystąpieniem do tych prac ornitolog sprawdzi, czy w obrębie drzew i krzewów oraz w płatach trzcinowisk przeznaczonych do usunięcia nie znajdują się gniazda ptaków. W przypadku stwierdzenia obecności gniazd ptaków podlegających ochronie niezbędne będzie uzyskanie zgody organu, o którym mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody na wykonanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków podlegających ochronie. Dopiero po uzyskaniu tej zgody będzie można przystąpić do wycinki drzew, krzewów i trzcinowisk.

Dla ochrony ptaków przed rozbijaniem się o przeźroczyste ekrany akustyczne określono obowiązek ich oznakowania pionowymi czarnymi pasami, zgodnie z rozstrzygnięciem niniejszej decyzji. Utrata miejsc lęgowych ptaków w wyniku wycinki drzew i krzewów zostanie zrekompensowana poprzez założenie nowych zadrzewień w ramach inwestycji, które zostaną uwidocznione w planie zagospodarowania zielenią, wykonanym na etapie dokumentacji projektowej.

Ponadto, z uwagi na konieczność zasypania fragmentu zbiornika wodnego w Zesławicach oraz stwierdzoną w raporcie o oddziaływaniu na środowisko obecnością siedlisk lęgowych ptaków w tym rejonie, sposób i terminy prowadzenia prac w ww. zakresie, powinny zostać określone na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Dla ochrony nietoperzy wskazano na konieczność założenia zadrzewień, w miejscach występowania ich siedlisk i żerowisk w sąsiedztwie projektowanej drogi, umożliwiających im

orientację w terenie i pokonywanie bariery pasa drogowego. Nietoperze mogą także wykorzystywać zaprojektowane przejścia dla zwierząt średnich i dużych do przelotów pomiędzy obszarami rozdzielonymi pasem drogowym.

W raporcie stwierdzono występowanie na terenie inwestycji i w jej sąsiedztwie 15 gatunków bezkręgowców, tj.:

- trzmiel ziemny,
- trzmiel szary,
- trzmiel gajowy,
- modliszka zwyczajna,
- modraszek arion,
- trzmiel kamiennik,
- mrówka śmawa,
- mrówka rudnica,
- biegacz fioletowy,
- pachnica dębowa,
- trzmiel rudy,
- biegacz gajowy,
- trzmiel rudy,
- trzmiel rudoszary,
- trzmiel różnobarwny.

Spośród ww. gatunków działania minimalizujące zaproponowano dla pachnicy dębowej, ze względu na planowaną wycinkę drzew, które mogą stanowić jej potencjalne siedliska. Polegają one na obowiązku sprawdzenia każdego drzewa liściastego przeznaczonego do wycinki, którego średnica przekracza 60 cm, pod kątem występowania tego gatunku i zabezpieczenia stwierdzonego siedliska pachnicy, znajdującego się w ściętym drzewie, zgodnie z zaleceniami specjalisty sprawującego nadzór przyrodniczy nad inwestycją.

Projektowana droga ekspresowa przecina szereg cieków wodnych: Nidzica, Cicha, Szreniawa, Dłubnia, odnoga rzeki Baranówki i Baranówka. W wyniku realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie przełożenie fragmentu rzeki Szreniawy, fragmentu rzeki Dłubnia i potoku Baranówka. W wyniku przeprowadzenia inwentaryzacji ryb na ciekach wodnych w obrębie inwestycji nie stwierdzono chronionych gatunków ryb. Pracami budowlanymi objęte będą tylko niewielkie odcinki cieków wodnych i rzek, a oddziaływanie na siedliska ekosystemów wodnych będzie czasowe i przemijające. Drożność ekologiczna cieków będzie zachowana. Stosując jednak zasadę ostrożności i mając na względzie ochronę całej biocenozy cieków w warunkach niniejszej decyzji określono działania minimalizujące ewentualne oddziaływane na etapie realizacji przedsięwzięcia. Należą do nich m.in.:

- prowadzenie prac związanych z budową drogi w sposób nie powodujący zaburzenia przepływu cieków oraz zbytniego mętnienia wód,
- ograniczenie do minimum możliwości wjazdu maszyn do wody płynącej,
- unikanie umacniania koryt cieków (umacniane będą jedynie w niezbędnych sytuacjach bez stosowania progów w dnie uniemożliwiających migrację ryb w dół i w górę cieku), a do ewentualnej przebudowy koryt wykorzystanie materiałów pochodzenia naturalnego,
- zaprojektowanie nowych koryt przekładanych cieków (Szreniawy, Dłubni i Baranówki) o parametrach maksymalnie zbliżonych do koryta naturalnego na przekładanych odcinkach,
- zasypywanie dotychczasowego koryta dopiero po zrealizowaniu nowego fragmentu koryta i wprowadzeniu do niego wody,
- odtworzenie usuniętych na potrzeby regulacji i przełożenia cieków zadrzewień nadwodnych, w miejscach, w których nie będą stwarzały zagrożenia dla ludzi i mienia.

Droga ekspresowa będzie stanowiła istotne zagrożenie dla populacji zwierząt, wykorzystujących teren zajęty pod inwestycję do migracji codziennych i okresowych. Zatem w celu ograniczenia śmiertelności zwierząt i zapewnienia bezpieczeństwa ludzi w niniejszej decyzji nakazano wykonanie ogrodzenia całej drogi za pomocą siatki o wysokości 250 m, za wyjątkiem miejsc posadowienia ekranów akustycznych. Celem umożliwienia migracji zwierząt zaplanowano budowę przejść dla zwierząt. Lokalizacje przejść dla zwierząt zostały wyznaczone

na podstawie danych o migracji zwierząt przekazanych przez Administrację Lasów Państwowych, Polski Związek Łowiecki, RDOŚ w Krakowie oraz na podstawie obserwacji poczynionych w ramach przeprowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych a także danych o istniejącym i planowanym zainwestowaniu terenu pozyskanych na podstawie dokumentów planistycznych pozyskanych od urzędów gmin.

W ramach inwestycji powstanie 17 przejść dla zwierząt dużych, średnich i małych, w tym dwa przejścia dla dużych zwierząt nad drogą S-7 w km 606+852 i w km 616+800.

Dodatkowo, w celu umożliwienia migracji płazom i drobnym zwierzętom, 4 przepusty hydrologiczne zostaną wyposażone w półki, po których te zwierzęta będą mogły przejść na drugą stronę drogi.

Ponadto, w celu oceny oddziaływania drogi jako bariery migracyjnej dla zwierząt oraz skuteczności przejść dla zwierząt wskazano na konieczność prowadzenia monitoringu przejść dla zwierząt przez okres 3 lat licząc od terminu oddania drogi do użytkowania (tj. od daty uzyskania ostatniej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi, a jeżeli taka decyzja będzie posiadała warunki to od terminu wypełnienia warunków wynikających z decyzji o pozwoleniu na użytkowanie).

Ocena funkcjonowania przejść dla zwierząt jest niezbędnym elementem przy realizacji inwestycji drogowej. Ocena taka wykonana może być jedynie na podstawie monitoringu rzeczywistego użytkowania przejścia przez poszczególne gatunki zwierząt. Najbardziej istotne są informacje, które pozwolą ocenić skuteczność zastosowanego rozwiązania w zmniejszaniu wpływu inwestycji na środowisko oraz uzasadnią ekonomiczny aspekt przedsięwzięcia. Podstawowy monitoring użytkowania przejść dla zwierząt powinien zatem dostarczyć:

- a) wiedzy na temat, czy i w jakim stopniu przejście jest użytkowane przez zwierzęta, dla których zostało wybudowane. Jego wykorzystanie potwierdza prawidłowość wyznaczenia lokalizacji oraz wyboru konstrukcji i parametrów obiektu.
- b) informacji wskazujących, które przejścia, o jakich parametrach, jakiej konstrukcji i sposobie zagospodarowania, są wykorzystywane przez poszczególne gatunki. Pozwala to zweryfikować wiedzę na temat przydatności danych rozwiązań konstrukcyjnych dla konkretnych grup zwierząt, dając w przyszłości możliwość wyboru najbardziej ekonomicznych wariantów, tzn. wymagających najmniejszych nakładów finansowych przy zachowaniu maksymalnej ekologicznej skuteczności.
- c) danych o użytkowaniu, pozwalających na wprowadzenie możliwych do wykonania poprawek konstrukcji lub zmian zagospodarowania istniejących przejść oraz ich otoczenia, co daje szansę poprawy wykorzystania obiektów przez zwierzęta i zmniejszenia barierowego wpływu inwestycji na faunę.

Z uwagi na ewoluowanie wiedzy na temat sposobów prowadzenia monitoringu podstawowego przejść dla zwierząt ustalono, że sposób jego wykonania powinien zostać określony i uzgodniony z RDOŚ w Krakowie na rok przed ostatecznym oddaniem całej inwestycji do użytkowania.

Planowane przedsięwzięcie niemal w połowie długości przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej. Obszar chronionego krajobrazu jest terenem chronionym ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowym, ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Ze względu na fakt, iż budowa drogi ekspresowej jest inwestycją celu publicznego jej realizacja jest zwolniona, na podstawie art. 24 ust. 2 pkt. 3 ustawy o ochronie przyrody, z zakazów określonych w § 3 ww. Uchwały. W rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r. poz. 518, t.j.), zgodnie z art. 6 ust. 1, celami publicznymi są m.in.: wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.

Obszar Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej posiada urozmaiconą rzeźbę terenu. Występują tu rozległe wzniesienia zbudowane z płasko zalegających margli kredowych

pokrytych utworami lessowymi (szczególnie sprzyjającymi uprawom) oraz charakterystyczne obniżenia, zwane padołami. Padoły mają długość 2-8 km, szerokość 1-2 km i głębokość 30-50 metrów, wypełnione są łąkami mioceńskimi. Wyżyna Miechowska porożcinana jest dolinami rzek: Dłubni, Szreniawy i Nidzicy. Szata roślinna Wyżyny Miechowskiej należy do najbardziej interesującej i najbogatszej w gatunki w całym regionie Małopolski. Na jej bogactwo składają się zbiorowiska leśne, w tym dobrze zachowane lasy grądowe, murawy kserotermiczne, z udziałem bardzo wielu rzadkich i chronionych gatunków. Charakterystycznym elementem szaty roślinnej są także wielogatunkowe agrocenozy chwastów polnych. Obszar ten jest bardzo interesujący również ze względów kulturowych. Zasiedlony przez człowieka od neolitu zachował liczne stanowiska archeologiczne z najbardziej charakterystycznymi formami tzw. kurhanów małopolskich. Grodziska znane są na stanowiskach w Siedliskach i Książu Wielkim, a dwory obronne w Kozłowie, Klimontowie i Krzelowie. Ochroną konserwatorską objęte są zachowane historyczne układy zabudowy miejskiej Miechowa, Działoszyc i Książa Wielkiego. Zachowały się także zespoły drewnianej zabudowy w kilku wsiach. Bardzo ciekawe są na tych terenach tradycje walk narodowo-wyzwoleńczych, w tym słynna bitwa pod Racławicami i walk I Brygady Strzelców w latach 1914-1915.

