



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4200.19.2013.AK/BP
(poprzedni znak: OO.4200.21.2011.AW)

Kraków, dnia 15.01.2016 r.

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz.267, ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz ust. 6 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, ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 32 oraz § 3 ust. 1 pkt. 33, 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.),

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

wniosku z dnia 31 sierpnia 2011 r. znak: 692/1541/JK/2011, złożonego wówczas przez Pana Andrzeja Garpiela, działającego w imieniu Inwestora tj. Województwa Małopolskiego z siedzibą w Krakowie przy ul. Basztowej 22, uzupełnionego wnioskiem z dnia 22.07.2015 r. Pani Marii Rapacz – występującej w chwili obecnej jako pełnomocnik Inwestora w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa północnej obwodnicy Krakowa”,

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

Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 26.10.2015 r. znak: NS.9022.4.372.2015

o r z e k a m

I. Ustaląm środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa północnej obwodnicy Krakowa” dla wariantu 1 i jednocześnie:

Określąm:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane zamierzenie inwestycyjne polegało będzie na budowie północnej obwodnicy Miasta Krakowa. Projektowana droga (wg wariantu 1) zlokalizowana jest w województwie małopolskim, w granicach administracyjnych gminy Wielka Wieś, miasta Krakowa oraz gminy Zielonki.

W ramach zadania zrealizowana zostanie obwodnica o długości ok. 11,6 km , drogi serwisowe – jako drogi umożliwiające wjazd na węzły obwodnicy z terenów zlokalizowanych po obu jej stronach, przebudowany zostanie gazociąg wysokoprężny i przełożona zostanie naziemna sieć 110 kV i wykonana jako sieć kablowa podziemna. Obwodnica zrealizowana zostanie w tunelach, w wykopach, oraz w terenie otwartym. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowana zostanie infrastruktura techniczna kolidująca z przebiegiem obwodnicy, wyburzone zostaną budynki oraz wykonane zostanie szereg obiektów minimalizujących oddziaływanie niniejszej drogi jak np. ekrany akustyczne, zbiorniki retencyjne.

Celem realizacji przedsięwzięcia jest przejęcie ruchu pojazdów ruchu tranzytowego oraz ruchu generowanego w Krakowie i gminach położonych na północ od miasta Krakowa. Planowany odcinek stanowi dopełnienie dróg obwodowych dla miasta Krakowa, gdzie od południa i od wschodu zrealizowana jest autostrada A4, od wschodu realizowana jest S7, a północna obwodnica Krakowa ma mieć swój początek od istniejącego węzła Modlnica, natomiast koniec w węźle Nowa Huta zatwierdzonym, decyzją Regionalnego dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla trasy S7.

Usytuowanie i przebieg przedmiotowej drogi określono w „Załączniku nr 1”, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

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:

- 2.1 W rejonie terenów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00.
- 2.2 Stosować wyłącznie sprawne technicznie środki transportu i urządzenia z atestami o niskiej emisji dźwięku.
- 2.3 Zaplecze budowy oraz przebieg prac budowlanych należy zorganizować w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym:
 - a) zaplecze budowy oraz bazy materiałowe należy zlokalizować w odległości ponad 50 m od cieków wodnych, oraz poza terenami stanowiącymi formy ochrony przyrody,
 - b) teren zaplecza budowy, po którym poruszają się będą maszyny i samochody uszczelnić od podłoża. Każdego dnia po zakończeniu pracy, a szczególnie w dni wolne od pracy, maszyny i samochody parkować na wyznaczonym do tego celu terenie zaplecza budowy,
 - c) należy sprawdzać na bieżąco stan techniczny pracujących maszyn budowlanych i transportowych,
 - d) w pobliżu miejsca garażowania i tankowania należy zabezpieczyć odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych,
 - e) 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,
 - f) zaplecza budowy należy wyposażyć w szczelne bezodpływowe zbiorniki ścieków bytowych, których zawartość będzie przekazywana podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich odbiór.
- 2.4 W trakcie prowadzonych prac budowlanych ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez:
 - a) systematyczne porządkowanie placu budowy,
 - b) zraszanie pyłących i zanieczyszczonych powierzchni dróg (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym), z wyjątkiem okresu zimowego,

- c) w miejscach wyjazdu sprzętu ciężkiego z placu budowy na drogi publiczne zainstalować stanowiska, gdzie będzie się odbywać usuwanie gruntu lub błota z kół pojazdów,
 - d) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia).
- 2.5 Należy zapewnić bezpieczną organizację ruchu na czas budowy, w szczególności przez wyznaczenie bezpiecznych przejść dla pieszych, ograniczenie prędkości ruchu pojazdów oraz zabezpieczenie miejsca robót barierami ochronnymi.
- 2.6 W celu ochrony środowiska przyrodniczego:
- a) Prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, do którego zadań należy podjęcie odpowiednich działań ochronnych w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych w wyniku prowadzenia robót budowlanych. W szczególności do obowiązków nadzoru przyrodniczego należy:
 - Przed rozpoczęciem prac budowlanych sprawdzenie terenu, na którym mają być prowadzone roboty budowlane, pod kątem występowania stanowisk rozrodczych zwierząt chronionych. W przypadku stwierdzenia zagrożenia dla chronionych gatunków w wyniku prowadzenia robót budowlanych podjęcie odpowiednich działań przewidzianych w ustawie o ochronie przyrody, umożliwiających np. przeniesienie chronionych gatunków z terenu budowy, itp.
 - W przypadku konieczności wycinki drzew i krzewów w okresie lęgowym kontrolowanie czy można dopuścić do ich wycinki (czy wycinka nie spowoduje zniszczenia lęgów).
 - Nadzór nad zabezpieczeniem drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w trakcie prac budowlanych (dotyczy systemów korzeniowych oraz pni). Zabezpieczenie należy wykonać np. poprzez oszalowanie pni drzew deskami lub obłożenie matami ze słomy.
 - Nadzorowanie zakresu i terminów prac w trakcie prowadzenia robót w związku z budową obiektu mostowego (w ciągu drogi serwisowej) przekraczającego rzekę Prądnik.
 - Obserwacje zachowania ichtiofauny na odcinku rzeki poniżej prowadzonych robót. Kontroli winien dokonywać ichtiolog na odcinku do 200 m poniżej miejsca prowadzenia robót.
 - Stała obserwacja dróg transportu w pobliżu koryta rzeki i miejsc występowania płazów, a w przypadku pojawienia się płazów zbieranie i przenoszenie płazów na odpowiednie siedliska, poza obręb prac. Nie stwierdzono w trakcie obserwacji masowych migracji, dlatego nie ma konieczności stałego osiatkowania dróg na całej długości, jednak w okolicach cieków i rowów, w miejscach stwierdzonego lub potencjalnego występowania płazów wskazuje się na konieczność grodzenia pasa robót. Grodzenia winny być wykonane z siatki o bardzo drobnych oczkach, grubej folii lub płótków z tworzywa sztucznego. Ogrodzenie powinno mieć wysokość min. 40 cm, przy czym jego górna krawędź o szerokości min. 5 cm powinna być odchylona na zewnątrz terenu robót budowlanych. Ogrodzenie powinno być zakopane na głębokość 5-10 cm poniżej powierzchni terenu. Grodzenie powinno być wykonane przed okresem wędrówek płazów. Po wewnętrznej stronie grodzenia należy usunąć wyższą roślinność i wykonać niewielkie dolki wyłożone folią. Osoba odpowiedzialna za nadzór przyrodniczy powinna przynajmniej raz dziennie sprawdzać dolki, wybierać z nich uwięzione zwierzęta i przenosić je poza teren inwestycji na odległość nie mniejszą niż 100 metrów od wykonywanych prac, w siedlisko o takich samych lub podobnych parametrach siedliskowych.
 - Nadzór nad pracami związanymi z budową przejść dla płazów i urządzeń zabezpieczających przed wchodzeniem płazów na jezdnię.

- W związku z wycinką drzew Inwestor winien zrekompensować stratę w środowisku poprzez wprowadzenie nasadzeń w ilości min. 1000 sztuk drzew i krzewów. Nadzór przyrodniczy winien zweryfikować materiał nasadzeniowy zakupiony przez Inwestora, który powinien być dobrej jakości – odpowiedni pod względem wieku, odporny na zanieczyszczenia gleby (zasolenie) oraz zanieczyszczenie powietrza, a także powinien być odporny na złamania oraz mało wrażliwy na cięcia. Nasadzenia należy wykonać z gatunków rodzimego pochodzenia, właściwych dla siedliska. Miejsca nasadzeń, o ile będzie to możliwe należy zlokalizować w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, w formie kęp lub rzędów. W dolinach cieków linię brzegową należy obsadzić formą krzewiastą wierzb – wierzbą wiciową, nieco dalej od koryta należy posadzić olszę czarną i formy drzewiaste wierzb (np. wierzba krucha). Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy drogi, w miejscach nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Należy również zapewnić pielęgnację nasadzeń oraz ich uzupełnienia przez okres 5 lat po posadzeniu. Prawdopodobnie ukształtowane pokroje drzew i krzewów nie będą wymagały w przyszłości kosztownych i radykalnych cięć, które są najczęstszą przyczyną zamierania roślin.
 - W ramach działań minimalizujących skutki wycinki drzew i utraty potencjalnych miejsc lęgowych ptaków należy umieścić na istniejących drzewach 40 budek dla ptaków małych (sikor) i szpakowatych w proporcji 1:1. Budki lęgowe należy rozmieszczać na drzewach odpowiednich pod względem wieku, wysokości i usytuowania w obrębie kęp zadrzewień śródpolnych lub nadrzecznych. Lokalizacje budek powinien wyznaczyć specjalista ornitolog.
 - Na placu budowy należy eliminować zastoiska wody. Konieczne do wykonania tymczasowe wykopy, rowy, studzienki, odstojniki itp., należy okresowo zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów oraz poddawać regularnym kontrolom przez osobę odpowiedzialną za nadzór przyrodniczy. Przed zasypaniem otwartych wykopów oraz zamykaniem studzienek należy wykonać ich kontrolę na okoliczność obecności małych zwierząt. W przypadku zaobserwowania drobnych zwierząt w wykopach lub urządzeniach odwadniających, a także w przypadku stwierdzenia ich wchodzenia na plac budowy (np. migrujących płazów), zwierzęta należy odłowić i przenieść na odległość nie mniejszą niż 100 metrów od miejsca wykonywanych prac, w odpowiednie dla danego gatunku siedlisko. W przypadku stwierdzenia masowej migracji zwierząt przez plac budowy, teren ten należy zabezpieczyć stosując stosowne rozwiązania, np. grodzenie.
- b) Stałe urządzenia służące odwodnieniu drogi, należy trwale zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów. Tymczasowe wykopy, rowy, studzienki, odstojniki itp., należy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów oraz poddawać regularnym kontrolom przez osobę odpowiedzialną za nadzór przyrodniczy. Stwierdzone w tych urządzeniach osobniki zwierząt należy przenosić na odległość nie mniejszą niż 100 metrów od miejsca wykonywanych prac, w siedlisko o podobnych parametrach w dolinach cieków.
 - c) Forma i kolorystyka obiektów mostowych, wiaduktów oraz innych elementów trwale ingerujących w przestrzeń krajobrazową winna być zharmonizowana z walorami wizualnymi krajobrazu.
 - d) Umocnienia betonowe urządzeń odwadniających należy stosować tylko w miejscach niezbędnych. Zabrania się stosowania tzw. „korytek krakowskich”, stanowiących pułapki dla płazów.
 - e) Ziemię z wykopów należy składować poza dolinami cieków.

- 2.7 Powstałe odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu (poza dolinami cieków i poza ustanowionymi formami ochrony przyrody) w zabezpieczonych przyzmacach, odpowiednich pojemnikach, w sposób eliminujący ich negatywny wpływ na środowisko, zapewniając ich odbiór przez uprawnione podmioty.
- 2.8 Na etapie eksploatacji należy zapewnić regularne czyszczenie, konserwację i przeglądy przydrożnych rowów oraz zbiorników retencyjnych, tj. co najmniej dwa razy w roku, a w razie stwierdzenia niedrożności urządzeń, niezwłocznie je usuwać.
- II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 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 poniższe rozwiązania chroniące środowisko:

1. Tunelowe przejście drogi (obwodnicy) pod rzeką Prądnik należy wykonać metodą górniczą (drażenie w górotworze). Przy wykonywaniu prac tunelowych na pozostałych odcinkach dopuszcza się możliwość stosowania metody odkrywkowej.
2. Określić sposób postępowania z masami ziemnymi.
3. Obiekty mostowe w ciągu obwodnicy i dróg serwisowych oraz tunel pod rzeką Prądnik należy wykonać w sposób niewymagający ingerencji w koryta cieków.
4. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z planowanej obwodnicy oraz dróg serwisowych należy ująć w system odwodnienia, poprzez przydrożne rowy trawiaste oraz szczelną kanalizację opadową, z tym że na odcinkach newralgicznych wskazanych poniżej, na których występują grunty przepuszczalne należy wykonać szczelny system odwodnienia: odcinek od km 4+200 do km 4+550, odcinek od km 6+800 do km 7+100 oraz odcinek od km 8+900 do km: 9+300.
5. W przypadku, gdy po sporządzeniu dokumentacji hydrogeologicznej i dokładnym rozpoznaniu warunków hydrogeologicznych, zostaną zidentyfikowane oprócz wyżej wskazanych, inne newralgiczne odcinki podatne na zanieczyszczenie wód podziemnych, również na tych odcinkach należy zaprojektować szczelny system odwodnienia (szczelna kanalizacja deszczowa lub uszczelnione rowy).
6. Wody opadowe z obiektów inżynierskich: mostów, wiaduktów, estakad oraz wody z odwodnienia tuneli należy ująć w szczelny system kanalizacji opadowej z wprowadzeniem do systemu odwodnienia drogi.
7. Należy zrealizować urządzenia oczyszczające - separator substancji ropopochodnych i osadnik zawieszin, dla oczyszczania wód opadowych pochodzących z drogi, przed ich wprowadzeniem do odbiorników.
8. Celem wyrównania odpływu i zabezpieczania odbiorników przed nadmierną ilością wód opadowych napływających z projektowanej północnej obwodnicy Krakowa oraz dróg serwisowych, należy zrealizować zbiorniki retencyjne, które zagwarantują czasowe przetrzymanie wód opadowych. Zbiorniki należy zrealizować w następujących lokalizacjach i o pojemnościach nie mniejszych niż: przed wylotem do potoku Sudół w km 2+017, zbiorniki o pojemności 550 m³ i 80 m³ po stronie prawej i 80 m³ po stronie lewej; w km 2+760 zbiornik o pojemności 60 m³ przed wylotem do rowu w ul. Jurajskiej; w km 3+600 i 4+310 zbiorniki o pojemności 250 m³ każdy, przed wylotem do potoku Prądnik; zbiornik przed wylotem do rowu melioracyjnego będącego w zlewni rzeki Prądnik w km 4+610 zbiorniki o pojemności 220 m³ (strona prawa)

i 640 m³ (strona lewa); przed wylotem do potoku Bibiczanka zbiorniki regulujące przepływ wody w km: 6+870 (strona prawa o pojemności 470 m³, strona lewa o pojemności 360 m³), w km: 6+980 (strona lewa) o pojemności 330 m³ oraz w km: 7+040 o pojemności 400 m³ (strona prawa); przed wylotem do potoku Sudół Dominikański w km: 8+900 (strona prawa) o pojemności 290 m³, w km: 8+950 (strona lewa) o pojemności 310 m³, w km: 9+000 (strona lewa) o pojemności 60 m³ oraz w km: 9+040 (strona prawa) o pojemności 170 m³, dodatkowo zbiornik zaprojektowano przy przepuszczeniu w km: 9+250 (strona lewa) o pojemności 180 m³; przed wylotem do Dłubni zbiorniki o pojemności: 600 m³ w km: 11+200 po stronie lewej; w km 10+260 o pojemności 60 m³ (strona prawa), w km: 10+750 o pojemności 50 m³ (strona lewa), w km: 11+040 o pojemności 110 m³ (strona prawa), w km: 11+080 o pojemności 140 m³ (strona lewa) oraz w km 11+370 o pojemności 100 m³ (strona prawa).

9. Projektowane zbiorniki retencyjne należy wykonać jako szczelne.
10. Obiekty mostowe w ciągu obwodnicy i dróg serwisowych, zgodnie ze stosownymi przepisami, winny posiadać parametry gwarantujące przeprowadzenie wód powodziowych o prawdopodobieństwie wystąpienia 0,3% w przypadku obiektów w ciągu drogi głównej oraz 1% w przypadku dróg serwisowych.
11. Rozwiązania w projekcie budowlanym w odniesieniu do przepustów P12 i P13 oraz odwodnienia w rejonie planowanego suchego zbiornika „Węgrzce” winny uwzględniać wzajemne zależności pomiędzy zbiornikiem a obwodnicą, tak aby umożliwić odprowadzenie wód opadowych z drogi oraz przeprowadzenie wód cieków: dopływ Sudółu Dominikańskiego i Sudół Dominikański.
12. W przypadku przebiegu dróg technicznych przez grunty o dobrej przepuszczalności utworów powierzchniowych, na czas realizacji przedsięwzięcia należy zaprojektować czasowe warstwy ochronne zabezpieczające środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem.
13. Na drogach serwisowych należy zastosować nawierzchnię cichą.
14. Należy zastosować ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie w następującej lokalizacji:

Strona lewa		Strona prawa	
Od km ok.	Do km ok.	Od km ok.	Do km ok.
3+370	3+820	1+920	2+090
4+640	5+000	3+175	3+370
6+100	7+050	3+395	3+480
8+050	8+420	3+520	3+820
8+450	8+920	7+555	8+300
9+430	9+500	8+500	9+490
10+680	11+040	10+315	10+430
11+060	11+420	12+050	12+548

15. Przed przystąpieniem do projektu budowlanego należy dokonać ponownej weryfikacji budynków objętych ochroną akustyczną.
16. Dopuszcza się stosowanie ekranów mieszanych.
 - a) Elementy przezroczyste ekranów akustycznych winny posiadać poziome, czarne pasy o szerokości 2 mm w odstępach 28 - 30 mm, bądź pionowe pasy koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne. Dopuszcza się stosowanie mniejszych odstępów – 5 cm, przy

szerokości pasów 2 lub 1 cm. Nie dopuszcza się stosowania ekranów przezroczystych bez pasów, bądź ekranów przezroczystych z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych, niezależnie od powierzchni przezroczystego panelu. Nie dopuszcza się również stosowania przezroczystych ekranów oklejonych tylko kolorową folią ochronną, bez pasów. Ekranu powinny być wyposażone w pasy fabryczne, według trwałej technologii, odpowiadającej trwałości samych paneli. Zdecydowanie nie zaleca się montowania nowych paneli bez pasów i ich naklejania w późniejszym terminie.

b) Panele winny posiadać wskaźnik izolacyjności klasy co najmniej B2 przyjęty na poziomie DLR=24 dB (zgodnie z klasą właściwości pochłaniających wg PN-EN 1793-1:2001)

17. Opracować projekt zagospodarowania terenu zielenią oraz wskazać miejsca dodatkowych nasadzeń drzew i krzewów.
18. Należy wykonać 7 przejść dla zwierząt umożliwiających migrację wzdłuż koryt cieków zespolonych z wiaduktami, mostami i przepustami, według poniższego zestawienia.

Zestawienie przejść dla zwierząt pod trasą Północnej Obwodnicy Krakowa (POK)					
km	Nazwa obiektu	Skrajnia średnia pod obiektem [m]	Parametry obiektu		
			Światło poziome	Światło pionowe (śr.)	Wsp. ciasnoty
WS 01 1+909	Wiadukt w ciągu POK nad ulicą Łokietka i potokiem Sudół	3,0 – 6,0	150,00	4,50	19,01
MD04a 4+308	Most w ciągu drogi zbiorczej nad rzeką Prądnik Biały	1,9 – 2,8	18,00	2,50	3,60
P-06 5+530	Przepust drogowy	3,00	5,00	3,00	0,18
WS 08 6+920	Wiadukt w ciągu POK nad potokiem Bibiczanka i ulicą Parkową	3,50 – 10,00	112,00	6,50	18,43
P-10 7+926	Przepust drogowy	3,00	5,00	3,00	0,18
P-12 8+980	Przepust drogowy	3,00	5,00	3,00	0,18
P-13 9+213	Przepust drogowy	3,00	5,00	3,00	0,18

19. Zaleca się stosowanie przepustów o przekroju eliptycznym z otwartym dnem lub skrzynkowych o przekroju prostokątnym z otwartym dnem dla zachowania odpowiednich warunków mikroklimatycznych (wilgotności) podłoża.
20. Dla obiektów wskazanych jako: wiadukt w ciągu POK nad ulicą Łokietka i potokiem Sudół w km 1+909 oraz wiadukt w km 6+920, a także wskazanych jako: przepust w km 8+980 oraz przepust w km 9+213, konieczne jest zastosowanie płotków herpetologicznych, naprowadzających do światła wiaduktu lub przepustu. Urządzenia te należy wykonać w taki sposób aby umożliwiały swobodną migrację płazów i innych drobnych zwierząt w obie strony (zejście z powierzchni terenu do wiaduktu lub przepustu, wyjście z wiaduktu lub przepustu na powierzchnię) i nie stanowiły pułapek. Jeżeli układ terenu to umożliwia pełne płotki powinny być wkomponowane w skarpe drogową (aby nie stanowiły przeszkody dla zwierząt przekraczających pas drogowy), z zakończeniami U kształtnymi. Połączenie płotków z przyczółkiem wiaduktu lub przepustu powinno być szczelne. Płotki zaleca się wykonać z prefabrykatów betonowych lub innych materiałów charakteryzujących się wysoką trwałością. Płotki powinny być wykonane obustronnie na odcinku 50 metrów wzdłuż projektowanej drogi do przyczółka wiaduktu lub przepustu.

21. W przepustach zlokalizowanych w km 8+980 oraz 9+213 należy wykonać obustronne, natomiast w przepuście zlokalizowanym w km 5+530 jednostronne przejścia dla płazów w formie pólek z betonu C(25/30) lub tworzywa sztucznego pokrytego wtopionym piaskiem, o szerokości min. 50 cm, z zewnętrzną krawędzią zabezpieczającą obsypywaniu się gruntu, z pokryciem humusowym o grubości min. 5 cm. Półki zlokalizować/zawiesić min. 50 cm nad dnem przepustów.
22. We wszystkich zaprojektowanych przepustach dopuszcza się wykonanie umocnienia dna narzutem kamiennym, płytami ażurowymi wypełnionymi utwardzonym materiałem okruchowym lub prefabrykatami betonowymi przykrytymi płytami ażurowymi wypełnionymi utwardzonym materiałem okruchowym. Powierzchnia utwardzonego dna powinna być jak najmniejsza. Powierzchnia denna w przepustach nie może być płaska - w części środkowej (osiowej) należy wykonać przegłębienie umożliwiające przepływ zwartego strumienia wody.
23. Obiekty pełniące funkcję dolnych przejść dla zwierząt (mosty, wiadukty, przepusty) należy zaprojektować i wykonać bez stosowania doświetlenia w postaci świetlika zlokalizowanego w pasie rozdzielającym jezdnię. W przypadku wiaduktów pełniących funkcje przejść dla zwierząt średnich nawierzchnia pod wiaduktem powinna być sucha i pokryta ziemią mineralną. W świetle przejść dolnych zespolonych z ciekami wodnymi po obu stronach cieku powinny znajdować się pasy suchego terenu pokrytego ziemią mineralną, o szerokości co najmniej szerokości koryta. Nachylenie brzegów cieku nie powinno być większe niż 1;1,5 i cieku. Umocnienia brzegów nie powinny stwarzać zagrożenia złamania nogi lub uwięzienia zwierzęcia.
24. Na terenach dojsć do przejść dla zwierząt należy ukształtować zieleń zapewniającą zwierzętom swobodne dojsć do przejścia i jego przekroczenie. Zieleń powinna pełnić funkcje: naprowadzające, maskujące elementy techniczne obiektu, osłonowe i izolujące od ruchu samochodowego oraz minimalizować barierę psychofizyczną. Szerokość pasa zieleni powinna odpowiadać szerokości przejścia i zapewniać strefę naprowadzającą o długości nie mniejszej niż 50 m;
25. Zaleca się wykładanie pojedynczych głazów oraz karp korzeniowych, fragmentów pni, konarów, itp. – w celu stworzenia mikrosiedlisk i zachęcenia małych zwierząt do korzystania z przejść pod wiaduktami.
26. Rowy do odprowadzania wody opadowej z nasypów i wykopów korpusu drogi powinny mieć skarpy o możliwie małym spadku nie większym niż 1:1,5 i być zadarniane trawami gatunków rodzimych.
27. Przynajmniej jeden brzeg zbiornika retencyjnego wody odprowadzane z korpusu drogi powinien mieć łagodny spadek nie większy niż 1:1,5.

III. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

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

IV. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

V. Nakładam obowiązek dotyczący monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.

1. Nadzór przyrodniczy złożony z botanika, ornitologa i herpetologa powinien przedstawiać do RDOŚ w Krakowie sprawozdania z prowadzonego nadzoru przyrodniczego przynajmniej raz na pół roku.
2. Nadzór przyrodniczy powinien także niezwłocznie informować tut. Organ o stwierdzonych istotnych zagrożeniach dla środowiska przyrodniczego, wymagających natychmiastowej interwencji tut. Organ w celu przeciwdziałania tym zagrożeniom.
3. Po zakończeniu robót budowlanych należy przekazać do RDOŚ w Krakowie raport końcowy przedstawiający całościowy zakres prac zrealizowanych przez nadzór przyrodniczy, analizę zgodności wykonanych robót z warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Raport powinien kończyć się wnioskami oraz ewentualnymi zaleceniami dla inwestora w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego.
4. Przez okres min. 3 lat od daty oddania drogi do użytkowania należy prowadzić monitoring siedliska i osobników gatunków przeniesionych na siedliska zastępcze (jeżeli taka czynność miała miejsce). W przypadku stwierdzonego zagrożenia dla przeniesionych w te miejsca osobników należy znaleźć dla nich inne siedlisko o bardziej korzystnych uwarunkowaniach siedliskowych.
5. Przez okres 3 lat należy zapewnić czyszczenie budek dla ptaków zawieszonych w ramach kompensacji przyrodniczej
6. Należy prowadzić monitoring śmiertelności zwierząt na nowo wybudowanym odcinku drogi przez okres 3 lat w celu ustalenia konieczności lub braku konieczności wygrodzenia terenu pasa drogowego.
7. Co najmniej dwa razy w roku przez okres 3 lat od terminu oddania drogi do użytkowania należy wykonać przeglądy techniczne wiaduktów i przepustów pełniących funkcje przejść dla zwierząt oraz urządzeń odwadniających w celu wykrycia ewentualnych pułapek dla zwierząt drobnych oraz przeszkód utrudniających migrację zwierząt tymi obiektami.

VI. Nakłada się 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.

W opracowywanym raporcie, przedkładanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy w szczególności:

1. Wykonać obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu i emisji hałasu w oparciu o istniejące na czas wykonania projektu budowlanego, natężenie ruchu na drogach dojazdowych. W obliczeniach uwzględnić oddziaływanie na drogach serwisowych,
2. Przedstawić kilometraż oraz parametry techniczne ekranów akustycznych przewidzianych do realizacji wzdłuż projektowanej drogi uwzględniając istniejące, na czas składania wniosku o pozwolenie na budowę, zagospodarowanie terenu,

3. Przedstawić ponowną inwentaryzację obejmującą wszystkie studnie w rejonie przedsięwzięcia (także studnie indywidualne – gospodarcze) wraz z analizą potencjalnego wpływu inwestycji na możliwość zmniejszenia ich wydajności i możliwość zanieczyszczenia wód przez nie ujmowanych,
 4. Dokonać ponownej analizy wpływu realizacji planowanego tunelu pod Prądnikiem na wody powierzchniowe przekraczającego cieku,
 5. Zweryfikować odcinki newralgiczne w przebiegu drogi, na których może potencjalnie wystąpić zagrożenie zanieczyszczeniem wód podziemnych tj. takich, gdzie występują grunty przepuszczalne oraz przedstawić sposób ich zabezpieczenia przed potencjalnym negatywnym wpływem inwestycji.
 6. Zweryfikować na etapie rozwiązań projektowych lokalizację oraz niezbędne pojemności zbiorników retencyjnych wskazanych w decyzji środowiskowej, pod kątem możliwości przyjęcia wód opadowych zbieranych systemem odwodnienia przedmiotowej obwodnicy, tak aby realizacja przedsięwzięcia nie powodowała dodatkowego zagrożenia podtopieniami terenów sąsiednich
- VII. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w 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, obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie poza terenem budowy standardów jakości środowiska, w tym ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**
- VIII. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Na obecnym etapie nie stwierdzono konieczności utworzenia takiego obszaru. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznaczyć należy w przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże taką konieczność.**
- IX. Przedsięwzięcie nie należy do inwestycji, dla których istnieje konieczność weryfikacji zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, jednak stwierdza się, że północna obwodnica Krakowa jest zgodna ze strategicznym planem zagospodarowania przestrzennego dla Województwa Małopolskiego.**
- X. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:**
Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.
- XI. Orientacyjny przebieg Północnej Obwodnicy Krakowa pokazano na załączniku graficznym.**

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

Pan Andrzej Garpiel z Biura ARG Projektowanie Inwestycyjne, Andrzej i Renata Garpiel Sp. j. z siedzibą w Krakowie przy ul. Czereśniowej 4a, działając w imieniu Inwestora tj. Województwa Małopolskiego z siedzibą w Krakowie, wystąpił z wnioskiem z dnia 31 sierpnia 2011 r. znak: 692/1541/JK/2011, uzupełnionym przy pismach z dnia 7 października 2011 r. znak: 692/JK/1796/11 oraz z dnia 21 grudnia 2011 r. znak: 692/JK/2495/11 o wydanie decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa północnej obwodnicy Krakowa”.

Do powyższego wniosku dołączono raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, raport oddziaływania inwestycji na środowisko kulturowe, opracowanie – inwentaryzacja przyrodnicza w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia, załączniki i fotografie, kserokopie poświadczoną przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, upoważnienie z dnia 4 października 2011 r. znak: TK-I.8050.3.6.2011 Wicemarszałka Województwa Małopolskiego i Członka Zarządu Województwa Małopolskiego dla Pana Andrzeja Garpiela – przedstawiciela Firmy ARG Projektowanie Inwestycyjne, Andrzej i Renata Garpiel Sp. j. z siedzibą w Krakowie przy ul. Czereśniowej 4a do reprezentowania Województwa Małopolskiego w postępowaniu administracyjnym, dot. uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Na podstawie powyższych dokumentów oraz po przeprowadzeniu udziału dla społeczeństwa, uzyskaniu opinii Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie (*dalej: Regionalny Dyrektor*) dla przedmiotowego przedsięwzięcia w dniu 14.12.2012 r. wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: OO.4200.21.2011.AW.

Decyzja ta została uchylona decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (*dalej: Generalny Dyrektor*) znak: DOOS-oal.4200.2.2013.mc.15 z dnia 20.08.2013 r. a sprawa przekazana została do ponownego rozpatrzenia.

W decyzji *Generalnego Dyrektora* wykazane zostały nieprawidłowości dotyczące prowadzenia postępowania, w tym braków jakie zdaniem *Generalnego Dyrektora* zawierał raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (*dalej decyzja DUŚ*) *Regionalny Dyrektor* odniósł się do wskazań przedstawionych w decyzji *Generalnego Dyrektora*. Pismem z dnia 25.11.2013 r. znak: OO.4200.21.2011.AW wystąpiono do Departamentu Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego czy Inwestor: Województwo Małopolskie podtrzymuje swój wniosek o wydanie *decyzji DUŚ* oraz wskazanie pełnomocnika działającego w jego imieniu. W odpowiedzi na powyższe pismem z dnia 3.12.2013r. znak: TK-I.8050.3.16.2013 Pani Józefa Kęsek p.o. Dyrektora Departamentu Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego poinformowała, iż zarówno wniosek złożony przez Województwo Małopolskie jak i pełnomocnictwo udzielone dla Pana Andrzeja Garpiela są nadal aktualne i prawidłowo sporządzone. Wraz z pismem przedstawione zostało Zarządzenie nr 19/09 Marszałka Województwa Małopolskiego z dnia 11.03.2019 r. w sprawie organizacji posiedzeń Zarządu Województwa Małopolskiego, Uchwałę Nr 1460/10 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 7.12.2010 r. w sprawie zasad pracy i podziału kompetencji dla Członków Zarządu Województwa Małopolskiego oraz pełnomocnictwo znak: TK-I.8050.3.6.20122 z dnia 4.10.2011 r. udzielone dla Pana Andrzeja Garpiela. Informacje przedstawione w piśmie zostały zweryfikowane przez Radcę prawnego w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Z załączonych dokumentów wynika, iż pełnomocnictwo udzielone Panu Andrzejowi Garpielowi zostało udzielone w sposób właściwy, zatem *Regionalny Dyrektor* prawidłowo wszczął postępowanie w sprawie wydania *decyzji DUŚ*.

Mając na uwadze powyższe *Regionalny Dyrektor* zawiadomieniem z dnia 16.12.2013 r. znak: OO.4200.19.2013.AM/AK ponownie poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania i o możliwości zapoznania się z dotychczas zebrany materiał dowodowy. 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.

Zawiadomienia zostały wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie i jej stronie internetowej (BIP), na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Gminy Wielka Wieś i Urzędu Gminy Zielonki. Do RDOŚ w Krakowie nie wpłynęły żadne uwagi od stron postępowania.

Jednocześnie pismem z dnia 16.12.2013 r. znak: OO.4200.19.2013. AM/AK *Regionalny Dyrektor* wystąpił do pełnomocnika Inwestora o uzupełnienie swojego wniosku i raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (dalej: *Raport*) zgodnie z zaleceniami *Generalnego Dyrektora* w decyzji z dnia 20.08.2013 r. znak: DOOŚ-oa1.4200.2.2013.mc.15. W wezwaniu wskazany został dwumiesięczny termin na dostarczenie żądanych braków.

Pan Andrzej Garpiel pismem z dnia 21.02.2014 r. złożył wniosek z prośbą o wydłużenie terminu na przedłożenie uzupełnienia do 1.03.2015 r., uzasadniając go znacznym nakładem pracy związanym z koniecznością uzupełnienia Raportu. Wniosek ten został pozytywnie przyjęty przez *Regionalnego Dyrektora*, o czym poinformowano pełnomocnika pismem z dnia 25.02.2015 r. Zawiadomieniem z dnia 19.03.2014 r. *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania, o nowym terminie zakończenia postępowania – wyznaczając go na dwumiesięczny od zakończenia udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu. Zawiadomienia zostały wywieszone na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie (dalej *RDOŚ*) i jej stronie internetowej (BIP), na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Gminy Wielka Wieś i Urzędu Gminy Zielonki.

Pismem z dnia 4.02.2015 r. *Regionalny Dyrektor* przekazał Inwestorowi kserokopię pism dwóch stron postępowania z prośbą o odniesienie się do ich treści w sporządzonym uzupełnieniu do Raportu. Spółka Jawna Styler Grzegorz Litewka, Szymon Romaniewski wnieśli wniosek o przesunięcie planowanej obwodnicy tak, aby możliwe było funkcjonowanie nowo powstałej firmy zatrudniającej 89 pracowników. Druga ze stron wносиła o umożliwienie zjazdów prawo i lewo skrętu z drogi krajowej nr 7 w celu realizacji inwestycji komercyjnej na działkach 583/1 i 583/2. Odpowiedź na te zagadnienia zostanie przedstawiona w dalszej części decyzji.

Pan Andrzej Garpiel pismem z dnia 27.02.2015 r. złożył wniosek z prośbą o zawieszenie dotychczas prowadzonego postępowania. *Regionalny Dyrektor* obwieszczeniem z dnia 10.03.2015 r. zawiadomił strony postępowania o powyższym wniosku, które zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie i jej stronie internetowej (BIP), na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Gminy Wielka Wieś i Urzędu Gminy Zielonki, a następnie z uwagi na brak sprzeciwu stron postępowania, postanowieniem z dnia 27.05.2015 r. zawiesił postępowanie. Strony o wydanym postanowieniu zostały poinformowane w drodze obwieszczenia w analogiczny sposób jak powyżej.

Pismem z dnia 23.07.2015 r. Pani Maria Rapacz na podstawie udzielonego pełnomocnictwa do reprezentowania Województwa Małopolskiego z dnia 21.07.2015. w przedmiotowej sprawie wniosła o podjęcie zawieszono postępowania przedkładając jednocześnie uzupełniony wniosek i *Raport*. Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie przy piśmie Pani Józefy Kęsek p.o. Dyrektora Departamentu Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z dnia 22.07.2015 r. wpłynęło również odwołanie pełnomocnictwa dla Pana Andrzeja Garpiela. *Regionalny Dyrektor* zawiadomieniem z dnia 29.07.2015 r. poinformował w drodze obwieszczenia strony postępowania o wydaniu postanowienia z dnia 29.07.2015 r. podejmującego zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismem z dnia 4.09.2015 r. Pani Maria Rapacz przedłożyła wypis na działkę nr 215, obr. 1 Batowice, j.ew. Zielonki. Powyższe wynikało z faktu zmiany fragmentu trasy obwodnicy

w wariantcie preferowanym przez Inwestora. Natomiast przy piśmie z dnia 14.09.2015 r. przedłożona została elektroniczna wersja raportu, z możliwością odczytu wszystkich plików.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zaliczone jest do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 32 („drogi inne niż wymienione w pkt 31, o nie mniej niż czterech pasach ruchu, na łącznym odcinku nie mniejszym niż 10 km”) 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.), dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest obligatoryjne. Ponadto inwestycja zakwalifikowana została także zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 33 („instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków”) oraz pkt 60 („drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”) ww. rozporządzenia. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowana zostanie infrastruktura techniczna kolidująca z przebiegiem obwodnicy, z której tylko gazociąg wysokoprężny będzie stanowił samoistne przedsięwzięcie. Linia 110 kV z uwagi na wykonanie jej jako infrastruktura podziemna nie wymaga kwalifikacji do powyższego przedsięwzięcia, a długość przebudowywanej kanalizacji nie przekracza progów w nim określonych. W niniejszej decyzji *Regionalny Dyrektor* zweryfikował powyższe w porównaniu z zapisami decyzji uchylonej.