Do strategicznych, przyrodniczych celów ochrony tego obszaru należy zaliczyć: ochronę wód i gleb, ochronę korytarzy ekologicznych, głównie w dolinach rzek, zachowanie bogatych florystycznie muraw kserotermicznych i naturalnych lasów grądowych. Nie mniej istotne jest także zachowanie naturalnego, harmonijnego, niepowtarzalnego w skali Małopolski krajobrazu, na który składają się mozaika pól, muraw kserotermicznych, łąk i padołów, zadrzewienia śródpolne i nadwodne, niewielkie kompleksy leśne oraz w miarę zwarte tereny zabudowy wsi.

Realizacja drogi ekspresowej praktycznie po nowym śladzie, wytyczona w otwartym krajobrazie poza terenami zabudowanymi, jest istotną ingerencją w ten krajobraz. Po wybudowaniu droga będzie widoczna z dużych odległości jako nowy i sztuczny element w krajobrazie. Dlatego istotne jest zastosowanie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie wizualne drogi na krajobraz takich jak: łagodzenie nachyleń górnych części skarp głębokich wykopów, unikanie wysokich nasypów o znacznych długościach, przesłanianie dominujących, sztucznych elementów drogi zielenią maskującą, odpowiedni dobór kolorystyki tych elementów np. ekranów akustycznych, odpowiednią formę architektoniczną obiektów budowlanych związanych z tą drogą itd. Zadrzewienia i zakrzewienia zakładane w obrębie pasa drogowego, wszędzie tam gdzie pozwalają na to rezerwy terenu, a nie stanowią zagrożenia dla użytkowników drogi i infrastruktury drogowej, spowodują zmniejszenie kontrastu pomiędzy nowym obiektem drogowym, a terenami niezabudowanymi. Ponadto, przyczynią się do urozmaicenia krajobrazu, w którym przeważa zagospodarowanie rolnicze. Na etapie sporządzania projektu budowlanego nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy krajobrazowej, która powinna wskazać sposoby minimalizacji i kompensacji w zakresie wpływu inwestycji na krajobraz. Niemniej jednak, już w niniejszej decyzji określono konieczność wykonania nasadzeń, wskazując szczególne miejsca ich wykonania, takie jak np. dojścia do przejść dla zwierząt, doliny cieków, jeżeli w ramach regulacji lub przełożenia cieków zachodziła konieczność usunięcia zadrzewień nadwodnych. Wskazując konieczność nasadzeń, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie równocześnie określił parametry sadzonek, jakie powinny być wykorzystywane do prowadzenia nasadzeń oraz zasady ich pielęgnacji, co ma na celu zagwarantowanie żywotności sadzonek i udatności nasadzeń, a co za tym idzie właściwej kompensacji przyrodniczej. Ponadto, w celu zminimalizowania wpływu drogi na krajobraz w decyzji określono dla całego odcinka drogi obowiązek dostosowywania kolorystyki ekranów akustycznych oraz brył obiektów budowlanych i ich kolorystyki do otoczenia, a także obowiązek założenia zadrzewień niwelujących negatywny wpływ drogi i jej infrastruktury na krajobraz. Przy spełnieniu powyższych założeń, a także warunków wymienionych w niniejszej decyzji, należy uznać, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie wpływało na odbiór wizualny drogi w krajobrazie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 30.04.2014 r. znak: OO.4200.3.2014.ASu zawiadomił wszystkie strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. W ramach analizy załączonych wypisów z ewidencji gruntów określono przynajmniej 21 stron postępowania (lista w aktach sprawy). Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z delegacją art. 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, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Przedmiotowe zawiadomienie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Książu Wielkim w terminie od 06.05.2014 r. do 02.06.2014 r., w Urzędzie Gminy i Miasta w Miechowie w terminie od 06.05.2014 r. do 21.05.2014 r., w Urzędzie Gminy Iwanowice w terminie od 07.05.2014 r. do 26.05.2014 r., w Urzędzie Miejskim w Słomnikach w terminie od 06.05.2014 r. do 21.05.2014 r., w Urzędzie Gminy Michałowice w terminie od 05.05.2014 r. do 20.05.2014 r., w Urzędzie Gminy Kocmyrzów-Luborzyca w terminie od 05.05.2014 r. do 19.05.2014 r., w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 08.05.2014 r. do 3.05.2014 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 05.05.2014 r. do 20.05.2014 r. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

W związku z analizą merytoryczną przedłożonej przy wniosku o wydanie niniejszej decyzji dokumentacji wyniknęła konieczność uzupełnienia Raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko. Biorąc powyższe pod uwagę Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 03.06.2014 r. znak: OO.4200.3.2014.ASu wezwał Pełnomocnika do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia dokumentacji. Pełnomocnik przy piśmie z dnia 21.07.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2/jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014/8384 przedłożył uzupełniony Raport o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko (lipiec 2014 r.) rozszerzając równocześnie wniosek o dodatkowe działki, na których przewidziana jest przebudowa infrastruktury towarzyszącej, kolidującej z inwestycją. Przy swoim kolejnym piśmie z dnia 25.09.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2/mp/26/S7Mo-Kr/10/224/2014/10984 Pełnomocnik zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z prośbą o wycofanie ww. raportu (z lipca 2014 r.) i jednocześnie złożył nowy Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (wrzesień 2014 r.), uzupełniony o dodatkowe informacje.

Biorąc powyższe pod uwagę, w związku z rozszerzeniem zakresu wniosku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 09.10.2014 r. znak: OO.4200.3.2014.ASu ponownie zawiadomił wszystkie strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Przedmiotowe zawiadomienie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Książu Wielkim w terminie od 13.10.2014 r. do 03.11.2014 r., w Urzędzie Gminy i Miasta w Miechowie w terminie od 13.10.2014 r. do 28.10.2014 r., w Urzędzie Gminy Iwanowice w terminie od 13.10.2014 r. do 28.10.2014 r., w Urzędzie Miejskim w Słomnikach w terminie od 13.10.2014 r. do 28.10.2014 r., w Urzędzie Gminy Michałowice w terminie od 10.10.2014 r. do 25.10.2014 r., w Urzędzie Gminy Kocmyrzów-Luborzyca w terminie od 13.10.2014 r. do 27.10.2014 r., w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 10.10.2014 r. do 25.10.2014 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 10.10.2014 r. do 06.11.2014 r. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 09.10.2014 r. znak: OO.4200.3.2014.ASu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię znak: NS.9022.4.665.2014 z dnia 07.11.2014 r., uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję w zakresie sanitarno – higienicznym, pod warunkiem „uwzględnienia przy realizacji i eksploatacji inwestycji zabezpieczeń wskazanych w opracowanym raporcie oddziaływania na środowisko, mających na celu ograniczenie negatywnych skutków oddziaływania inwestycji na środowisko”. Warunek Inspektora Sanitarnego został uwzględniony w nałożonych na Inwestora niniejszą decyzją środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, na stronach Centrum Informacji o Środowisku, a także na tablicach ogłoszeń urzędów gmin, przez tereny których przebiega planowana do realizacji droga ekspresowa S-7, wywieszono obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.3.2014.ASu z dnia 09.10.2014 r., informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie od 13.10.2014 r. do 03.11.2014 r. (tj. 21 dni). Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie miało miejsce w dniach od 10.10.2014 r. do 06.11.2014 r., natomiast na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Książu Wielkim w terminie od 13.10.2014 r. do 03.11.2014 r., w Urzędzie Gminy i Miasta w Miechowie w terminie od 13.10.2014 r. do 03.11.2014 r., w Urzędzie Gminy Iwanowice w terminie od 13.10.2014 r. do 03.11.2014 r., w Urzędzie Miejskim w Słomnikach w terminie od 13.10.2014 r. do 03.11.2014 r., w Urzędzie Gminy Michałowice w terminie od 10.10.2014 r. do 03.11.2014 r., w Urzędzie Gminy Kocmyrzów-Luborzyca w terminie od 13.10.2014 r. do 03.11.2014 r., w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 13.10.2014 r. do 04.11.2014 r.

W związku z informacjami, jakie wpłynęły do tut. Dyrekcji w dniu 03.11.2014 r., o nieskutecznym podaniu do publicznej wiadomości ww. Obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 09.10.2014 r., przez UG w Miechowie. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, wystąpił do Urzędu Miasta i Gminy w Miechowie o wyjaśnienie, w jaki sposób podano do publicznej wiadomości ww. Obwieszczenie. W odpowiedzi Burmistrz Miasta i Gminy w Miechowie pismem z dnia 05.11.2014 r. znak: OSO.0050.8.14 poinformował, iż Obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń urzędowych w dniu 13.10.2014 r., a zdjęte w dniu 03.11.2014 r. po godzinach wskazanych do składania uwag i wniosków. Załączył on także potwierdzenie daty i godziny nadania przesyłki do RDOŚ w Krakowie. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie dał wiarę tym wyjaśnieniom i uznał, iż w świetle powyższych wyjaśnień obwieszczenie zostało skutecznie podane do publicznej wiadomości.

W ustawowym terminie 21 dni, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie zgłoszono szereg uwag i wniosków dotyczących przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S-7. Dotyczyły one w dużej większości protestów przeciwko planowanemu wariantowi przebiegu przedmiotowego odcinka drogi S-7 w rejonie miejscowości: Poradów i Bukowska Wola, a także kwestii wykupu nieruchomości. W związku z tym, pismem z dnia 06.11.2014 r. znak: OO.4200.3.2014.ASu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Pełnomocnika Inwestora z prośbą o ustosunkowanie się do uwag podnoszonych w ramach udziału społecznego. Pełnomocnik odniósł się do wszystkich przekazanych wystąpień w piśmie z dnia 18.11.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2/jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014.