Przedmiotowa droga jest przedsięwzięciem mogącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, stąd zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz ust. 6 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 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest *Regionalny Dyrektor*.

W toku postępowania *Regionalny Dyrektor* wystąpił pismem z dnia z dnia 16.09.2015 r. znak: OO.4200.19.2013.AK do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną z dnia 26.10.2015 r. znak: NS.9022.4.372.2015, uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję pod względem wymagań sanitarnych i higienicznych, wskazując warunki do spełnienia podane w Raporcie, przez ich autorów. Powyższe zostało dokonane w niniejszej decyzji.

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 – *dalej ustawa OOS*, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej *RDOŚ*, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Gminy Wielka Wieś oraz Urzędu Gminy Zielonki wywieszono Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora znak: OO.4200.19.2013.AK z dnia 16.09.2015 r., informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania decyzji, o organie właściwym do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni.

Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicy ogłoszeń *RDOŚ* w Krakowie miało miejsce w dniach od 16.09.2015 r. do 12.10.2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa

w dniach od 16.09.2015 r. do 1.10.2015 r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Wielka Wieś w dniach od 16.09.2015 r. do 1.10.2015 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zielonki w terminie od 16.09.2015 r. do 9.10.2015 r.

W powyższym czasie złożonych zostało kilka uwag i wniosków od stron i społeczeństwa. Jeden z wniosków dotyczył prośby o przeprowadzenie rozprawy otwartej dla społeczeństwa. *Regionalny Dyrektor* mając na uwadze dyspozycję zawartą w art. 33 ustawy OOS przychylił się do powyższego wniosku. Ponadto, z uwagi na fakt, iż obwieszczenie informujące strony i społeczeństwo o terminie wywieszenia obwieszczenia wskazujące 21 dniowy termin składania uwag i wniosków nie został dochowany, *Regionalny Dyrektor* wskazał dodatkowy 7 dniowy termin uzupełniający. W obwieszczeniu z dnia 21.10.2015 r. ponownie wskazany został termin na składanie uwag do Raportu (od 12.11.2015 r. do 19.11.2015 r.) oraz określono dzień, miejsce i godzinę wyznaczające przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. Organ przychylił się do prośby wskazanej we wniosku i wyznaczył miejsce rozprawy na terenie gminy Zielonki, w godzinach popołudniowych, tak aby jak największa ilość osób mogła uczestniczyć w spotkaniu. Obwieszczenie *Regionalnego Dyrektora* znak: OO.4200.19.2013.AK z dnia 21.10.2015 r. zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń (21.10.2015 – 23.11.2015) i na stronie internetowej RDOŚ, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa (23.10.2015 – 20.11.2015), Urzędu Gminy Wielka Wieś (27.10.2015 – 20.11.2015) oraz Urzędu Gminy Zielonki (28.10.2015 – 20.11.2015), i w Gazecie Krakowskiej w dniu 26.10.2015 r.

Rozprawa administracyjna z ramienia *Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie* została prowadzona w dniu 20.11.2015 r. przez Annę Kosak (główny specjalista) i Bogdana Polomskiego (Naczelnik w Wydziale Ocen Oddziaływania na Środowisko w RDOŚ). Protokółantem była Anna Suwalska (specjalista). Rozprawa odbywała się na terenie gminy Zielonki. Na rozprawie przedstawiono cel jej przeprowadzenia oraz poinformowano o możliwości wypowiedzenia się w przedmiotowej sprawie wszystkim zgromadzonym. Nadmieniono, iż informację o przeprowadzeniu niniejszej rozprawy administracyjnej podano do publicznej wiadomości obwieszczeniem z dnia 21 października 2015 r. oraz w prasie. Wskazano, iż zawiadomienie o rozprawie administracyjnej zostało przeprowadzone w sposób właściwy. Przedstawiony został przebieg dotychczasowego postępowania. Poinformowano zgromadzonych, iż decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wydawał *Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie*, natomiast organem opiniującym przedmiotową inwestycję w zakresie ochrony zdrowia ludzi jest Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, od którego uzyskano pozytywne stanowisko realizacji inwestycji pod warunkami. Następnie przedstawiony został porządek przeprowadzenia rozprawy. Rozdana została lista obecności. Poinformowano zgromadzonych o możliwości składania ustnych i pisemnych uwag, wniosków dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia na rozprawie. Poinformowano również o fakcie nagrywania całego spotkania i o możliwości opuszczenia sali, jeżeli ktoś nie wyraża na to zgody.

Następnie autorzy raportu zaprezentowali zakres przedsięwzięcia i jego oddziaływanie. Rozprawa przebiegała w sposób burzliwy. Osoby zgromadzone na sali zadawali bardzo dużo pytań i miały szereg wątpliwości co do przyjętej przez Inwestora lokalizacji przedsięwzięcia. Jeden z mieszkańców gminy Zielonki multimedialnie zaprezentował swoje spostrzeżenia, zarzuty i jednocześnie przedstawił listę żądań, które Jego zdaniem Inwestor winien spełnić jeżeli chciałby wybudować drogę obwodową dla Miasta Krakowa zgodnie ze swoim wnioskiem. Poruszane przez niego kwestie związane były z hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, uciążliwością komunikacyjną, przerwany szlakami pieszymi i turystycznymi. Zostały one szczegółowo opisane w protokole z rozprawy. Prowadząca spotkanie wskazała, iż odpowiedzi na pytania będą udzielane na rozprawie, jeżeli jednak Inwestor nie będzie mógł na któreś zagadnienie udzielić precyzyjnej odpowiedzi, to *Regionalny Dyrektor* wezwie Inwestora do przedstawienia ich w formie pisemnej.

Autorzy raportu przedstawił zakres przedsięwzięcia drogowego skupiając się w głównej mierze na omówieniu wariantu preferowanego. Zaprezentowana została trasa projektowanej drogi

na terenach poszczególnych gmin. Przedstawione zostały parametry projektowanej drogi, zgodnie z informacjami szczegółowo omówionymi w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. Wskazano lokalizację dróg serwisowych, łączących się z drogami lokalnymi, umożliwiającymi wjazd na POK. Następnie przedstawione zostały analizowane w raporcie warianty realizacji pod kątem przyrodniczych uwarunkowań, zaznaczając, iż wariant preferowany jest najkorzystniejszy dla środowiska przyrodniczego. W dalszej kolejności poinformowano o oddziaływaniu przedsięwzięcia pod względem emisji poszczególnych zanieczyszczeń powietrza. Wskazano, iż oddziaływanie to zamknie się w granicy pasa drogowego. Zaznaczono jednocześnie, iż dzięki realizacji obwodnicy zmniejszy się ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w mieście Kraków. W dalszej części omówiono oddziaływanie inwestycji pod kątem emisji hałasu. Podkreślono, iż duża część trasy będzie prowadzona w tunelu. Natomiast tam gdzie trasa będzie przebiegała po terenie, w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznych ponadnormatywny hałas zostanie zminimalizowany poprzez ekrany akustyczne. Graficznie przedstawiony został rozkład rozprzestrzeniania się powyższych zanieczyszczeń. Obliczenia zostały wykonane dla dwóch horyzontów czasowych 2020 i 2035 roku, zarówno dla pory dziennej jak i nocnej. Przedstawiono jak zmieniają się stężenia zanieczyszczeń na szlaku Conrada - Opolska - Bora Komorowskiego w przypadku braku nowej trasy i realizacji POK.

Organ wydający przedmiotową decyzję zweryfikował, czy planowane przedsięwzięcie nie wpływa negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi. W trakcie trwającego postępowania od dnia złożenia wniosku o wydanie niniejszej decyzji złożono szereg uwag zarówno do raportu jak i do przebiegu obwodnicy. Pod tym kątem dokonał również analizy uwag, wniosków stron i społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania. Nie wszystkie były one jednak zbieżne z wyżej wymienionymi aspektami. Poniżej przedstawione są wszystkie zarzuty, które zostały złożone wraz z odpowiedzią organu w jaki sposób zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, oraz te które nie były zasadne i dlaczego. W niniejszej decyzji organ zamieszcza również uwagi, które zgłoszone zostały w roku 2012 r., wraz z odniesieniem się do nich, aby przedstawić pełny pogląd na inwestycję.

W dniu 26 września 2012 r. Pan Witold Figiel po zapoznaniu się z dokumentacją sprawy, poinformował pracownika RDOŚ w Krakowie o wcześniejszych ustaleniach z biurem projektowym, i braku ich odzwierciedlenia w złożonych przez Inwestora dokumentach. Pisemne uwagi Pana Figla dotyczące prośby o dokładnego wyjaśnienia w zakresie zajęcia działek, których jest właścicielem i oddziaływania drogi na budynek mieszkalny zostały złożone do RDOŚ w dniach 28.09.2012 r. i 04.12.2012 r. *W swym piśmie Pan Figiel podnosi kwestie, związane z wyjaśnieniem przebiegu granic inwestycji na terenie dwóch działek, których jest właścicielem. Wyjaśnia jednocześnie, iż od dłuższego czasu prowadził dialog z Inwestorem, jak również biurem projektowym dot. wprowadzenia korekty fragmentu projektowanej drogi, który zagraża rozpoczętej przez niego budowy budynku mieszkalnego na jednej z działek. W wyniku spotkań został zapewniony o wprowadzeniu korekty przebiegu drogi dojazdowej do ronda od strony Zielonek w węźle komunikacyjnym z drogą krajową E7, jednakże dokumentacja złożona do wniosku o wydanie niniejszej decyzji, nie odnosi się do tych ustaleń. Reasumując zwraca się z prośbą o przeanalizowanie takiego rozwiązania, które w całości wyłączy działkę, na której znajduje się jego budynek mieszkalny ze strefy zajętości terenu. Prosi jednocześnie o określenie wpływu przedsięwzięcia na budynek mieszkalny w zakresie oddziaływania hałasu oraz drgań.*

Odnosząc się do powyższych kwestii, zgodnie z wyjaśnieniami pełnomocnika Inwestora, zaznaczyć należy, iż na etapie projektowania, w okresie konsultacji społecznych, na przełomie roku 2009/2010, zaprezentowane rozwiązanie węzła Północnej Obwodnicy Krakowa z DK nr 7 ingerowało w działkę Pana Figla. Projektowana łącznica w południowo – zachodnim narożniku węzła, pozostawała w kolizji z istniejącym budynkiem, będącym w stanie surowym. W pierwotnej wersji budynek ten był przeznaczony pod wyburzenie. Po przychylnym rozpatrzeniu wniosku Pana Figla w 2010 r. Inwestor wprowadził korekty przebiegu kolidującej łącznicy węzła z ominięciem rozpoczętej inwestycji. Wyeliminowano kolizję z budynkiem, lecz

nie udało się w całości ominąć działki. Zgodnie z zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska ponadnormatywne oddziaływanie każdej inwestycji winno się zamykać w granicy działki, do której Inwestor posiada tytuł prawny. Inwestor jest zobowiązany niniejszą decyzją do wprowadzenia działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia m.in. pod względem emisji hałasu. Działania te będą podlegały szczególnej analizie w trakcie przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko. W piśmie z dnia 14.11.2012 r. inwestor zaproponował zmniejszenie zajętości działki należącej do Pana Figla podczas prowadzenia prac budowlanych przedmiotowej inwestycji, wyłączył z zakresu inwestycji budynek mieszkalny oraz wskazał, iż jeżeli na etapie opracowywania projektu budowlanego będzie możliwość korekty przebiegu trasy obwodnicy, w szczególności na odcinku tunelowym węzła północnej obwodnicy Krakowa z DK nr 7 to zostanie ona wprowadzona. Całkowicie przedmiotowej działki z zakresu inwestycji nie da się wyłączyć, gdyż działka ma kształt klina, ustawionego prostopadle do trasy planowanej drogi. Także z uwagi na potrzebę rezerwy terenowej (dla przebudowywanego uzbrojenia), pomiędzy tunelem, a granicą inwestycji nie ma możliwości, aby nie uwzględnić przedmiotowej działki. Powyższe może być zrealizowane jednak tylko w obszarze zajętości terenu wyznaczonego na mapach ewidencyjnych będących załącznikiem do wniosku o wydanie niniejszej decyzji. Takie rozwiązanie zostało zaakceptowane przez Pana Figla.

W trakcie trwania postępowania swoje uwagi i zastrzeżenia w zakresie przedmiotowej inwestycji złożył również Pan Władysław Gwizdała, który zwrócił uwagę na „*brak racjonalnego uzasadnienia*” przebiegu projektowanej obwodnicy na odcinku od koryta rzeki Bibiczanki do planowanego węzła drogowego, z obecną Szosą Warszawską. W piśmie odnosi się do tego, iż łuk drogi i tunelu poprowadzono w kierunku południowym, zajmując tereny uzbrojonych działek budowlanych i osiedleńskich gospodarstw rolnych. Osiedle Łysa Góra, liczące kilkadziesiąt domów, zostaje przez to narażone na niekorzystne oddziaływanie przewidywanego, intensywnego ruchu samochodowego, gdzie po północnej stronie znajdują się „okrawki” pól uprawnych, sąsiadujących z nieużytkowanym terenem, zdewastowanych fortów poaustriackich, dawnego wyrobiska gliny. Pan Gwizdała wniósł o przesunięcie osi drogi na tym odcinku o 30 m w kierunku północnym, co spowoduje jego zdaniem: zmniejszenie niekorzystnego oddziaływania ruchu drogowego na istniejące osiedle i pozostawienie prawie nienaruszonego jego arealu oraz przywrócenie przebiegu drogi do rezerwowanego dla niej od lat 80-tych korytarza, którego istnienie było argumentem przy wyborze wariantu realizacji obwodnicy.

Odpowiedź na powyższe uwagi została częściowo przedstawiona przy uwzględnianiu zarzutów złożonych przez Pana Figla. Ponadto, podkreślenia wymaga fakt, iż z uwagi na zakładaną, wysoką klasę planowanej obwodnicy, trasowanie jej przebiegu powoduje konieczność zachowania odpowiednich parametrów technicznych. Każde przesunięcie osi trasy wywołuje konsekwencje na długich odcinkach poprzedzających zmianę. Proponowane przesunięcie w kierunku północnym o ok. 30 m, spowoduje konieczność wyburzeń innych budynków, które znalazłyby się na trasie drogi. Biorąc powyższe pod uwagę postulat Pana Władysława Gwizdały został przeanalizowany, jednak nie może zostać uwzględniony w przypadku przedmiotowego rozwiązania drogowego.

W roku 2015 w ramach trwającego postępowania złożono następujące uwagi:

— *Prośba o przesunięcie inwestycji drogowej, z uwagi na wybudowane obiekty*

Spółka Jawna Styler Grzegorz Litewka, Szymon Romaniewski wnieśli wniosek o przesunięcie planowanej obwodnicy tak, aby możliwe było funkcjonowanie nowo powstałej firmy zatrudniającej 89 pracowników. Spółka uzasadniła swój wniosek faktem, iż dostosowywała lokalizację swojej inwestycji do rezerwowanego od wielu lat pasa pod planowaną POK i nie posiadała wiedzy na temat prowadzonego postępowania w RDOŚ. Ponadto firma została wybudowana w oparciu o dofinansowanie unijne, co powoduje konieczność zwrotu wszystkich kosztów, jeżeli inwestycja nie będzie funkcjonować przez określony czas. Pismo spółki zostało przekazane Inwestorowi z prośbą o uwzględnienie jego treści w uzupełnianym wówczas raporcie. Inwestor zmienił lekko trasę przesuując ją w

kierunku północnym tak, aby nie było kolizji z nowo wybudowanymi obiektami. Wariant I przebiegu Północnej Obwodnicy Krakowa (POK) został zmieniony na odcinku od km: 9+823 do km: 11+498.

- *Zapewnienia obsługi komunikacyjnej dla inwestycji komercyjnej na działkach 583/1 i 583/2 w miejscowości Węgrzce.*

Projektowana inwestycja pozostawi zapewnioną dostępność do drogi publicznej dla inwestycji na w/w działkach. W ramach budowy POK planowana jest lokalizacja węzła drogowego w ciągu DK7. Po stronie południowej ze zlokalizowanego w ciągu DK 7 ronda stanowiącego element węzła, wyprowadzone zostaną dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu każda. Na przecięciu z ulicą Witkowską wykonane zostanie skrzyżowanie czterowłotowe, którego wschodni wlot połączony zostanie z drogami serwisowymi poprzez które możliwy będzie dojazd do inwestycji. Jednocześnie informujemy, że w świetle obowiązujących przepisów nie ma możliwości zlokalizowania zjazdu na teren inwestycji bezpośrednio z drogi krajowej nr 7. Zjazd publiczny, jaki jest wymagany dla inwestycji komercyjnej, wymaga zlokalizowania zgodnie z §117 ust. 7 Dz.U.1999.43.430. Zgodnie z tym zapisem zjazd nie może być zlokalizowany w obszarze oddziaływania węzła lub skrzyżowania, dlatego jego lokalizacja na odcinku pomiędzy węzłem z północną obwodnicą Krakowa skrzyżowaniem z ulicą Witkowską jest niemożliwe.

- *Zaprojektowanie obiektu mostowego nad obwodnicą w okolicy ul. Cegielni celem możliwości realizacji trasy rowerowej VeloPrądnik*

Skomunikowanie pomiędzy północną i południową stroną obwodnicy w rejonie przebiegu VeloPrądnik możliwe jest poprzez drogę serwisową, która przebiegać będzie nad tunelem, na zachód od ulicy Na Cegielnię. Na tym odcinku możliwe będzie przeprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi serwisowej. Wydłużenie zatem przejazdu rowerem poprzez przejechanie nad tunelem w miejscu projektowanej drogi serwisowej wyniesie tylko około 250 m w stosunku do przejazdu na wprost, co wobec długości trasy VeloPrądnik planowanej na ok. 61 km jest minimalną zmianą długości, dlatego projektowanie dodatkowego obiektu mostowego pozwalającego przejechać na wprost nie jest uzasadnione. Zgodnie z informacją przedłożoną przez pełnomocnika inwestora zakres towarzyszących drogom serwisowym chodników i ścieżek rowerowych zostanie dokładnie określony na etapie projektu budowlanego, który zawierać będzie szczegółowe rozwiązania techniczne. Wzdłuż ciągów komunikacyjnych, po których odbywa się lub będzie się odbywać ruch pieszy (głównie w terenie zabudowanym) zapewnione zostaną chodniki. Z kolei ścieżki rowerowe powstaną w oparciu o istniejące i planowane trasy rowerowe oraz zaprojektowane tak, by łączyły się w spójną całość, na której zachowana zostanie ciągłość przejazdu

Zastrzeżenia do raportu złożone zostały również przez przedstawiciela Centrum Zrównoważonego Transportu (*dalej CTZ*) – zarówno pisemnie jak i na rozprawie:

- *Czy będzie, a jeżeli będzie to w jaki sposób, prowadzony monitoring wód podziemnych.*

W odpowiedzi należy wskazać, że na odcinkach, gdzie grunty są przepuszczalne zaprojektowana jest szczelna kanalizacja lub szczelne rowy, a przed wprowadzeniem wód opadowych do cieku będą zastosowane separatory. W odniesieniu do nakazania konieczności realizacji monitoringu wód podziemnych, w ocenie Regionalnego Dyrektora nie zachodzą przesłanki do nałożenia takiego obowiązku w decyzji środowiskowej. Proponowane w raporcie rozwiązania zarówno na etapie realizacji inwestycji jak i jej eksploatacji w ocenie Regionalnego Dyrektora zapewnią właściwe zabezpieczenie wód podziemnych. Ponadto, należy zauważyć że ewentualne nałożenie takiego warunku wiąże się z koniecznością wskazania lokalizacji punktów, w których monitorowano by stan jakości wód podziemnych. Na obecnym etapie jest to niemożliwe ze względu na brak szczegółowych badań hydrogeologicznych. Analiza konieczności realizacji monitoringu wód podziemnych winna być przeprowadzana w przypadku, gdy na etapie projektu budowlanego, po szczegółowym

rozpoznaniu warunków hydrogeologicznych, zidentyfikowane zostaną realne zagrożenia wód podziemnych w wyniku realizacji lub funkcjonowania przedmiotowej inwestycji.

- *Wprowadzenie odcinkowego monitoringu prędkości, co pozwoli na dotrzymanie parametrów określonych w raporcie*

Regionalny Dyrektor jest zgodny z przedstawionym stanowiskiem w tej kwestii przez pełnomocnika Inwestora, tzn. , że wnioskowane przez CTZ rozwiązanie jest nowym sposobem na pomiar prędkości na drogach, jest prowadzone pilotażowo, przewidziane na odcinkach dróg najbardziej niebezpiecznych i w chwili obecnej nie ma podstaw aby przypuszczać, że na planowanej obwodnicy będzie potrzeba takiego rozwiązania. Natomiast jeżeli na etapie projektu wykonawczego będzie wymóg wprowadzenia takiego obowiązku przy organizacji ruchu, to zostanie zastosowane. Nie ma natomiast żadnych przeszkód, aby takich kontroli dokonywały służby policji. Ustawa Prawo ochrony środowiska nie reguluje tego obowiązku.

- *Zastosowania odpowiednich wyrobów do budowy kanalizacji wodnych, kablowych wykluczając wyroby z PVC.*

W odpowiedzi należy wskazać, że stosowanie wszelkich materiałów o jak najwyższym standardzie jest zawsze elementem pożądanym. Niedopuszczalne jest jednak nakazywanie braku stosowania danego wyrobu, jeżeli jest on dopuszczony odpowiednimi atestami.

- *Wniesiono o oszacowanie wielkości odpadów w fazie budowy inwestycji.*

W fazie budowy planowanej drogi powstawać będą odpady podczas wykonywania niektórych prac tj.: robót ziemnych, ułożeniu nawierzchni drogi, usuwaniu nawierzchni z istniejących jezdni, wiaduktu, przebudowywanych w związku z realizacją przedsięwzięcia, usuwaniu kolizji z urządzeniami infrastruktury (gazociągami, siecią elektryczną WN, siecią wodno-kanalizacyjną); wyburzenia budynków kolidujących z planowaną inwestycją. Trasa północnej obwodnicy Krakowa poprowadzona została z założeniem minimalizacji ingerencji w tereny zabudowane oraz minimalizacji niekorzystnego oddziaływania na tereny sąsiednie. W związku z tym przebieg wysokościowy obwodnicy w wielu miejscach został celowo obniżony. Zgodnie z wyliczeniami autorów raportu szacunkowa wielkość robót ziemnych w wariantcie I wynosi ok. 1,991 mln m³ (w wartości uwzględniono drażnienie tuneli) wykopu oraz ok. 0,623 mln m³ nasypu. Część odpadów, w postaci gruzu ceglano – betonowego (lub ceglano-kamiennego) czy mas ziemnych z wykopów powstałych przy budowie drogi będzie wykorzystana w rejonie jej budowy na własny użytek (np. do nasypów) a część mas ziemnych będzie mogła być wykorzystania przy realizacji nasadzenia zieleni. Pozostała ilość będzie stanowiła odpad, którego zagospodarowanie zostanie przedstawione w projekcie budowlanym.

Pełnomocnik Inwestora w swoim piśmie poinformował, iż na aktualnym etapie prac nie wykonano szczegółowej inwentaryzacji obiektów wskazanych do wyburzenia (np. budynków i innych obiektów typu szklarnie czy altanki) lub przebudowy i usuwania kolizji z urządzeniami infrastruktury, dlatego też nie ma technicznej możliwości oszacowania ilości odpadów, jakie powstaną na etapie prac przygotowawczych terenu przed budową POK. Oszacowanie ilości wszystkich wytwarzanych odpadów w związku z realizacją planowanej drogi będzie możliwe na etapie przygotowania projektu budowlanego. Przy budowie POK nie będą powstawały odpady generujące niekorzystne oddziaływania na środowisko w tym na ludzi. W niniejszej decyzji określono sposób postępowania z powstającymi odpadami.

Poniżej zamieszcza się pozostałe pytania i uwagi zgłoszone pisemnie bezpośrednio do RDOŚ i na rozprawie administracyjnej wraz z odpowiedzią na nie, dotyczące następujących kwestii:

1. *Wielkości oddziaływania hałasu w okolicy szkoły w Zielonkach i sposobów jego ograniczania. Zapewnienia dojazdu do szkoły i przedłużenia drogi serwisowej do ul. Jurajskiej.*

2. *Głębokości prowadzenia drogi w terenie, przedstawienia przekroju poprzecznego i podłużnego (niwelacje) drogi.*

Ad. 1-2.