- ***Państwo Małgorzata Filipowicz, Andrzej Harmaj, Kamil Filipowicz pismem z dnia 3.11.2014 r. wystąpili z wnioskami i uwagami dotyczącymi utrzymania istniejącego sposobu obsługi stacji paliw w m. Moczydło – działki nr ewid. 211, 209/16, 209/6, 209/18, a także określenia zasad dostępności i powiązania dróg serwisowych oraz dostępu do stacji paliw.***

Zgodnie z przedłożonymi do tut. Dyrekcji wyjaśnieniami Inwestora w ww. sprawie (pismo z dnia 14.11.2014 r. znak: GDDKiA-O/KRI-law/4113/S7-Mo/74/13022/2014) w ramach projektowanej drogi ekspresowej S7 nie będzie możliwe utrzymanie dotychczasowej obsługi komunikacyjnej istniejącej stacji paliw poprzez bezpośredni zjazd publiczny z przedmiotowej drogi. Zgodnie bowiem z wymogami zawartymi w § 4. ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430, ze zm.) droga klasy S jest drogą bezkolizyjną, dostępną poprzez węzły drogowe i stosowanie zjazdów na tej klasy drodze jest zabronione. Stacje paliw mogą stanowić jeden z elementów wyposażenia MOP (Miejsce Obsługi Podróżnych), których lokalizację ustala się w programie zagospodarowania drogi ekspresowej, biorąc pod uwagę cały jej przebieg. Dla przedmiotowego odcinka projektowanej drogi ekspresowej S7 ustalono lokalizację MOP II na kierunku Kraków, Kielce w km 614+500 i km 638+060. Obsługa komunikacyjna istniejącej stacji paliw projektowana będzie poprzez drogę serwisową biegnącą wzdłuż drogi S7 z włączeniem tej drogi do układu lokalnego stanowiącego drogę powiatową 1216k „L” relacji Wodacz-Moczydło. Szczegółowe rozwiązania projektowe obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do drogi ekspresowej S7 zostaną przedstawione na etapie opracowywania projektu budowlanego. Najbliższym węzłem drogowym na terenie województwa małopolskiego, stanowiącym powiązanie lokalnego układu drogowego z drogą ekspresową S7 jest węzeł „Książ” zlokalizowany w km 609+256. Po zachodniej stronie S7 również nie będą projektowane bezpośrednie zjazdy z drogi ekspresowej. Obsługa komunikacyjna tych terenów będzie odbywać się za pośrednictwem drogi serwisowej z włączeniem do lokalnego układu drogowego. Szczegółowe parametry dróg dojazdowych i serwisowych zostaną określone na etapie opracowywania projektu budowlanego. Do niniejszych wyjaśnień dołączono odpowiedź udzieloną Stronie na złożony wniosek. Biorąc powyższe wyjaśnienia Inwestora pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie przychylił się do wniosku inwestora, uznając go za niezgodny przepisami dotyczącymi projektowania inwestycji drogowych.

- ***Mieszkańcy (podpisy 42 osób) miejscowości Bukowska Wola przy piśmie z dnia 31.10.2014 r. złożyli uwagi dotyczące:***
 1. *Nie uwzględnienia oddziaływań skumulowanych z istniejącą farmą wiatrową i planowaną jej rozbudową oraz budowy kolejnej,*
 2. *Nie uwzględnienia oddziaływań skumulowanych z planowaną do budowy północną obwodnicą Miechowa,*
 3. *Braku uwzględnienia zanieczyszczeń środowiska zwiększoną emisją spalin, zanieczyszczenia wód gruntowych, zwiększenia hałasu oraz braku przedstawienia gromadzenia i odprowadzania wód,*
 4. *Obniżenia walorów krajobrazu,*
 5. *Uniemożliwienia produkcji zdrowej żywności - obniżenie możliwości produkcyjnych gospodarstw rolnych,*
 6. *Wyburzeń i likwidacji gospodarstw rolnych.*

Ad1) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Pełnomocnika Inwestora przy piśmie z dnia 18.11.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2?jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014 farmy wiatrowe w rejonie miejscowości Bukowska Wola (Parkoszowice, Bukowska Wola i Kalina Mała) są położone w odległościach przekraczających zasięg ponadnormatywnego oddziaływania w sąsiedztwie projektowanej drogi S7 (najbliższa farma Bukowska Wola znajduje się

w odległości 600 m od przebiegu wariantu III). Zgodnie z załączonym pismem Ministerstwa Zdrowia z dnia 27.02.2012 r. znak: MZ-ZP-Ś-078-21233-13/EM/12 farma wiatrowa generuje w jej bezpośrednim sąsiedztwie poziom dźwięku nie przekraczający 85 dB. Zasięg oddziaływania ponadnormatywnego od drogi S7 w najbardziej niekorzystnej sytuacji nie przekracza 200 m, przy poziomie mocy akustycznej nie przekraczającej 92 dB u źródła. Drugie źródło dźwięku, którym są farmy wiatrowe generuje moc akustyczną jak podano wyżej – poniżej 85 dB - zatem zasięg oddziaływania ponadnormatywnego w tym przypadku nie przekroczy 250-400 m (większy zasięg oddziaływania jest spowodowany bardziej rygorystycznymi dopuszczalnymi poziomami dźwięku dla farm wiatrowych). Z wyżej wymienionych faktów wynika, że nie ma potrzeby analizowania skumulowanego oddziaływania hałasu w przypadku tych inwestycji. Dodatkowo, Pełnomocnik Inwestora zauważa, iż oddziaływanie akustyczne od drogi i od farmy wiatrowej nie powinno być łączone jako oddziaływanie skumulowane z uwagi na różne charakterystyki częstotliwościowe i w związku z tym różną uciążliwość dwóch źródeł. Biorąc pod uwagę powyższe wyjaśnienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie uznał, iż zarzut odnośnie braku analizy oddziaływań skumulowanych drogi S-7 w stosunku do ww. farm wiatrowych nie jest zasadny.

Ad2) Oddziaływanie skumulowane z planowaną do budowy północną obwodnicą Miechowa jest zamieszczone w opracowaniu na arkuszu nr 13 dla wariantu III (załącznik graficzny nr 6 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – Mapa uwarunkowań akustycznych). W związku z powyższym nie uwzględniono tego zarzutu.

Ad3) W raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko przedstawiono prognozę zanieczyszczeń powietrza takimi substancjami jak: benzen, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył PM 10, pył PM 2,5 oraz tlenek węgla - przy czym przeprowadzone analizy nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości na terenach poza pasem drogowym (podrozdział 5.2.2 raportu). Ponadto ww. raport zawiera informacje odnośnie planowanego systemu odwodnienia drogi (podrozdział 5.3.4 raportu), który zapewni skuteczną ochronę środowiska gruntowo-wodnego terenów, przez które planowany jest przebieg drogi S7. Natomiast, w celu ochrony przed oddziaływaniem hałasu planowana droga zostanie wyposażona w urządzenia ochrony środowiska przed hałasem - ekrany akustyczne, które zapewnią dotrzymanie poziomu hałasu w środowisku zgodnego z przepisami prawa. Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, iż zarzuty dotyczące braku uwzględnienia zanieczyszczeń środowiska zwiększoną emisją spalin, zanieczyszczenia wód gruntowych, zwiększenia hałasu oraz braku przedstawienia gromadzenia i odprowadzania wód są bezpodstawne. Nadmienić należy, iż w trakcie postępowania administracyjnego dotyczącego przedmiotowej inwestycji, w tym także udziału społecznego, żadna z podpisanych pod ww. pismem osób nie zapoznała się w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie z raportem o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko.

Ad4) Raport oddziaływania na środowisko wskazuje działania, które będą podjęte w celu minimalizacji oddziaływania analizowanej inwestycji na krajobraz - zaleca się m.in. wykonanie nasadzeń zieleni, dopasowanie kolorystyki ekranów akustycznych i innych urządzeń i obiektów do kolorystyki dominującej w otoczeniu drogi. Podjęte działania mają na celu zapewnienie realizacji inwestycji bez obniżenia walorów terenów cennych krajobrazowo ze szczególnym uwzględnieniem Obszaru Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej. Ponadto, w niniejszej decyzji określono jakie dodatkowe działania, mające na celu zminimalizowanie wpływu inwestycji na krajobraz winien zastosować Inwestor (m.in.: łagodzenie nachyleń górnych części skarp głębokich wykopów, unikanie wysokich nasypów o znacznych długościach, przesłanianie dominujących, sztucznych elementów drogi zielenią wysoką, odpowiedni dobór kolorystyki tych elementów np. ekranów akustycznych, odpowiednią formę architektoniczną obiektów budowlanych związanych z tą drogą itd.). W ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska powyższe spowoduje, że

oddziaływanie inwestycji na krajobraz będzie znikome. Dodatkowo element ten będzie przedmiotem ponownej oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzanej na etapie uzyskania decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej, w chwili, gdy znane już będą szczegółowe rozwiązania projektowe.

Ad5) Z uwagi na brak przekroczeń zanieczyszczeń powietrza na terenach poza planowanym pasem drogowym oraz zastosowanie rozwiązań mających skutecznie chronić środowisko gruntowo-wodne terenów przyległych do planowanej drogi należy przyjąć, iż realizacja inwestycji w oparciu o wskazane rozwiązania ochrony środowiska nie powinna wpłynąć na obniżenie warunków produkcji rolnej na terenach sąsiadujących z drogą.

Ad6) Realizacja inwestycji w III wariantcie, zgodnie z informacjami przekazanymi przy ww. piśmie Pełnomocnika, będzie powodowała konieczność wyburzeń 3 gospodarstw rolnych – w sumie w obrębie miejscowości Bukowska Wola planowane jest do wyburzenia 20 budynków, z czego 9 mieszkalnych. W związku z faktem, iż wariant III charakteryzuje się najmniejszą liczbą budynków przeznaczonych do wyburzenia, wybierając go do realizacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie uznał, iż jest on wariantem, którego oddziaływanie na środowisko, w tym na ludzi i dobra materialne jest najmniejsze.

- ***Pisma Rady Soleckiej wsi Bukowska Wola (podpisy 7 osób) z dnia 31.10.2014 r. oraz Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju i Ochrony Krajobrazu Bukowskiej Woli (podpisane przez Panią Halinę Dunał) z dnia 31.10.2014 r. są identyczne w treści jak ww. pismo Mieszkańców (podpisy 42 osób) miejscowości Bukowska Wola.***
Uznać należy, iż do uwag przedstawionych w tym piśmie odniesiono się powyżej.

- ***Pismo Mieszkańców Poradów (podpisy 77 osób) z dnia 2.11.2014 r. dotyczy:***
 - 1. Sprzeciwu w sprawie budowy drogi w wariantcie III na obszarze miejscowości Poradów z uwagi na wyburzenia nowopowstałych budynków oraz przebieg drogi w pobliżu zabudowy miejscowości,***
 - 2. Narażania mieszkańców obszaru sąsiadującego z trasą S-7 na zanieczyszczenia środowiska, w tym zanieczyszczenia powietrza takimi substancjami jak: tlenek ołowiu, tlenek siarki, tlenek węgla oraz aldehydy,***
 - 3. Obaw przed zanieczyszczeniem ujęcia wody w Poradowie,***
 - 4. Kwestii korekty przebiegu trasy S7 z uwagi na brak uzgodnienia proponowanego przebiegu z mieszkańcami. Wskazanie korekty trasy - przesunięcie na wschód na tereny nie zamieszkałe, wzdłuż linii lasu Gawroniec,***
 - 5. Zanieczyszczenia gleby metalami ciężkimi.***

Ad1) Zauważyć należy, iż każdy z rozpatrywanych na etapie niniejszego postępowania wariant przebiegu trasy ekspresowej S-7 wiąże się z wykupem i rozbiórką zabudowań, z którymi dany wariant koliduje, przy czym przy wytyczaniu tych wariantów przyjęto takie rozwiązania projektowe, aby wyburzenia budynków zostały ograniczone do minimum. Zgodnie z wyjaśnieniami złożonymi przez Pełnomocnika Inwestora przy piśmie z dnia 18.11.2014 r. znak: GDDKiA/O-Kr/I-2/jk/26/S7Mo-Kr/10/224/2014, wariant III trasy S7 spowoduje konieczność wyburzeń 23 budynków w obrębie miejscowości Poradów, z czego 8 budynków to budynki mieszkalne.

Ad2) W raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko przedstawiono prognozę zanieczyszczeń powietrza takimi substancjami jak: benzen, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył PM 10, pył PM 2,5 oraz tlenek węgla - przy czym przeprowadzone analizy nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości na terenach poza pasem drogowym (podrozdział 5.2.2 raportu). Zanieczyszczenie środowiska tlenkiem ołowiu, nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych wartości z uwagi na fakt, iż obecnie związek ołowiu, jakim był czteroetylek

ołowiu, nie jest dodawany jako komponent przeciwstukowy do paliw. Ponadto, w związku ze zwiększającym się stale udziałem pojazdów z niską emisją spalin (pojazdy z silnikami hybrydowymi i elektrycznymi) stopniowo ulega zmianie struktura i zmniejszeniu ilość zanieczyszczeń powietrza spalinami emitowanymi przez pojazdy samochodowe. Ponadto, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie, wydając opinię dla przedmiotowej drogi w zakresie wymagań higieniczno – zdrowotnych, zaopiniował pozytywnie realizację przedmiotowej inwestycji.

Ad3) Planowana do budowy droga S7 będzie posiadała szczelny system odwodnienia (kanalizacja deszczowa bądź szczelne rowy). Odpływ wód opadowych z drogi do cieków powierzchniowych (rowy, rzeki, potoki) będzie realizowany poprzez urządzenia podczyszczające. Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do odbiorników będą podczyszczone do poziomu 100 mg/l dla zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l dla węglowodorów ropopochodnych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, co zapewni dotrzymanie standardów jakości środowiska i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych o stanie lepszym, niż aktualnie odprowadzane wody opadowe i roztopowe z istniejącej DK 7. W związku z powyższym, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie przedmiotowa inwestycja, przy zachowaniu ww. rozwiązań, nie będzie stanowiła zagrożenia dla ujęcia wody w Poradowie.

Ad4) Zgodnie z wyjaśnieniami Pełnomocnika Inwestora przebieg drogi S-7 wg wariantu III tzw. „społecznego” powstał z inicjatywy samorządów gmin Książ Wielki i Miechów oraz powiatu miechowskiego. Został on wykonany na podstawie materiałów roboczych przekazanych przez przedstawicieli samorządów i przyjęty na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 29.05.2007 r. w siedzibie GDDKiA O/Kraków, w którym uczestniczyli reprezentanci poszczególnych gmin oraz innych jednostek jak ZDW, Starostw Powiatowych, urzędów miast, ZDP i innych. Z materiałami informacyjnymi obrazującymi przebieg wariantów drogi ekspresowej S7 mieszkańcy gminy Miechów mieli możliwość zapoznania się w dniach 30.10.2007 – 15.11.2007 w siedzibie UMiG Miechów. Natomiast w dniu 14.11.2007 r. na spotkaniu z mieszkańcami gminy przedstawiciele GDDKiA O/Kraków wraz z biurem projektów WBP Zabrze omówili i zaprezentowali rozwiązania projektowe poszczególnych wariantów trasy S7. W wyniku przeprowadzonych prezentacji społecznych do Oddziału GDDKiA w Krakowie wpłynęły pisma mieszkańców m. Brzuchania i Poradów z dnia 31.03.2008 r. i 01.04.2008 r., w których zaproponowano korektę przebiegu trasy S7 w rejonie tych miejscowości. Biorąc pod uwagę te wystąpienia Projektant przeanalizował wskazaną przez mieszkańców korektę i dostosował ją do wymogów wynikających z obowiązujących przepisów prawa - wyniki tych prac przedstawiono na mapach jako wariant IIIA. W rejonie Poradowa proponowana przez mieszkańców korekta przebiegu drogi spowodowałaby zajęcie lasu Gawroniec, co jest niezgodne z zaleceniami Nadleśnictwa Miechów, które w swojej opinii z dnia 20.07.2007 r. wskazuje na zachowanie w stanie nienaruszonym terenów leśnych. Dlatego Projektant wprowadzając korektę trasy, starał się ominąć w możliwie jak największym stopniu las Gawroniec. Pełnomocnik podkreśla również fakt, iż Wariant IIIA powoduje znaczne zwiększenie ilości robót ziemnych (maksymalne wysokości nasypów w wariantcie III będą wynosiły do 14 m, natomiast w wersji skorygowanej - wariant IIIA, wysokość nasypów mogłaby wynosić nawet 25 m, wielkości wykopów są porównywalne). Wariant IIIA powoduje również konieczność wyburzeń budynków w miejscowościach Kalina Rzędziny, Kalina Mała, Kalina Wielka, Parkoszowice, a tym samym przesunięcie konfliktów społecznych i protestów na te tereny. Mając powyższe na uwadze Inwestor zdecydował, iż wariant IIIA nie będzie brany pod uwagę przy wyborze wariantów, które zostaną przeanalizowane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, a tym samym wykluczył ten wariant z puli wariantów możliwych do realizacji. Dodać należy, iż realizacja zaproponowanego wariantu IIIA w miejscowości Poradów spowodowałaby zniszczenie jednej z enklaw obszaru SOO sieci

Natura 2000 Poradów PLH 120072 - zniszczeniu uległaby powierzchnia 0,55 ha, co przy powierzchni obszaru wynoszącej 11,3 ha powodowałoby zniszczenie 4,8 % obszaru. Przy uwzględnieniu wytycznych unijnych zniszczenie obszaru w takim zakresie mogłoby spowodować znaczące negatywne oddziaływanie na obszar. Biorąc pod uwagę zapisy art. 81 ust. 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 i istnienie wariantów alternatywnych, nie powodujących negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000, wydanie decyzji dla tego wariantu mogłoby być niemożliwe. Dodatkowo wariant ten powodowałby likwidację ujęcia wody w Poradowie. Ponadto Pełnomocnik zaznacza, iż porównując ilość wyburzeń w wariantach III i IIIA w rejonie samej miejscowości Poradów na odcinku od km 624+600 do km 626+000 (km podany wg wariantu III), w wariantach III do wyburzenia przeznaczone byłyby 23 budynki, z czego 8 to budynki mieszkalne, natomiast w wariantach IIIA - 15 budynków, z czego 8 to budynki mieszkalne. Mając na uwadze powyższe stwierdza się, iż w porównaniu z wariantem III, wariant IIIA jest wariantem niekorzystnym z uwagi na względy środowiskowe. Skutki społeczne przy uwzględnieniu do wyburzenia tylko domów mieszkalnych byłyby porównywalne, z tą różnicą, że konflikty społeczne przeniosłyby się prawdopodobnie na inne miejscowości. Biorąc powyższą argumentację za wiarygodną i racjonalną, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie uwzględnił uwag Mieszkańców Poradowa w zakresie korekty przebiegu planowanej drogi.

Ad5) Z uwagi na brak prognozowanych w raporcie oddziaływania na środowisko przekroczeń dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń poza pasem drogowym oraz planowane zastosowanie systemu ochrony środowiska glebowo-wodnego nie przewiduje się w związku z realizacją inwestycji wystąpienia zanieczyszczenia gleb na terenach przyległych do planowanej drogi metalami ciężkimi.

- ***Pismo Państwa Andrzeja Sokołowskiego i Doroty Sokołowskiej z dnia 2.11.2014 r. dotyczy sprzeciwu wobec budowy trasy S7 przebiegającej przez m. Poradów. Wnoszący sprzeciw są rolnikami zajmującymi się uprawą warzyw na terenach, które będą położone obok planowanej drogi ekspresowej S-7. W ich ocenie bliska lokalizacja drogi o tej klasie może spowodować skażenie warzyw, co będzie skutkowało ich nieprzydatnością do spożycia.***

W opracowanym raporcie oddziaływania ww. inwestycji na środowisko przedstawiono prognozę zanieczyszczeń powietrza takimi substancjami jak: benzen, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył PM 10, pył PM 2,5 oraz tlenek węgla - przy czym przeprowadzone analizy nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości na terenach poza pasem drogowym. Z uwagi na brak przekroczeń zanieczyszczeń powietrza na terenach poza planowanym pasem drogowym oraz zastosowanie rozwiązań mających skutecznie chronić środowisko gruntowo-wodne terenów przyległych do planowanej drogi należy przyjąć, iż realizacja inwestycji w oparciu o wskazane rozwiązania ochrony środowiska nie powinna wpłynąć na obniżenie warunków produkcji rolnej na terenach sąsiadujących z drogą.

- ***Państwo Borkowski Józef, Borkowska Grażyna, Borkowska Agnieszka, Borkowski Artur, Borkowski Jakub, Grzyb Iwona, Grzyb Szczepan w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyrazili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na konieczność wyburzeń domów oraz bliskie sąsiedztwo planowanej trasy S7 oraz obawę przed zanieczyszczeniem i degradacją środowiska. Przedstawili również wniosek o korektę przebiegu drogi, zgodną z projektem złożonym przez burmistrza Krzysztofa Świerczka w latach 2007-2009, który Pan Józef Borkowski uzupełnił przy piśmie z dnia 03.12.2014 r.***

W niniejszej decyzji odnoszono się już do przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko analiz w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko,

w tym w zakresie środowiska gruntowo – wodnego, emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, odpadów itp. Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, iż po zastosowaniu wskazanych w niniejszej decyzji środków minimalizujących, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska, w tym dla terenów zabudowy mieszkaniowej. Planowana do budowy trasa S-7 spowoduje konieczność wyburzeń budynków, przy czym Inwestor przyjął takie rozwiązania projektowe, aby wyburzenia budynków zostały ograniczone do minimum. W komentarzu na postulaty mieszkańców Poradowa (Ad4) odniesiono się już szeroko do kwestii związanych z proponowanym przez mieszkańców wariantem IIIA. Ponadto, w swoim piśmie z dnia 18.11.2014 r. Pełnomocnik zauważa, iż Inwestor rozważał inne możliwości poprowadzenia drogi ekspresowej w rejonie Poradowa, w tym również możliwość wykonania kompilacji wariantu III z wariantem I. W jego ocenie rozwiązanie takie stwarza problemy dotyczące m. in. zachowania warunków określonych w rozporządzeniu MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w zakresie odległości między węzłami. Podnosi także, że na etapie wytyczania trasy S-7, biorąc pod uwagę geometrię i przebieg drogi w planie sytuacyjnym, dążono do likwidacji zbędnych łuków poziomych oraz zbytniego przybliżenia drogi do terenów zabudowy miejskiej Miechowa. W przypadku przyjęcia takiego przebiegu drogi również pozostaje kwestia wyburzeń budynków, ponieważ realizacja wariantu III na odcinku od km 623+000 do km 627+800 tj. na odcinku możliwym do zastąpienia wariantem I powodowałaby konieczność wyburzenia 28 budynków, z czego 9 mieszkalnych, a w przypadku realizacji trasy wg wariantu I - z przesunięciem w kierunku Miechowa, a ominięciem miejscowości Poradów realizacja inwestycji wiązałaby się z koniecznością wyburzenia 76 budynków, z czego 28 mieszkalnych. Należy zaznaczyć, że podczas prezentacji społecznych wariantów przebiegu drogi w okolicy Miechowa protestowali zarówno mieszkańcy, których zabudowania zlokalizowane są na trasie przebiegu wariantu I jak również wariantu III. Ostatecznie na posiedzeniach oceny przedsięwzięcia inwestycyjnego, które odbyły się przy udziale przedstawicieli jednostek samorządowych (w tym jak informuje Pełnomocnik Inwestora, przedstawicieli władz samorządowych gminy Miechów) przyjęto uchwałę o rekomendacji do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariantu III przebiegu drogi S7 jako najbardziej korzystnego, z uwagi na uwarunkowania środowiskowe i techniczne. Pełnomocnik zauważa także, iż przebieg wariantu III został uwzględniony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Miechów. Z uwagi na uwarunkowania środowiskowe i techniczne przebiegu wariantu III, a także na fakt, iż w analizach przeprowadzanych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji nie uwzględniono wariantu IIIA, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, nie uwzględnił wniosku w zakresie korekty przebiegu trasy S-7 w rejonie Poradowa.