Na rozprawie wyjaśniono zebrany zapisy przedstawione na mapach akustycznych przedstawionych w raporcie oraz zapewniono, iż na terenie szkoły nie ma ponadnormatywnego oddziaływania. Natomiast nie ma potrzeby przedłużenia drogi serwisowej do ul. Jurajskiej, gdyż dojazd do szkoły w tamtym obszarze jest możliwy drogami lokalnymi POK będzie prowadzona w tunelach i wykopach do 10 m poniżej terenu istniejącego. Taka sytuacja będzie miała istotne przełożenie na klimat akustyczny na terenach przyległych. Tylko na nieznacznych odcinkach droga będzie przebiegała po terenie płaskim. Na tych terenach tam, gdzie istnieje potrzeba wprowadzenia ochrony akustycznej będą zainstalowane ekrany akustyczne. Lokalizacja ekranów była wprowadzona na mapę zagospodarowania terenu. Przedstawione izofony nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych na terenach faktycznie zagospodarowanych obiektami mieszkalnymi. W przedmiotowym przypadku nie ma również uzasadnionej potrzeby budowania dłuższych tuneli, co jest związane nie tylko z kosztami związanymi z budową takich obiektów, ale również z faktem, iż poruszanie się pojazdów w tunelach zawsze łączy się ze zwiększonym niebezpieczeństwem podróżujących. Inwestor nie zaproponował również poprowadzenia całej trasy poza tunelami w wykopach, gdyż zaistniałaby konieczność zajęcia dodatkowego terenu pod inwestycję, co jednocześnie wiązałoby się w wielu miejscach ze zwiększoną liczbą budynków do wyburzenia.

Inwestor przy piśmie z dnia 10.12.2015 r. przedstawił graficznie planowany sposób prowadzenia POK w terenie. Powyższy schemat jest zobrazowaniem opisu przebiegu przedsięwzięcia w oparciu o istniejące ukształtowanie terenu i może zostać fragmentami zmodyfikowane na etapie opracowywania projektu budowlanego. Opis niwelety znajduje się w odpowiedzi na pytanie wyszczególnione w dalszej części uzasadnienia.

3. *Oddziaływania związane z emisją pyłu PM10.*

Ad.3.

Na rozprawie wyjaśniono zgromadzonym, iż wielkości emisji pyłu PM10 z projektowanej POK w wielkości $12 \mu\text{m}/\text{m}^3$ są znacznie niższe od wielkości dopuszczalnych. Ponadto poinformowano, iż tło dla pyłu PM10 na terenie miasta Krakowa jest przekroczone, co uwarunkowane jest zarówno położeniem miasta Krakowa, funkcjonowaniem na jego terenie wielu zakładów przemysłowych i dużej ilości szlaków komunikacyjnych. W gminie Zielonki sytuacja jest odmienna. Jednocześnie zaznaczono, iż przy obliczaniu emisji z planowanej obwodnicy i faktu iż tło na terenie Krakowa jest przekroczone, niedopuszczalne jest dodawanie tych dwóch parametrów do siebie. Podkreślono, iż margines bezpieczeństwa oddziaływania przedmiotowej drogi pod względem emisji pyłu PM10 jest znaczący, gdyż wartość dopuszczalna wynosi $40 \mu\text{m}/\text{m}^3$.

4. *Zwiększenia ruchu lokalnego w porównaniu z dotychczasowym i dalszym wzrostem zanieczyszczeń, związanym ze wzrostem o ilość pojazdów planujących wjechać na POK.*

Ad.4

Zarówno z raportu jak i jego uzupełnienia wynika, że natężenie ruchu na drogach dojazdowych ulegnie zmniejszeniu po wybudowaniu POK. Na rozprawie okazało się że niektóre z osób czytających raport niewłaściwie dokonało interpretacji. W celu bardziej klarownego wyjaśnienia tej sytuacji pełnomocnik Inwestora w piśmie z dnia 10.12.2015 r. na podstawie danych zawartych w dokumentacji złożonej do wniosku o wydanie decyzji DUŚ, przedstawił graficznie rozkład ruchu na drogach dojazdowych i POK, dla każdego z wariantów i dla każdej możliwej sytuacji (z istnieniem Trasy Wolbromskiej, i jej brakiem, z funkcjonowaniem drogi S7 i bez niej). Zgodnie z dokumentacją drogi lokalne nie utracą

swojej funkcji, zostaną dostosowane do przebiegu POK, zatem obie strony POK będą ze sobą połączone, albo poprzez przejazd nad lub pod obwodnicą. W ramach inwestycji wykonane zostaną drogi serwisowe, które pozwolą na dobre skomunikowanie terenów przyległych zarówno z POK poprzez dojazd do planowanych węzłów jak i istniejących dróg lokalnych. Emisja zanieczyszczeń na tych drogach będzie znikoma. Natężenie ruchu będzie w granicach do 5% natężenia na POK. Drogi serwisowe zostały zaprojektowane w zdecydowanej większości jako dwukierunkowe o szerokości 7,00 m z poboczami ziemnymi oraz na terenach zurbanizowanym z chodnikami dla pieszych o szerokości 2,0 m, a w pozostałych przypadkach z rezerwą na jego budowę oraz budowę sieci uzbrojenia technicznego prowadzonych w pasie drogowym obwodnicy. W przypadku odcinków jednokierunkowych szerokość jezdni wyniesie 5,00. Prędkość będzie wynosiła 30-50 km/h, na jezdni będzie zastosowana cicha nawierzchnia. Natężenie na drogach serwisowych zostało ujęte jako jedno źródło liniowe przy przedstawianiu całej POK. Mając na uwadze powyższe parametry stwierdza się że oddziaływanie z dróg serwisowych będzie zamykało się w granicy ich pasa drogowego. Niemniej z uwagi, na duży niepokój mieszkańców, że parametry dopuszczalne zarówno pod względem emisji hałasu jak i zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na tych drogach nie będą dotrzymane Regionalny Dyrektor wskazał w niniejszej decyzji, w warunku określającym ponowną ocenę oddziaływania na środowisko, konieczność weryfikacji obliczeń. Na etapie wykonywania projektu budowlanego, mając na uwadze powstające nowe inwestycje – infrastrukturalne, deweloperskie, może być również inny rozkład ruchu na drogach dojazdowych i serwisowych. POK nie spowoduje przecięcia obszaru gminy Zielonki. Zachowanych zostanie większość istniejących połączeń, niektóre zostaną przebudowane, niektóre włączone do dróg serwisowych, zachowane zostaną również obiekty wpisane do rejestru zabytków, np. „Czerwony mostek”. Możliwość przemieszczania się nie zostanie ograniczona, wręcz przeciwnie dzięki połączeniom objętych wnioskiem nastąpi upłynnienie ruchu, nie tylko w Krakowie ale również na terenie gminy Zielonki. Przebudowany zostanie np. wiadukt w Batowicach. W chwili obecnej połączenie obiektem mostowym nad linią kolejową jest bardzo wąskie (ruch praktycznie jednokierunkowy, ze wskazanym pierwszeństwem). Obiekt ten zostanie rozebrany, a w dalszej lokalizacji z ul. Powstańców zostanie wykonany nowy, spełniający parametry dla ruchu w obu kierunkach. Na terenie Batowic zostanie wykonane rondo, które upłyni dotychczasowy ruch pojazdów. Obwodnica ma na celu przeprowadzenie ruchu tranzytowego i dzielnicowego na duże odległości, ma pozwolić na polepszenie podróży np. z Batowic do Zielonek czy też z ul. Łokietka (Kraków) do Zielonek – wtedy podróżny będzie mógł skorzystać z dwóch węzłów: DK7 lub Wolbromska i dojechać POK do centrum gminy w krótkim czasie, natomiast drogi serwisowe pozwolą mieszkańcom na przemieszczanie się do dróg lokalnych. Dla mieszkańców zatem poprawi się komunikacja, gdyż nie na każdym odcinku jest zapewniona również bezkolizyjna łączność między wschodem a zachodem gminy.

5. *Oparcia przedstawienia oddziaływania tylko na symulacji komputerowej.*

Ad.5

W raporcie jego autorzy oparli wyliczenia w oparciu o pomiary wykonane na drogach dojazdowych, tło uzyskane z WIOŚ, istniejące zagospodarowanie terenu. Natężenie ruchu na POK zostało przyjęte na podstawie istniejącego ruchu i prognozowanego na określony horyzont czasowy. Oddziaływanie akustyczne zostało wykonane w oparciu o program Program Traffic Noise 2008, natomiast emisja rozkładu zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza – programem OPERAT-FB. Nie ma możliwości wykonania rzeczywistych pomiarów dla inwestycji, która jest planowaną. W związku z planowaną inwestycją – budowa północnej obwodnicy Krakowa, wykonane zostały pomiary ruchu – na drogach dojazdowych, na podstawie których sporządzono modelowe prognozy ruchu. Do tego celu wykorzystane zostały materiały zebrane podczas pomiarów ruchu. Regionalny Dyrektor w niniejszej decyzji wskazał na konieczność weryfikacji przyjętych założeń w raporcie i nałożył obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej. Pomiary wykonane po roku od

oddania inwestycji do użytkowania pozwolą na sprawdzenie czy dotrzymane są wartości dopuszczalne, czy ekrany spełniają założenia co do skuteczności, czy też będzie konieczność wprowadzenia dodatkowych środków minimalizacji oddziaływania. Na obecnym etapie organ wydający decyzję nie znajduje jednak uzasadnienia do stwierdzenia że obliczenia są obarczone błędnymi założeniami.

6. *Sposobu rozwiązania systemu odprowadzania spalin z tunelu, zwłaszcza w okolicach wlotów oraz wylotów tunelu*

Ad. 6.

Tunel będzie wyposażony w wentylację, a powietrze na wylocie tunelu będzie przechodziło przez filtry o parametrach określonych przepisami odrębnymi. W warunkach niniejszej decyzji wskazano na przedstawienie parametrów filtra, jego doboru i wyliczeń wymiany powietrza w tunelu w projekcie budowlanym.

7. *Braku drożności w chwili obecnej DK7 i najprawdopodobniej jej omijania przez podróżujących do Krakowa przez ul. Dożynkową, ul. Bankową, czy ul. Krakowskie Przedmieście. Obaw związanych ze zwiększeniem się natężenie na wlocie na węzeł DK7 zarówno od północy jak i z południa.*
8. *Braku dróg zapewniających mieszkańcom gminy Zielonki wygodny dojazd do Krakowa w relacji północ - południe. Zarzucono brak troski o osoby, które nie mieszkają w Krakowie, ale do Krakowa dojeżdżają. Zadano pytania, czy*
- przewidziana jest realizacja szlaków komunikacyjnych na linii północ - południe, umożliwiających mieszkańcom gminy Zielonki dojazd i wjazd samochodem do Krakowa?*
 - przewidziana jest realizacja bezkolizyjnych szlaków komunikacyjnych, zapewniających dojazd do Krakowa transportem publicznym, np. tramwajem, rowerem oraz pieszo?*

Ad.7-8.

Na rozprawie poinformowano zgromadzonych również o planach związanych z rozbudową al. 29 listopada w Krakowie. Wyjaśniono, iż w roku ubiegłym (grudzień 2014 r.) Regionalny Dyrektor wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przebudowy al. 29 listopada na odcinku od Opolskiej do granic miasta Krakowa. W chwili obecnej przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie jest prowadzone postępowanie odwoławcze. Jeżeli decyzja środowiskowa dla rozbudowy al. 29 listopada zostanie utrzymana w mocy rozkład natężenia ruchu po rozbudowie zmieni się, przejazd będzie płynny. W raporcie natomiast przedstawiono sytuację zarówno dla braku rozbudowy al. 29 listopada jak i jej poszerzenia. Ponadto poinformowano, że od granic miasta Krakowa w kierunku woj. świętokrzyskiego droga DK7 nie będzie rozbudowywana, gdyż ruch tranzytowy z tamtego odcinka zostanie w przyszłości przejęty przez nową S7 realizowaną po wschodniej stronie Krakowa. W raporcie jest odniesienie również do sytuacji połączenia POK z węzłem Nowa Huta, jak i zakończeniu jej realizacji na węzle Batowice.

W kwestii dróg dojazdowych z Krakowa do Zielonek wskazać należy, iż w planach jest również budowa kolejnego połączenia – tzw. trasa Wolbromska (w chwili obecnej trasa Wolbromska jest oprotestowywana przez mieszkańców Krakowa na odcinku od Opolskiej w kierunku Al. 29 listopada/ul. Miłosa). W raporcie jest przedstawiona sytuacja związana z oddziaływaniem zarówno z istnieniem tej trasy jak i wykorzystaniem dróg równoległe do niej położonych (Krakowskie Przedmieście i Lokietka).