- ***Państwo Dorota Porzucek, Katarzyna Porzucek, Danuta Ożóg, Artur Porzucek w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyrazili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość wprowadzenia korekty przebiegu trasy oraz podział miejscowości Poradów na części, a także powodowanie zanieczyszczenia środowiska (powietrza, hałasu) i pól rolnych jak również skażenia wód głębinowych i ujęcia wody pitnej.***

W zakresie sprzeciwu wobec budowy trasy S-7 w obrębie m. Poradów i wprowadzenia korekty jej przebiegu wg wariantu IIIA wypowiedziano się już w niniejszej decyzji w komentarzu do wcześniejszych pism. Dodać należy, iż istotnie miejscowość Poradów zostanie przecięta projektowaną trasą, jednak nie zmieni to w żaden sposób lokalnego układu dróg powiatowych i gminnych. Wszystkie drogi będą miały zaprojektowane przejazdy bezkolizyjne w miejscu skrzyżowania z projektowaną trasą S-7. Taki sposób rozwiązania skrzyżowań spowoduje, że odległość dojazdów i dojeżdżanie pozostanie niezmienna w stosunku do obecnego układu. Przejazdy te będą zaprojektowane tak, aby umożliwić ruch wszelkiego rodzaju samochodów osobowych, ciężarowych, pojazdów rolniczych, ratowniczych - pogotowia ratunkowego i straży pożarnej oraz bezpieczne przeprowadzenie ciągów pieszych i rowerowych. W zakresie obaw

wskazanych w ww. piśmie, odnośnie oddziaływania inwestycji na środowisko, organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism. Biorąc powyższe pod uwagę Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, nie uwzględnił zgłoszonych powyżej uwag.

- ***Państwo Grzegorz Florek i Jolanta Florek w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyrazili sprzeciw wobec budowy trasy S7 z uwagi na hałas i zanieczyszczenia spalinami oraz podział miejscowości Poradów na części.***

Planowana do realizacji droga S7 zostanie wyposażona w urządzenia ochrony środowiska przed hałasem - ekrany akustyczne, co pozwoli na dotrzymanie norm określonych w przepisach prawnych w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Ponadto, w opracowanym raporcie oddziaływania na środowisko nie prognozuje się wystąpienia przekroczenia dopuszczalnych przepisami prawnymi wartości w zakresie zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. Szczegółowo do ww. zagadnień organ odniósł się w uzasadnieniu niniejszej decyzji oraz komentarzach do ww. pism. W kwestii przecięcia m. Poradów projektowaną trasą, stanowisko zawarte jest w komentarzu do poprzedniego pisma Państwa Doroty Porzucek, Katarzyny Porzucek, Danuty Ożóg, Artura Porzucek. W związku z powyższym Organ uznał uwagi za niezasadne.

- ***Pani Cecylia Sokołowska pismem z dnia 2.11.2014 r. wyraziła sprzeciw wobec budowy drogi S7 w miejscowości Poradów z uwagi na zniszczenie nowopowstałych domów oraz wystąpienie hałasu i zanieczyszczenie powietrza.***

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- ***Panowie Piotr Świrek i Albin Świrek w piśmie z dnia 2.11.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na podział miejscowości na części i wyburzenia budynków, zanieczyszczenie wód rzeki Piotrówki oraz wód głębinowych i ujęcia wody. Wnieśli on także o korektę przebiegu trasy wzdłuż linii lasu Gawroniec.***

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- ***Pani Katarzyna Włodarczyk w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyraziła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość wprowadzenia korekty przebiegu wzdłuż linii lasu Gawroniec oraz fakt iż obecny wariant powoduje podział miejscowości Poradów na części, w których są nowopowstałe budynki mieszkaniowe, zlokalizowane w bardzo bliskim sąsiedztwie planowanej drogi. Wyraziła również niepokój związany z lokalizacją drogi w sąsiedztwie studni głębinowej.***

Planowana droga będzie wyposażona w system szczelnych rowów lub kanalizacji oraz urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe (w tym separatory substancji ropopochodnych i osadniki), co zapewni prawidłową ochronę środowiska glebowo-wodnego, w tym wód głębinowych i ich ujęć. Natomiast w celu ochrony pozostałej zabudowy planowana droga zostanie wyposażona w urządzenia ochrony środowiska - ekrany akustyczne, które zapewnią skuteczną ochronę przed hałasem, zgodnie z wymogami przepisów prawnych. W zakresie korekty przebiegu trasy S-7 w obrębie m. Poradów zajęto już stanowisko w ww. komentarzach.

- ***Państwo Maria Szarek, Krzysztof Szarek, Joanna Szarek, Marek Koziół w piśmie z dnia 2.11.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość wprowadzenia korekty przebiegu, degradację środowiska oraz brak uzgodnienia przebiegu trasy z mieszkańcami.***

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- *Państwo Dorota Śliwa i Andrzej Śliwa w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyrazili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia trasy w innym wariantie, gdyż obecny wariant spowoduje konieczność wyburzeń budynków oraz bliskie sąsiedztwo trasy z istniejącą zabudową, a także narażenie mieszkańców na zanieczyszczenia środowiska (spaliny) oraz zagrożenie dla ujęcia wody w Poradowie (skażenie wody metalami ciężkimi i toksynami).*
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- *Pan Pycia Tomasz pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosił sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia trasy w innym wariantie, omijającym siedliska. Wyraził również obawę o stan wody w studni głębinowej oraz o możliwość wystąpienia skażenia gleby.*
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- *Państwo Bogusław i Halina Sęk w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyrazili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów w wariantie III z uwagi na podział miejscowości na części oraz likwidację budynków i emisję spalin samochodowych.*
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- *Państwo Józef Bętkowski, Elżbieta Bętkowska i Artur Bętkowski pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przesunięcia drogi na tereny o mniejszym zagęszczeniu domów oraz konieczność wyburzeń budynków.*
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- *Pani Dorota Szarek w piśmie z dnia 2.11.2014 r. zgłosiła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia trasy w innym przebiegu oraz z uwagi na spowodowanie zanieczyszczeń spalinami. Wniosła również o korektę przebiegu trasy w stosunku do wariantu III - za lasem Gawroniec.*
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- *Pani Stanisława Podstawa pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosiła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia trasy z uwzględnieniem korekty - wzdłuż linii lasu Gawroniec oraz zanieczyszczenie środowiska spalinami.*
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- *Pan Piotr Frejowski w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyraził sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na zanieczyszczenie środowiska, nadmierny hałas, zanieczyszczenie pól uprawnych oraz wyburzenia wielu nowych budynków.*
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- *Pani Izabela Lipowiec pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosiła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość wytyczenia innego wariantu, który nie ingeruje w budynki mieszkalne.*

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- ***Pani Kinga Ziemnicka pismem z dnia 2.11.2014 r. wyraziła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na ruch samochodowy, emisję spalin i bliskie sąsiedztwo planowanej trasy oraz możliwość zanieczyszczenia ujęcia wód głębinowych.***
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- ***Pani Anna Lepiarczyk pismem z dnia 2.11.2014 r. wyraziła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość wytyczenia innego wariantu, który nie ingeruje w budynki mieszkalne.***
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- ***Pan Wilk Kryspin w piśmie z dnia 2.11.2014 r. zgłosił sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na przecięcie miejscowości na części, likwidację nowopowstałych domów oraz emisję spalin samochodowych.***
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- ***Pan Sroga Grzegorz pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosił sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na zagrożenie dla ujęcia wody, powodowanie zanieczyszczenia środowiska oraz przecięcie miejscowości na kilka części, wyburzenia domów i bliskie sąsiedztwo pozostałej zabudowy.***
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- ***Pani Sadowska Małgorzata w piśmie z dnia 2.11.2014 r. wyraziła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia drogi w innym wariantcie, wystąpienie zanieczyszczenia środowiska oraz toksyczne oddziaływanie spalin.***
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- ***Państwo Monika i Grzegorz Marynka w piśmie z dnia 31.10.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia drogi w innym wariantcie, gdyż obecny spowoduje bardzo dużo wyburzeń nowych domów oraz wystąpienie zanieczyszczeń powietrza spalinami oraz hałasem. Wnioskują oni o korektę przebiegu trasy.***
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- ***Państwo Piotr i Joanna Strycharz pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość wprowadzenia niewielkiej korekty, gdyż proponowany wariant przecina miejscowość Poradów na kilka części oraz spowoduje konieczność wyburzeń nowopowstałych domów – prośba o przesunięcie trasy na teren niezamieszkałe.***
W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.
- ***Pan Łukasz Pasek pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosił sprzeciw wobec budowy drogi S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na bliskie sąsiedztwo budynków mieszkalnych, podział***

miejsowości, oddziaływanie spalin oraz hałasu. Wnioskuje on o przesunięcie trasy za las Gawroniec.

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- *Państwo Joanna Malinowska i Stanisław Kołodziej pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy drogi S7 z uwagi na degradację środowiska naturalnego, zanieczyszczenie metalami ciężkimi w tym ołowiem, jak również spowodowanie zniszczenia nisz ekologicznych wsi Poradów, zamieszkiwanych przez zwierzęta: sarny, bażanty, wiewiórki i zające.*

Podnoszone kwestie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zostały już szczegółowo skomentowane w niniejszej decyzji w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa. Ponadto, na przebiegu drogi zaproponowano szereg rozwiązań, szczegółowo opisanych w raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz podanych w niniejszej decyzji, ograniczających jej wpływ na faunę i florę terenów, przez które przebiega. Wśród rozwiązań tych są przejścia i przepusty dla zwierząt, gwarantujące bezpieczną migrację i pokonanie przez zwierzęta bariery, jaką niewątpliwie stanowi dla nich droga ekspresowa. Stąd uznać należy, iż nie jest zasadna obawa o znaczący negatywny wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze.

- *Państwo Włodarczyk Adam, Włodarczyk Iwona, Włodarczyk Marcin, Włodarczyk Mariusz, Włodarczyk Grzegorz, Włodarczyk Katarzyna pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia trasy z uwzględnieniem korekty wzdłuż lasu Gawroniec, co nie spowoduje podziału miejscowości na części ani emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu.*

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- *Pani Krupa Krystyna pismem z dnia 2.11.2014 r. wniosła sprzeciw wobec budowy trasy S7 przez miejscowość Poradów z uwagi na możliwość przeprowadzenia trasy z uwzględnieniem korekty wzdłuż lasu Gawroniec, co nie spowoduje podziału miejscowości na części. Proponowane rozwiązanie wg Pani Krupy spowoduje zanieczyszczenie powietrza oraz ciągły hałas.*

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- *W piśmie Pani Elżbiety Wójcik z dnia 2.11.2014 r. zawarto sprzeciw wobec budowy trasy S7 z uwagi na bliską lokalizację istniejącej zabudowy, wodociągu, a także konieczność wyburzeń nowopowstałych budynków.*

Realizacja inwestycji nie wpłynie na funkcjonowanie lokalnych sieci wodociągowych, a planowane do budowy systemy ochrony środowiska gruntowo-wodnego (opisane szczegółowo w uzasadnieniu niniejszej decyzji) wyeliminują możliwość niekorzystnego oddziaływania drogi. Pozostałe zagadnienia opisane w ww. piśmie zostały już skomentowane w niniejszej decyzji.

- *Państwo Anna Jawor i Artur Jawor w piśmie z dnia 2.11.2014 r. zgłosili sprzeciw wobec budowy drogi S7 z uwagi na przecięcie miejscowości Poradów w kilku miejscach, narażenie mieszkańców na zanieczyszczenia środowiska oraz ciągle toksyczne oddziaływanie spalin. Dodatkowo wyrazili obawę w zakresie oddziaływania planowanej drogi na studnię głębinową, której wody mogą zostać skażone metalami ciężkimi.*

W zakresie ww. zagadnień organ zajął już stanowisko w komentarzach do poprzednich pism mieszkańców Poradowa.

- ***Pan Bogusław Włodarczyk pismem z dnia 2.11.2014 r. zgłosił sprzeciw wobec budowy drogi S7 z uwagi na społeczną szkodliwość drogi - prośba o zmianę lokalizacji na inną mniej szkodliwą dla mieszkańców Miechowa.***

W komentarzach do ww. pism przywoływano już wyjaśnienia Pełnomocnika w zakresie konsultacji i wyboru przebiegu drogi S7 w wariantcie III, które zgodnie z tymi wyjaśnieniami były prowadzone przy pełnym udziale reprezentantów poszczególnych gmin oraz innych jednostek jak: Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarząd Dróg Powiatowych, Starostwa Powiatowe, urzędy miast, w tym również przedstawiciele UMiG Miechów. Wariant III przebiegu drogi S7 uznany został za najbardziej korzystny ze względów uwarunkowań środowiskowych i technicznych. W zaproponowanym rozwiązaniu uwzględniono także fakt, iż realizacja tego wariantu będzie wymagała przeprowadzenia najmniejszej liczby wyburzeń w obrębie granic administracyjnych miasta Miechowa, bo tylko 8 budynków, z czego 4 to budynki mieszkalne (wariant I i Ia – 48 budynków, z czego 20 to mieszkalne, wariant II - 106 budynków, z czego 46 to budynki mieszkalne). W związku z powyższym po przeanalizowaniu wszystkich wariantów inwestycji należy przyjąć, iż wariant III planowanej inwestycji będzie dla mieszkańców Miechowa wariantem najkorzystniejszym z uwagi na małą ingerencję w zwartą zabudowę miejscowości. W związku z powyższym, organ nie uwzględnił uwag podnoszonych przez Pana Włodarczyka.

- ***Pan Łukasz Piotrowski w swoim piśmie z dnia 2.11.2014 r. zgłosił sprzeciw wobec budowy drogi S7 w miejscowości Poradów i wniósł o wytyczenie jej w nowym wariantcie, wzdłuż linii lasu Gawroniec. Obecny wariant stanowi wg Pana Piotrowskiego zagrożenie dla mieszkańców, fauny i flory, dodatkowo droga przecina miejscowość i spowoduje konieczność wyburzeń domów i będzie źródłem zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Droga spowoduje także zagrożenie zatrucia związkami azotu, aldehydami i ołowiem.***

Możliwość realizacji inwestycji w proponowanym przez Pana Piotrowskiego (i większość mieszkańców Poradowa) przebiegu trasy wzdłuż linii lasu Gawroniec została już omówiona w komentarzach do ww. pism. Odniesiono się już również m.in.: do kwestii ilości wyburzeń w stosunku do poszczególnych wariantów trasy, a także do przewidywanego oddziaływania w zakresie środowiska gruntowo – wodnego, emisji hałasu oraz emisji do powietrza. Wariant III przebiegu trasy S7 został zatwierdzony przez GDDKiA, również przy udziale przedstawicieli jednostek samorządowych (władz gmin oraz powiatu) jako najbardziej korzystny ze względów na uwarunkowania środowiskowe i techniczne. Dodatkowo należy wyjaśnić, iż proponowany do realizacji wariant przebiegu trasy S7 będzie także zawierał rozwiązania ograniczające oddziaływanie na faunę (system przejść dla zwierząt) oraz florę (nadzór przyrodniczy), co pozwoli na zrealizowanie inwestycji z minimalnym oddziaływaniem na te komponenty środowiska. Biorąc powyższe pod uwagę organ nie przychylił się do wniosku Pana Łukasza Piotrowskiego.

- ***Pismem z dnia 4.11.2014 r. swoje uwagi wniosła również Pani Mariola Miszczyk. Pismo to wpłynęło do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska po wskazanym terminie na zgłaszanie uwag i wniosków, niemniej z uwagi na fakt, iż Pani Miszczyk jest stroną niniejszego postępowania, uwzględniono jej uwagi w niniejszym postępowaniu. W swoim piśmie wystąpiła ona z wnioskiem o wykup jej domu nr 84 w m. Moczydło (dz. nr 15/6), oznaczony symbolem Bud 203, uzasadniając to faktem, iż część jej budynku znajduje się w liniach rozgraniczających planowanej drogi S-7. Na skutek uwag strony Inwestor przy piśmie z dnia 14.11.2014 r. znak: GDDKiA-O/KRI-law/4113/S7-Mo/73/12960/2014 zadeklarował wykup ww. nieruchomości, co skutkuje jednoczesnym brakiem konieczności budowy ekranu akustycznego EPO (km 603+747 - 603+941) i lokalizowania tam punktów recepcyjnych. Inwestor zweryfikował obszar znajdujący się w sąsiedztwie ekranu akustycznego EPO i uznał, że budynek nr 84 jest jedynym budynkiem w rejonie, który w dokumentacji nie został zaznaczony jako budynek mieszkaniowy przeznaczony do wykupienia. Powyższa sytuacja nie skutkowałą zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie koniecznością***

ponownego wystąpienia do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, z uwagi na brak w rejonie likwidowanego ekranu terenów wymagających ochrony akustycznej. Strony miały możliwość zapoznania się z całym materiałem dowodowym w wyniku zawiadomienia z dnia 24.11.2014 r. o zakończeniu postępowania administracyjnego.

- Dodatkowo, przed wskazanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie terminem na składanie uwag i wniosków, tj. dnia 12.09.2014 r. swoje uwagi wniósł Pan Albin Ksieniewicz z Krakowa. *W swym piśmie poinformował, iż część planowanej trasy S-7 od ul. Łowińskiego do ul. Ujastek została oprotestowana, wskazując jako jedyne pozytywne rozwiązanie przejście tunelowe pod al. Solidarności w Krakowie i załączając m.in. protesty na inne rozwiązanie przekroczenia al. Solidarności niż tunel (pismo Prezesa Zarządu Przedsiębiorstwa Handlowo – Usługowego ROLHUT Sp. z o.o. z dnia 13.09.2011 r. oraz Prezesa Towarzystwa Przyjaciół Krzesławic z dnia 21.11.2011 r.). Dodatkowo podnosi on, iż jego zdaniem w dokumentacji dotyczącej planowanej inwestycji pominięto prowadzenie trasy po głównym rurociągu gazowym do Krzesławic.*

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowił uwzględnić ww. pismo Pana Ksieniewicza w niniejszym postępowaniu, pomimo uchybienia terminu, w jakim społeczeństwo mogło się wypowiadać w przedmiotowej sprawie, z uwagi na fakt, iż podnosi ono istotną i konfliktową kwestię przebiegu drogi S-7 w rejonie Al. Solidarności. Na wstępie zaznaczyć należy, iż Pan Ksieniewicz nie załączył do swojego pisma umocowania do występowania w imieniu innych podmiotów, w związku z czym w niniejszej decyzji odniesiono się jedynie do uwag zgłaszanych przez niego.

W związku z otrzymaniem pisma Pana Ksieniewicza, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił się do Pełnomocnika Inwestora o stanowisko w kwestii poruszanej w piśmie wnioskodawcy przejścia „tunelowego” pod Al. Solidarności. Pełnomocnik przy piśmie z dnia 04.11.2014 r. znak: GDDKiA-O/KR I-I aw/4113/S7-Mo/72/12600/2014/20299 wyjaśnił, iż przebieg planowanej drogi S-7 w rejonie Al. Solidarności był rozważany i analizowany przez Inwestora pod kątem zapewnienia ochrony warstwy wodonośnej dla istniejących w tym rejonie ujęć wód podziemnych, co ma również swoje odzwierciedlenie w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko. Wariantem preferowanym (do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej) przekroczenia drogą S-7 rejonu Al. Solidarności, który uzyskał pozytywną opinię Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (pismo znak: OZKr.5183.94.2011.DW2 z dnia 10.07.2012 r.), popartą opinią Miejskiego Konserwatora Zabytków (pismo znak: KD-01-2.JK.4073-106/09 z dnia 23.07.2012 r.), jak również pozytywną opinię właściciela przedmiotowych ujęć, zostało wskazane rozwiązanie polegające na podniesieniu niwelety Al. Solidarności z przejściem drogi S7 pod aleją w niewielkim wykopie. Takie rozwiązanie zostało zaakceptowane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w niniejszej decyzji. Ponadto w ww. piśmie Pełnomocnik Inwestora zwrócił także uwagę, że planowany przebieg drogi S7 na terenie m. Krakowa był uwzględniony w Studium Zagospodarowania Przestrzennego i został uzgodniony przez Urząd Miasta Krakowa.