W planach jest także budowa linii tramwajowej (Krowodrza Górka – Górka Narodowa), która ma usprawnić ruch na terenach północnych miasta Krakowa. W ramach tej inwestycji przewidziany jest do realizacji parking w systemie Park&Ride.

Od niedawna zwiększony został również rozkład ruchu kolejowego na linii Miechów – Kraków. Są planowane do budowy również parkingi, węzły przesiadkowe przy linii kolejowej m.in. w Batowicach, Dziekanowicach. Pełnomocnik Inwestora w piśmie wyjaśniającym przedstawił, iż skumulowane oddziaływanie przedstawione w raporcie nie ulega zmianie w związku z wyżej przedstawionym ruchem pociągów. Zaznacza się jednocześnie, że linia

Miechów – Kraków w rejonie Dziekanowic przebiega w wykopie i nie ma bezpośredniego przełożenia na kumulację oddziaływań z planowaną drogą POK.

Takie rozwiązania na pewno przyczynią się do ogólnej poprawy sytuacji na drogach głównych i dojazdowych. Realizacja POK nie spowoduje jednak nagle upłynnienia ruchu na wszystkich drogach lokalnych. W jednej decyzji środowiskowej nie ma jednak możliwości, aby uwzględnić wszystkie rozwiązania, o których mowa powyżej.

9. *Czasokresu realizacji inwestycji i wskazania sposobu w jaki jej budowa wpłynie na jakość życia mieszkańców.*

Ad.9

Czasokres budowy drogi będzie w znacznej mierze zależał od finansowania inwestycji. Regionalny Dyrektor podziela stanowisko autora raportu, iż w pierwszej kolejności wykonane winny być przebudowy dróg lokalnych prowadzonych nad i pod obwodnicą, gdyż istotne jest zachowanie właściwego połączenia np. poprowadzenie ul. Dożynkowej wiaduktem, a w drugiej kolejności należy prowadzić prace związane z POK i drogami serwisowymi pod tym obiektem mostowym.

10. *Organizacji ruchu trwających prac budowlanych.*

Ad.10

Organizacja ruchu będzie mogła być określona dopiero na etapie projektu wykonawczego i będzie wymagała spełnienia wymagań zarządzających drogami dojazdowymi.

11. *Docelowego Inwestora przedmiotowej drogi - „z kim należy rozmawiać na temat żądań i spełnienia powyższej deklaracji, gdyż decyzja może zostać przeniesiona na inny podmiot”.*

Ad. 11

Zgodnie ze złożonym wnioskiem Inwestorem przedsięwzięcia jest Województwo Małopolskie, które jest odpowiedzialne za wykonanie przedmiotowego zadania. Na obecnym etapie trudno przewidzieć kto może być docelowym zarządzającym drogą. Mając na uwadze, że POK jest elementem brakującym w zrealizowanych i planowanych do realizacji drogach będących obwodnicami Miasta Krakowa to można przypuszczać, że docelowym zarządzającym przedmiotowym odcinkiem drogowym może być GDDKiA, tak jak ma to miejsce na pozostałych odcinkach.

12. *Wpływu drogi na produkcję rolną.*

Ad. 12

Wójt Zielonek zaprezentował na rozprawie fragmenty zagospodarowania terenu w gminie, wskazując, iż wszystkie tereny wokół POK są przeznaczone pod zabudowę, w tym usługi. Powyższe zmiany związane z wyłączeniem terenu z produkcji rolnej zostały wprowadzone za zgodą ministra ds. rolnictwa. Nie można zatem mówić o gospodarce rolnej wzdłuż POK. Jednak na terenach sąsiadujących z POK jest możliwe dalsze dotychczasowe zagospodarowanie, gdyż droga w przeważającej części przebiega tunelem lub w wykopach. Dzięki tym rozwiązaniom wpływ na zanieczyszczenie gruntu jest zminimalizowane.

13. *Uzyskania dodatkowych zabezpieczeń związanych z oddziaływaniem inwestycji*

Ad. 13

W decyzji organ nie może wskazywać życzeń mieszkańców do inwestycji, ma obowiązek jednak wskazać warunki do realizacji przedsięwzięcia, które Inwestor ma obowiązek spełnić, aby dotrzymać ustalonych w prawodawstwie polskim norm w ochrony środowiska.

14. Sposobu ochrony cmentarza cholerycznego proponując realizację wiaduktu

Ad. 14

Planowana droga przebiega w sąsiedztwie cmentarza tunelem, zatem nie nastąpi ingerencja w jego teren. W kwestii wykonania wiaduktu na przedmiotowym obszarze stwierdza się, że biorąc pod uwagę ukształtowanie terenu inne rozwiązanie niż zaproponowane nie może być zrealizowane.

15. Przedłużenia tunelu o 500 m na wysokości os. Marszowiec.

Ad. 15

Na wcześniejszym odcinku droga poprowadzona jest w tunelu z uwagi na ścisłą zabudowę Zielonek, rzekę, natomiast na analizowanym odcinku z uwagi na ukształtowanie terenu droga jest zaprojektowana w wykopie. Nie ma zatem uzasadnienia zmiany długości tunelu.

16. Czy na drogach serwisowych można wprowadzić ograniczenia tonażu, tak aby one odciążały ruch.

Ad. 16

Ograniczenie tonażu pojazdów dopuszczonych do korzystania z dróg serwisowych będzie możliwe na etapie opracowywania projektu wykonawczego docelowej organizacji ruchu, podobnie jak ewentualne ograniczenia prędkości. Istotną kwestią przy doborze dopuszczalnego tonażu będzie określone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego zagospodarowanie terenów przyległych do dróg serwisowych, z których ten teren będzie obsługiwany. Działalność na terenach przy POK nie może oddziaływać poza terenem na których będzie zrealizowana dana inwestycja, zatem obiekty na niej usytuowane będą tworzyły dodatkowy bufor bezpieczeństwa dla zabudowy mieszkaniowej położonej dalej.

17. Jedna z mieszkanek wskazała, iż w chwili obecnej korzysta z wody ze studni. Zapytała, czy prace związane z wykonaniem tunelu nie spowodują zaniku wody w studni.

Ad. 17.

Na rozprawie poproszono o wprowadzenie numerów działek do protokołu celem ujęcia ich w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zagwarantowania dostępności wody pitnej. Wpisano działki nr 1088, 1088/2, 1088/3, 1088/4, 1088/5 - w Krakowie w okolicach ul. Pękowickiej. Po weryfikacji na mapach, stwierdza się, że działki te są położone w znacznej odległości od obwodnicy i wstępna analiza gospodarki wodnej na przedmiotowym terenie nie wskazuje na zanik wody w studniach. Niemniej w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek ponownej weryfikacji wszystkich studni, które są jedynym źródłem wody pitnej dla mieszkańców w danym obszarze.

18. Przedstawiciel Stowarzyszenia Rozwoju i Promocji Toń wskazał, iż POK jest konieczna do realizacji. Natomiast zauważa iż na mapach prezentacji brak połączenia dróg serwisowych na węzeł Modlnica. Jest to istotne w przypadku połączenia ul. Łokietka z obwodnicą i nie obciążanie dodatkowo ul. Jurajskiej.

Ad.18

W dniu 01.12.2015 r. w siedzibie RDOS w Krakowie odbyło się spotkanie z pracownikiem UG Wielka Wieś. Dokonano weryfikacji przedmiotowego obszaru. Kierownik Referatu ds. Inwestycji w UG Wielka Wieś poinformował, iż drogi lokalne zaznaczone na mapach łączące się z drogami serwisowymi realizowanymi w ramach POK, będą połączone ze sobą. Będą to drogi utwardzone i mające bezpośrednie połączenie z ul. Częstochowską (DK94). Z ul. Studzienki poprzez ul. Wierzbową i DK94 możliwy jest wjazd na węzeł Modlnica. Po stronie południowej analogiczną funkcję pełni ul. Podchruście zapewniająca wyjazd na ul. Częstochowską i do węzła Modlnica.

19. Konieczności zintegrowania projektów, w tym POK z trasą wolbromską.

Ad. 19

Przedmiotowy projekt uwzględnia oddziaływania skumulowane obu dróg. Jednak jeżeli będzie złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Trasy Wolbromskiej to w raporcie opracowanym na potrzeby tamtej decyzji będzie musiało zostać zweryfikowane oddziaływanie Trasy Wolbromskiej z POK.

20. Wzrostu zanieczyszczeń w związku z realizacją POK:

Ad. 20

Na potrzeby dokumentacji wykonano symulację zarówno dla obu rozpatrywanych wariantów obwodnicy jak i dla wariantu bezinwestycyjnego w horyzontach czasowych na rok 2020 i 2035, które wykazały brak przekroczenia dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń. W tym miejscu zaznaczyć należy, że model obliczeniowy w referencyjnej metodyce, oparty o klasyczną formułę Pasquille'a jest modelem statycznym. Oznacza to, że oprócz stałych prędkości i kierunku wiatru wymaga on także nieruchomego źródła o stałej emisji. Problem polega na tym, że fizyczne źródła emisji, pojazdy samochodowe poruszają się po jezdni, zaś model źródła liniowego tego nie uwzględnia zakładając, że emisja jest na wstępie równomiernie rozłożona na całym odcinku jezdni. Uwzględnienie czynnika dynamicznego wynikającego z ruchu pojazdów oznacza, że emisja ulega szybszemu rozproszeniu i wyniesieniu, niż miałyby to miejsce w warunkach statycznych. Nieuwzględnienie tego czynnika, skutkuje znacznym zawyżaniem wyników obliczeń, w stosunku do wielkości faktycznie występujących. Dlatego też w przypadku analizowanej północnej obwodnicy Krakowa, aby prognozowany stan zanieczyszczenia powietrza był maksymalnie zbliżony do rzeczywistości, stężenia pochodzące z emitorów liniowych, będących drogami, po których poruszają się samochody obliczono algorytmem CALINE3. Model CALINE3 (California Line Source Dispersion Model) uwzględnia wpływ turbulencji wynikającej z mieszania powietrza przez ruch samochodów, został on pozytywnie zweryfikowany przez US EPA w oparciu o pomiary kontrolne. Model CALINE został zalecony do stosowania przez Ministerstwo Środowiska m.in. we "Wskazówkach metodycznych dotyczących modelowania matematycznego w systemie zarządzania jakością powietrza" (marzec 2003 r.).

Niemniej dla rzeczywistego zobrazowania ilości wprowadzanych zanieczyszczeń oraz podjęcia skutecznych środków przeciwdziałania tym zjawiskom w niniejszej decyzji wskazano na konieczność weryfikacji i nałożono na Inwestora obowiązek wykonania pomiarów porealizacyjnych.

21. W zakresie gospodarki wodnej dot. wielkości zbiorników wodnych w odniesieniu do istniejących zlewni i skuteczności odprowadzenia wód opadowych (w tym rejon Czerwonego Mostku):

Ad. 21

Odwodnienie planowanej POK wraz ze wskazaniem odcinków skanalizowanych opisane zostało w uzupełnieniu raportu OOS z 2015 w rozdziale 2.4. Podana została również lokalizacja planowanych zbiorników regulujących przepływ doprowadzanych wód z poszczególnych odcinków planowanej POK. W uzasadnieniu niniejszej decyzji w części dotyczącej opisu oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo – wodne są również zawarte te informacje. Czerwony Mostek (obiekt 02) zlokalizowany jest po południowej stronie drogi, tj. w ok. km 3+350 planowanej POK. Wody opadowe z odcinka od km: 3+168 do km: 4+610 odprowadzone zostaną przy pomocy rowów (odcinki obwodnicy prowadzone po terenie oraz drogi serwisowe) do potoku Prądnik w km: 4+323. Wprowadzenie wody do potoku poprzedzone jest urządzeniami podczyszczającymi w km: 4+272 (strona lewa) i km: 4+345 (strona prawa). W km: 3+600 i km: 4+310 po stronie prawej zlokalizowano zbiorniki regulujące przepływ wody o pojemności 250 m³ każdy. Przy przekraczaniu dróg

serwisowych przez rowy zaprojektowano przepusty. Na odcinku od km: 4+200 do km: 4+550 projektowane rowy należy wykonać jako szczelne z uwagi na ochronę wód gruntowych na obszarze gruntów przepuszczalnych. Wymienione rozwiązania tj. zaproponowane zbiorniki regulujące przepływ wody będą zabezpieczały teren (w tym rejon Czerwonego Mostku) przed zalewaniem.