Ponadto, odnosząc się do zarzutów dotyczących **prowadzenia trasy planowanej drogi S-7 po głównym rurociągu gazowym do Krzesławic** Pełnomocnik Inwestora wskazał, iż wszelkie występujące kolizje z urządzeniami infrastruktury technicznej związanej i niezwiązanej z budową drogi ekspresowej S7 (również rurociągu gazowego) zostaną ujęte w projekcie budowy drogi, a szczegółowy sposób rozwiązania tych kolizji, zostanie przedstawiony na etapie opracowywania Projektu budowlanego dla poszczególnych branż.

Pismem z dnia Inwestor wyjaśnił także, że przedstawiona w przekazanych materiałach propozycja przebiegu drogi S-7 w rejonie Al. Solidarności przez Pana Albina Ksieniewicza, jak to wyjaśnił zainteresowanemu w obszernej korespondencji, nie spełnia podstawowych założeń i parametrów technicznych określonych m.in. w obowiązujących *rozporządzeniach MTiGM z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z dnia 30 maja 2000r. w sprawie*

warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie przyjmowanych przy projektowaniu dróg klasy S, które wymagają przede wszystkim zachowania minimalnych promieni łuków pionowych i poziomych, spadków. Natomiast biorąc pod uwagę załączony do wniosku rysunek, Inwestor stwierdził, że proponowany przebieg trasy S7 prowadzony jest niedopuszczalnymi załamaniem (widoczna jest kolizja drogi z zajezdnią tramwajową). Ponadto brak propozycji rozwiązań skrzyżowań m.in. z ul. Łowińskiego czy ul. Mrozową uniemożliwia ocenę propozycji pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego i obsługi komunikacyjnej obszaru. Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przychylił się do wyjaśnień składanych przez Inwestora, nie uwzględniając tym samym uwag Pana Ksieniewicza.

W trakcie postępowania administracyjnego organ kilkakrotnie informował strony o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, zgodnie z art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego zawiadomił strony o zakończeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Zawiadomienie z dnia 24.11.2014 r. znak: OO.4200.3.2014.ASu było zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Książu Wielkim w terminie od 26.11.2014 r. do 11.12.2014 r., w Urzędzie Gminy i Miasta w Miechowie w terminie od 25.11.2014 r. do 10.12.2014 r., w Urzędzie Gminy Iwanowice w terminie od 01.12.2014 r. do 17.12.2014 r., w Urzędzie Miejskim w Słomnikach w terminie od 25.11.2014 r. do 17.12.2014 r., w Urzędzie Gminy Michałowice w terminie od 01.12.2014 r. do 16.12.2014 r., w Urzędzie Gminy Kocmyrzów-Luborzyca w terminie od 25.11.2014 r. do 09.12.2014 r., w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 24.11.2014 r. do 09.12.2014 r. oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 24.11.2014 r. do 09.12.2014 r. Ponadto, ww. zawiadomienie było umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W wyznaczonym 7 – dniowym terminie, tj. dnia 04.12.2014 r., do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynęło pismo Pana Piotra Król z miejscowości Kalina Mała. Pismo dotyczyło wniosku o **przesunięcie lub zmianę przebiegu trasy drogi ekspresowej, ponieważ przechodzi przez zabudowania będące w posiadaniu wnioskodawcy w miejscowości Kalina Mała. Ponadto, Pan Król poinformował, że nie zgadza się na wyburzenia jego budynków. Tereny pod budowę drogi znajdują się w kolizji z chronionymi obszarami Natura 2000.**

Inwestor, w piśmie skierowanym do Pana Króla, potwierdził fakt kolizji ze wskazaną przez mieszkańca zabudową. Wskazał, iż nie jest przewidziana korekta trasy drogi ekspresowej w rejonie Miechowa. Wariant III preferowany przez inwestora, nie koliduje z obszarami chronionymi. Najbliższy obszar Natura 2000 w rejonie wymienionym w piśmie (rejon km 620+400) – „Kalina Mała” PLH 120054 znajduje się w odległości ok. 1700 m od granicy linii rozgraniczających wariantu III. Inwestor wskazał także, że dla wariantu trasy wybranego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, będzie wykonywana dokumentacja projektowa uszczegółowiająca rozwiązania projektowe oraz będą opracowywane dokumenty formalno-prawne do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZnRID). W takiej decyzji Wojewoda Małopolski zatwierdza linie rozgraniczające inwestycję oraz projekty podziału nieruchomości. Również Wojewoda Małopolski prowadzi postępowanie odszkodowawcze związane z szacowaniem wartości i wykupem nieruchomości, które zostają zajęte pod inwestycję drogową. Biorąc pod uwagę fakt, iż wariant wybrany do realizacji przebiega przez zabudowania gospodarstwa Pana Króla, a Inwestor nie przewiduje korekty wybranego wariantu w tym rejonie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie

uwzględnił uwag strony. Kwestie związane z wykupem nieruchomości nie są w kompetencji Regionalnego Dyrektora Ochrony środowiska w Krakowie.

Ponadto, pismem z dnia 14.12.2014 r. do RDOŚ w Krakowie wystąpił Sołtys i Rada Sołecka Parkoszowice, poparci podpisami mieszkańców miejscowości (5 podpisów). **Wyrazili oni niepokój związany z licznymi protestami mieszkańców Poradowa, a w związku z tym ewentualną możliwością przesunięcia trasy planowanej drogi w stronę Parkoszowic, co skutkować będzie wysiedleniami kilku gospodarstw. Dodatkowo, zgłosili oni obawy o zbyt dużą ingerencję w pobliski obszar Natura 2000 Poradów, w przypadku korekty wariantu preferowanego drogi.**

W związku z wyborem w niniejszej decyzji wariantu III realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, należy uznać, iż ww. kwestie podnoszone przez mieszkańców Parkoszowic nie znajdują uzasadnienia.

Dodatkowo, przy piśmie z dnia 07.01.2015 r. znak: DOOŚ-oall.052.31.2014.PD.1 przekazano do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie pismo Pana Albina Ksieniewicza z dnia 11.12.2014 r., skierowane do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, m.in. w sprawie planowanej inwestycji.

Pierwsza część pisma **dotyczy planowanego przejścia drogi ekspresowej S-7 w rejonie Alei Solidarności w Krakowie.** Zastrzeżenia Pana Ksieniewicza w ww. piśmie w zakresie planowanego przedsięwzięcia nie były jasno sprecyzowane, niemniej z uwagi na fakt, iż do pisma dołączony był rysunek, identyczny jak ten, który stanowił załącznik do analizowanego już w niniejszej decyzji pisma z dnia 12.09.2014 r. skierowanego do tut. Dyrekcji, uznać należy, iż organ odniósł się już do podnoszonych kwestii (str. 47 – 48 niniejszej decyzji).

Druga część pisma Pana Ksieniewicza **dotyczy kwestii zmiany projektu budowlanego w zakresie budowy mostu nad rzeką Wisłą w Krakowie w ramach budowy drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła Rybitwy do węzła Igołomska w Krakowie,** a więc nie dotyczy niniejszego przedsięwzięcia, którego zakres kończy się w rejonie ulic Ptaszyckiego/Igołomska w Krakowie. Dla odcinka drogi S-7 od węzła Rybitwy do Węzła Igołomska w Krakowie wydano już decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Kwestie podnoszone przez Pana Ksieniewicza w jego piśmie w zakresie przejścia mostowego drogą S-7 przez rzekę Wisłę nie są związane z niniejszym postępowaniem, a więc nie mogą być w ramach niego rozpatrzone.

Żadna inna ze stron nie wypowiedziała się co do zebranych dowodów i materiałów, ani nie złożyła żadnych żądań w sprawie.

W niniejszej decyzji nałóżono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko z uwagi na rodzaj, skalę oraz charakter przedsięwzięcia oraz na możliwość wystąpienia w trakcie projektowania istotnych różnic w przedstawionych wstępnych rozwiązaniach projektowych. W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy zweryfikować zastosowane rozwiązania techniczne służące ochronie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, a także rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego. Ponadto, na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy dokonać oceny wpływu drogi na krajobraz Miechowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Ocena powinna być wykonana przez specjalistę z zakresu architektury krajobrazu. Dodatkowo, z uwagi na fakt, iż trasa projektowanej drogi ekspresowej przebiegać będzie przez projektowaną strefę ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej „Pas A”, a także w niewielkich odległościach od istniejących ujęć wód podziemnych (m.in. w miejscowościach Moczydło i Antolka) należy przeanalizować i ocenić wpływ inwestycji oraz skuteczność zaproponowanych rozwiązań minimalizujących jej ewentualny negatywny wpływ na stan i jakość wody w ujęciach. Ze względu na brak szczegółowych rozwiązań projektowych przebudowywanej infrastruktury kolidującej z planowaną drogą S-7 (w tym linii

elektroenergetycznych, sieci gazowych i innych) należy także dokonać ponownej oceny oddziaływania na środowisko w tym zakresie.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż eksploatacja drogi ekspresowej nie zalicza się do zakładów „o zwiększonym ryzyku” wystąpienia awarii albo do zakładów „o dużym ryzyku” awarii, zgodnie z definicją określoną w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość (ok. 100 km) od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

W dokumentacji Inwestor wskazuje, że przedsięwzięcie będzie budowane etapami, a zatem niniejszą decyzję, po uzyskaniu stosownego postanowienia, będzie mógł wykorzystać w sześcioletnim okresie od jej ostateczności, przy składaniu wniosku o pozwolenie na budowę, jeżeli nie zmienią się warunki wykorzystania terenu.

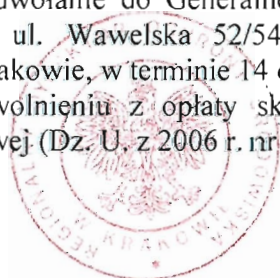
Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

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.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 r. nr 225, poz. 1635 ze zm.).



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rastucki

Otrzymują:

1. Pan Tomasz Pałasiński - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków – Pełnomocnik Inwestora.
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa.
3. OO.ASu. a/a.

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.4200.3.2014.ASu
z dnia 15.01.2015 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S-7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska) od km 603+460 do km 658+879 (wg wariantu III). Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie małopolskim na działkach należących do gmin: Książ Wielki i Miechów, należących do powiatu miechowskiego oraz gmin: Iwanowice, Słomniki, Michałowice, Kocmyrzów – Luborzyca w powiecie krakowskim i miasta Krakowa – dzielnicę Nowa Huta w powiecie grodzkim Kraków. Przewidywane jest etapowanie inwestycji – budowa w podziale na krótsze odcinki realizacyjne.

Inwestycja była analizowana w czterech wariantach lokalizacyjnych (I, IA, II i III), analizie poddany został także wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Do realizacji wybrano wariant III, którego przebieg opisany został w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Dodatkowo wariantowane były rozwiązania w rejonie Alei Solidarności w Krakowie, w rejonie schronu amunicyjnego przy ul. Łowińskiego w Krakowie oraz w rejonie Zestawic. Ostatecznie do realizacji wybrano wariant I, który zakłada przebudowę alei Solidarności w śladzie istniejącym poprzez obniżenie niwelety drogi ekspresowej S7 oraz podwyższenie niwelety Alei Solidarności w miejscu przecięcia z drogą ekspresową, a w zakresie przejścia w rejonie schronu amunicyjnego przy ul. Łowińskiego - wykonanie dwóch wiaduktów oraz muru oporowego utrzymującego nasyp drogi S-7 przy drodze dojazdowej do schronu (uniknięcie kolizji ze schronem).

W ramach budowy przewidziano następujący zakres prac:

1. Budowa dróg:

A. Budowa drogi ekspresowej S-7 o poniższych parametrach:

Klasa drogi	- S
prędkość projektowa	- 100 km/h
prędkość projektowa na terenie Krakowa	- 80 km/h
prędkość miarodajna	- 110 km/h
prędkość miarodajna na terenie Krakowa	- 100 km/h
przekrój normalny	- 2X2 z rezerwą terenu w pasie dzielącym pod budowę trzeciego pasa
przekrój normalny na terenie Krakowa	- 2X3
szerokość pasa ruchu	- 3,5 m
szerokość pasa dzielącego	- 12 m (w tym opaski 2 x 0,5 m)
szerokość pasa awaryjnego	- 2,5 m
kategoria ruchu	- KR
dopuszczalny nacisk	- 115 kN/oś

B. Przebudowa dróg będących w kolizji z projektowaną drogą ekspresową S7 dostosowana do zakresu kolizji oraz budowa dróg dojazdowych.

2. Obiekty inżynierskie:

- A. 24 wiadukty nad S-7 w ciągu dróg poprzecznych,
- B. 22 wiadukty w ciągu S-7,

- C. 3 estakady,
- D. 5 mostów,
- E. 4 wiadukty nad liniami kolejowymi,
- F. 2 wiadukty w ciągu linii tramwajowej,
- G. 12 przejazdów gospodarczych,
- H. 34 przepusty,
- I. 11 przejść dla zwierząt pod drogą S-7,
- J. 2 przejścia dla zwierząt nad drogą S-7.

3. Pozostałe:

- A. Budowa 8 węzłów drogowych: węzeł Książ, węzeł Miechów, węzeł Szczepanowice, węzeł Widoma, węzeł Łuczyce, węzeł Raciborowice, węzeł Kraków-Mistrzejowice oraz węzeł Kraków-Grębałów.

Węzeł Książ (km 609+256) będzie stanowił połączenie drogi ekspresowej z drogą powiatową nr 1194K.

Węzeł Miechów (km 621+754) planowany jest na przecięciu projektowanej drogi z drogą wojewódzką nr 783 i planowaną północną obwodnicą Miechowa w miejscowości Bukowska Wola.

Węzeł Szczepanowice oraz węzeł Widoma powstaną w miejscu przecięcia drogi S-7 z istniejącą drogą krajową nr 7 w km odpowiednio ok. 627+821 i ok. 640+181.

W rejonie miejscowości Łuczyce (km 646+831) w miejscu przecięcia się drogi powiatowej nr 2152K przewidziano węzeł Łuczyce.

Kolejny węzeł Raciborowice (km 651+720) znajduje się na przecięciu z drogą powiatową nr 2156K.

Kolejne dwa węzły znajdują się na terenie miasta Krakowa. Są to węzły: Kraków – Mistrzejowice i Kraków – Grębałów. Węzeł Kraków – Mistrzejowice stanowi połączenie z ul. Okulickiego i Łowińskiego (km 654+322) oraz planowaną północną obwodnicą Krakowa (km 654+995). Węzeł Kraków – Grębałów został zlokalizowany na przecięciu z ulicą Kocmyrzowską (droga wojewódzka nr 776 - km 656+581) i Łowińskiego (km 656+947).

- B. Budowa Miejsc Obsługi Podróżnych kategorii II (MOP II) tj. obiektów o funkcji wypoczynkowo – usługowej w dwóch lokalizacjach: w rejonie km ok. 614+500 oraz 638+060. MOP - y w ww. lokalizacjach są projektowane dla obu kierunków ruchu każdy: w kierunku Kielc i w kierunku Krakowa.
- C. Budowa Obwodu Utrzymania Drogi (OUD) w km 628+000 w rejonie węzła Szczepanowice po stronie lewej projektowanej drogi S7. Obwód będzie podłączony do istniejącej drogi nr 7 i poprzez łącznice węzła Szczepanowice będzie skomunikowany z S7.
- D. Budowa niezbędnych ekranów akustycznych o wysokości od 3 do 7,5 m (plus zagłębienie o wysokości 1m) w pobliżu zabudowy mieszkaniowej o łącznej długości około 12,28 km.
- E. Budowa systemu odwodnienia drogi

Ze względu na uwarunkowania terenowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi ekspresowej odbywać się będzie poprzez układ rowów otwartych, układ kanalizacji deszczowej. Dla odcinków drogi, gdzie brak jest odbiorników wód opadowych przewidziano budowę zbiorników chłonno – odparowujących, a dla

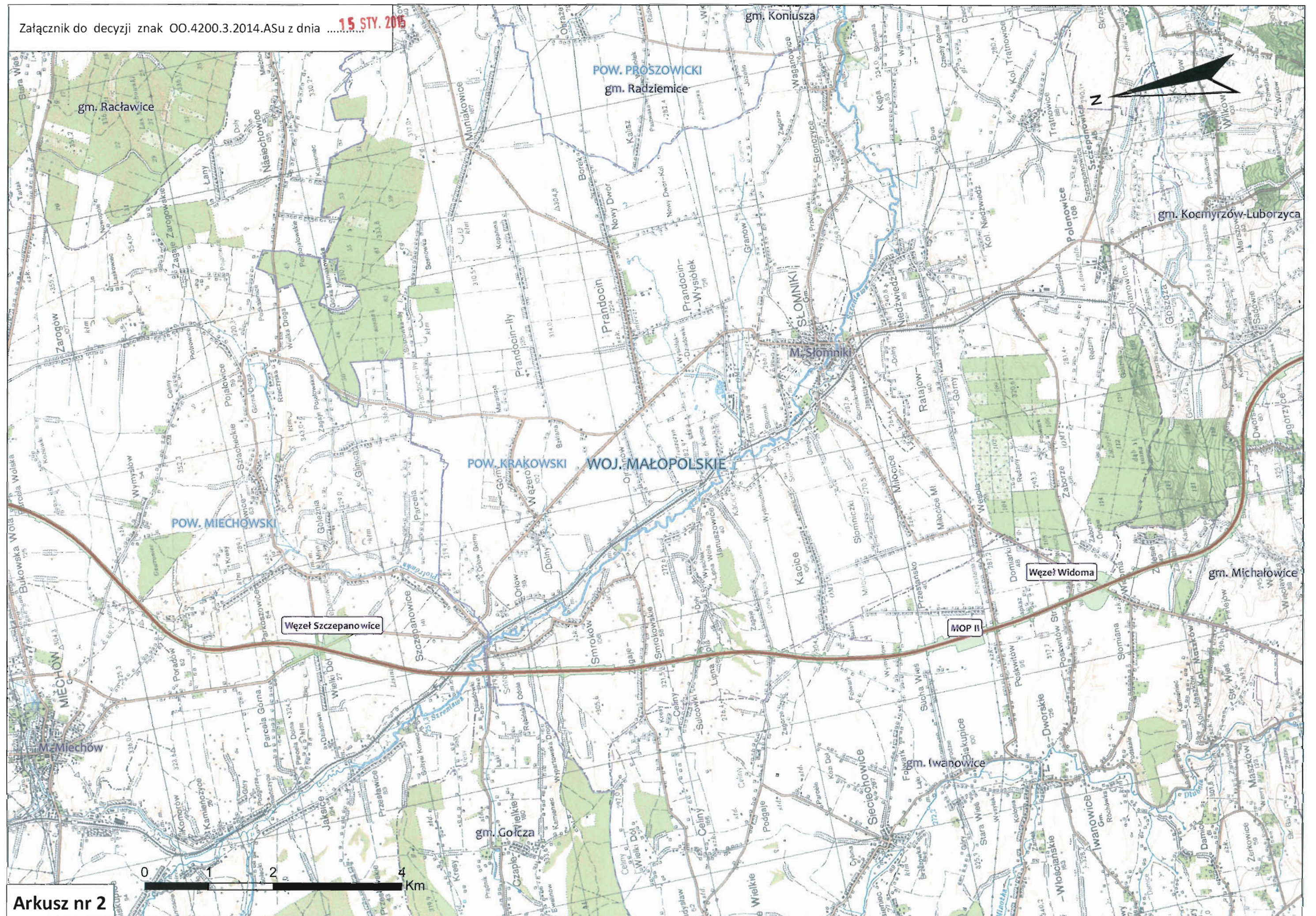
odcinków drogi, dla których brak jest odbiorników (rzek, cieków, rowów) o pojemności umożliwiającej przejęcie wód opadowych z terenu utwardzonego drogi – budowę zbiorników retencyjnych. W celu spełnienia wymagań rozporządzenia w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, na wszystkich układach kanalizacji deszczowej przewidziano wykonanie urządzeń podczyszczających.

Ponadto, w celu zabezpieczenia wód gruntowych, przed projektowanymi zbiornikami przewidziano budowę zespołu urządzeń podczyszczających, składających się z osadnika oraz separatora, których celem będzie redukcja zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych.

- F. Budowa innych elementów infrastruktury technicznej drogi niezbędnej do jej prawidłowego funkcjonowania.
- G. Przebudowa i ubezpieczenie rzek i cieków wodnych będących w kolizji z projektowaną drogą w niezbędnym zakresie.
- H. Wyburzenia budynków znajdujących się w pasie zajętości inwestycji, likwidację innych obiektów kolidujących z inwestycją m.in. ujęć wód głębinowych w Krakowie.
- I. Przebudowa infrastruktury technicznej będącej w kolizji z projektowaną drogą ekspresową S-7 dostosowana do zakresu kolizji m.in. przebudowa linii tramwajowej, istniejących sieci wodociagowych, kanalizacyjnych (deszczowej i sanitarnej), gazowych (niskiego, średniego, wysokiego ciśnienia), linii elektroenergetycznych (w tym linii wysokiego napięcia), stacji transformatorowych, sieci teletechnicznych i innych.

Szczegółowe rozwiązania techniczne będą wskazane na etapie projektu budowlanego.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki



Mapa orientacyjna przebiegu inwestycji

Skala 1:50 000




Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
Ingr Rafał Rostecki

Legenda

Przebiegi wariantów drogowych

 Wariant III wybrany
(z wariantem I Alei Solidarności)

Administracja

 Granice gmin
 Granice powiatów
 Granice województw

Temat opracowania:

Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia,
polegającego na budowie drogi ekspresowej S-7 na odcinku
Moczydło – Szczepanów – Widoma – Zastów – Kraków
(Ptaszyckiego/Igołomska)

Wzrost:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
ul. Mogińska 25
31-542 Kraków