22. W zakresie gospodarki wodnej dot. zabezpieczenia przeciwpowodziowego doliny Białuchy i planowanego do realizacji suchego zbiornika wodnego:

Ad. 22

Przy planowaniu przebiegu północnej obwodnicy Krakowa uwzględnione zostało zabezpieczenie doliny Białuchy jak i lokalizacja suchego zbiornika wodnego „Węgrzce”.

Planowana trasa POK będzie przechodziła w tunelu (TS04) pod potokiem Prądnik Biały (Białucha). Tunel ten wykonany zostanie metoda górnictwem. W związku z tym nie zostanie zakłócony przepływ wody w potoku, ani też nie zostaną zakłócone warunki gruntowo-wodne, koryto potoku nie zostanie naruszone, a woda w nim nie zostanie zmaczona.

Wody opadowe z planowanej POK zostaną odprowadzone przy pomocy rowów (odcinki obwodnicy prowadzone po terenie oraz drogi serwisowe) oraz kanalizacji (na obiektach mostowych i w tunelach).

Wody opadowe z analizowanego rejonu przebiegu trasy POK przez dolinę potoku Prądnik Biały (Białucha) będą odprowadzane do potoku Prądnik w km: 4+323. Wprowadzenie wody do potoku poprzedzone jest urządzeniami podczyszczającymi w km: 4+272 (strona lewa) i km: 4+345 (strona prawa). W km: 3+600 i km: 4+310 po stronie prawej zlokalizowano zbiorniki regulujące przepływ wody o pojemności 250 m³ każdy. Przy przekraczaniu dróg serwisowych przez rowy zaprojektowano przepusty. Na odcinku od km: 4+200 do km: 4+550 projektowane rowy należy wykonać jako szczelne z uwagi na ochronę wód gruntowych na obszarze gruntów przepuszczalnych.

Wody opadowe z odcinka od km: 4+610 do km: 5+530 odprowadzone zostaną przy pomocy rowów oraz kanalizacji (odcinek kanalizacji kończy się w km: 5+395) do rowu melioracyjnego w km: 4+610. Rów melioracyjny po około 250 m wprowadza wody do potoku Prądnik. Urządzenia podczyszczające zlokalizowane zostaną w km: 4+762 (strona prawa i lewa). Przed wlotem do rowu zaprojektowano zbiorniki regulujące przepływ wody o pojemności 220 m³ (strona prawa) oraz 640 m³ (strona lewa).

Wymienione powyżej rozwiązania tj. zaproponowane zbiorniki regulujące przepływ wody będą zabezpieczały teren przed zalewaniem. Należy zaznaczyć, że na etapie opracowania projektu budowanego, w wyniku przeprowadzonych specjalistycznych obliczeń, powierzchnia zaproponowanych zbiorników retencyjnych zostanie dodatkowo zweryfikowana.

W celu odprowadzenia wód opadowych z analizowanego odcinka POK do potoku Prądnik Biały (Białucha) konieczne będzie uzyskanie decyzji udzielającej pozwolenia wodnoprawnego.

Projektowana trasa północnej obwodnicy przebiegać będzie w części południowej planowanego suchego zbiornika „Węgrzce” tworząc jednocześnie jego południowe obramowanie. W związku z tym konstrukcja nasypu drogowego powinna być szczelna. Skarpy nasypu do poziomu +0,5 m powyżej maksymalnej rzędnej piętrzenia powinny być zabezpieczone przed działaniem wody np. poprzez wykonanie narzutu kamiennego, ułożenie materacy gabionowych lub płyt betonowych. Poprowadzenie drogi na szczelnym i zabezpieczonym nasypie, stanowiącym południowe obwałowanie terenu rezerwowanego pod suchy zbiornik „Węgrzce” powinno zmniejszyć zagrożenie powodziowe tego rejonu. W związku z tym nie przewiduje się, żeby eksploatacja obwodnicy była przyczyną nagłych wezbrań wody w rzekach i potokach oraz stanowiła wzrost zagrożenia powodziowego.

23. Zmiany lokalizacji węzła w Batowicach

Ad. 23

Zgodnie z wyjaśnieniami pełnomocnika inwestora projektując przebieg obwodnicy kierowano się tym, by liczba budynków koniecznych do wyburzenia była jak najmniejsza, jednak każdy możliwy geometrycznie przebieg obwodnicy przez Batowice oznacza wyburzenia istniejących budynków. Istniejący teren niezabudowany w tym obszarze jest zbyt wąski by przeprowadzić w nim drogę tej klasy. Główną przeszkodą ku temu stanowią wymagania odnośnie geometrii drogi – dla drogi o tak wysokiej prędkości projektowej minimalne luki poziome mają bardzo dużą wartość co w połączeniu z dużymi kątami zwrotu trasy przy próbie prowadzenia jej w Batowicach w sposób bezkolizyjny sprawia, że długości łuków poziomych wynosiłyby nawet ponad 1000 m i za każdym razem były kolizyjne z istniejącą zabudową. Poprowadzenie trasy na wprost przez ten obszar, tak jak zostało to zaprojektowane powoduje, że liczba budynków koniecznych do wyburzenia jest najmniejsza z możliwych.

W Batowicach na wysokości domu adresowanego jako Batowice 67 obwodnica przechodzić będzie tunelem, więc nie będzie źródłem emisji hałasu oddziaływującego na budynek. Hałas związany będzie tak w stanie istniejącym jak i projektowanym z drogą powiatową 2156K, z którą sąsiaduje budynek. W stanie projektowanym droga ta zostanie odsunięta od przedmiotowego budynku, a zbudowanie na niej ronda pozwoli na zmniejszenie prędkości pojazdów i związanego z tym oddziaływania hałasu na sąsiadującą zabudowę. W stanie docelowym w roku 2035 równoważny poziom dźwięku w dzień wyniesie: $LeqD = 67,8$ dB(A), a w nocy: $LeqN = 62,5$ dB(A) przy dopuszczalnym poziomie dla zabudowy jednorodzinnej odpowiednio 61 dB(A) i 56 dB(A). Zgodnie z przedstawionymi wyliczeniami rozkładu zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza przekroczenia będą miały miejsce tylko w przypadku średniorocznego stężenia pyłu PM 2,5 co wynika z wysokiej wartości tła (istniejącego poziomu zanieczyszczeń).

Mając na uwadze powyższe stwierdza się, iż faktyczne przekroczenia zarówno pod względem emisji hałasu jak i pyłu PM 2,5 wynikają z istniejących już uwarunkowań, to z uwagi na fakt, iż infrastruktura drogowa (dojazdowa) w tym terenie, jest objęta wnioskiem o wydanie niniejszej decyzji – Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora obowiązek ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w której należy dokonać ponownych weryfikacji również w zakresie tych dróg i zaproponowania dodatkowych środków minimalizacji ponadnormatywnych oddziaływań, jeżeli nadal zostaną wykazane przekroczenia. Jest to istotne głównie w opisanym powyżej obszarze.

Inwestor winien również ponownie dokonać analizy skumulowanego oddziaływania, określając natężenie na drogach na czas składania wniosku o pozwolenie na budowę.

24. Co w sytuacji kiedy badania geologiczne wskażą, że tunel nie może być zrealizowany?

Ad. 24

Z raportu wynika, iż wstępne rozpoznania nie wskazują na brak możliwości realizacji. Ale faktycznie dopiero szczegółowe badania pozwolą na weryfikację planowanych rozwiązań. Powyższe będzie objęte analizą w ponownej ocenie oddziaływania na środowisko.

25. Zagospodarowania terenów nad tunelami.

Ad. 25

Zagospodarowanie będzie możliwe jak w chwili obecnej lub zgodnie z możliwym zagospodarowaniem terenu. Zgłoszona została uwaga w kwestii lokalizacji obwodnicy na wysokości ul. Krakowskie Przedmieście w innym miejscu niż miało to miejsce we wniosku z roku 2011. Powyższe zostało zweryfikowane. Stwierdza się, że na tym obszarze nic nie uległo zmianie.

26. *Technologii wykonania tuneli.*

Ad. 26

W raporcie są wskazania do budowy tunelu zarówno metodą górniczą jak i wykopem otwartym. Powyższe będzie możliwe do zweryfikowania dopiero na etapie opracowywania projektu budowlanego. Niemniej w niniejszej decyzji wskazano, że przejście pod rzeką Prądnik oraz pod cmentarzem cholerycznym inwestor ma wykonać metodą górniczą.

27. *Dokładnego planu z ekranami akustycznymi*

Ad. 27

Na mapach będących integralną częścią raportu zostały zamieszczone ekrany akustyczne. Na mapach tych naniesiony jest również kilometraż drogi. Niemniej inwestor dokonał tabelarycznego ich zestawienia. Ekranu zostały opisane w dalszej w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

28. *Celowości tej obwodnicy. Jak przedstawiałaby się sytuacja, gdyby wykonano tę drogę w oparciu o wariant 3 lub nie wykonano by jej w ogóle ?*

Ad. 28

W niniejszej decyzji – w całej jej treści, wskazano zarówno jej celowość, jak i porównano sytuację realizacji drogi w różnych wariantach przyjętych przez Inwestora w raporcie. Porównanie pomiędzy wariantami (preferowanym i alternatywnym) oraz wariantem bezinwestycyjnym stanowi bowiem główny przedmiot raportu o oddziaływania inwestycji na środowisko.

Pod względem układu drogowego, natężeń ruchu i ich rozkładu w sieci drogowej, brak realizacji inwestycji oznacza niedomknięcie obwodnicy Krakowa (pozostałe odcinki są już zrealizowane bądź w realizacji) co będzie skutkowało zarówno utrzymywaniem się wzmożonego ruchu w obrębie Krakowa jak i wykorzystywaniem przez kierowców lokalnych dróg na brakującym odcinku do podróży tranzytowych (tzn. po drogach gminy Zielonki). Z kolei realizacja wariantu 3 zamiast 1 skutkowało będzie mniejszym przejęciem ruchu z miasta oraz sprawi, że obwodnica stanowiąca dalekie obejście miasta będzie mniej atrakcyjna (większa długość trasy) dla kierowców, którzy mogą wybierać drogę na skrót z ominięciem obwodnicy, ale w mniejszym stopniu niż w przypadku wariantu bezinwestycyjnego. Zrealizowanie wariantu 3 zamiast 1 oznaczać będzie, że na obszarze pomiędzy wariantem 1 i 3 ruch w kierunku północ-południe będzie większy. (Będą to te pojazdy, które w wariantcie 1 wjechałyby na obwodnicę, a w wariantcie 3 muszą jechać dalej na północ przez gminę Zielonki by dojechać do węzła). Skomunikowanie obu stron obwodnicy jest jednakowo dobre zarówno w wariantcie 1 jak i 3 – połączone zostają bezpośrednio nad lub pod obwodnicą wszystkie drogi lokalne, a drogi gruntowe dołączone zostają do dróg serwisowych. Obwodnica nie przetnie w żadnym z wariantów istniejących lokalnych społeczności. Jednocześnie budowa dróg serwisowych wzdłuż obwodnicy poprawi względem stanu bezinwestycyjnego skomunikowanie na linii wschód-zachód dla mieszkańców. Skorzystają na tym ci, którzy mieszkają w pobliżu obwodnicy tj. w przypadku realizacji wariantu 1 mieszkańcy południowej części gminy, dla wariantu 3 mieszkańcy północnej części gmin.

Pod względem zanieczyszczenia powietrza

Wariant III

Wyniki przeprowadzonych obliczeń symulacyjnych stanu zanieczyszczenia powietrza na rok 2020 i 2035, a wykonane dla stanu docelowego, eksploatacja przedmiotowej inwestycji – trasa POK wg wariantu III, spowoduje nieznaczny wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza. Obliczone stężenia 1 godzinne jak i średnioroczne dla zanieczyszczenia, jakim jest CO, ze znacznym marginesem mieści się w tle dyspozycyjnym wynikającym z aktualnie

obowiązujących norm emisji obowiązujących w otoczeniu budynków mieszkalnych. Jedynie w przypadku emisji pyłu zawieszono PM10, PM2,5 i NO2 obliczone średnioroczne stężenia, ze względu na wysoki poziom aktualnego tła zanieczyszczeń nie mieszczą się w stężeniu dyspozycyjnym Da – R. Jednak emisja zanieczyszczeń z użytkowania samej drogi (bez uwzględniania tła zanieczyszczeń) nie powoduje ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza PM10 i PM2,5.

Wariant „0” bezinwestycyjny

Jeśli chodzi o wariant „0” bezinwestycyjny (brak realizacji inwestycji), wyniki obliczeń symulacyjnych stanu zanieczyszczenia powietrza, wykonane dla rozpatrywanych horyzontów czasowych: rok 2020 i 2035, wykazały znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza przy uwzględnieniu tła zanieczyszczeń. Nie podjęcie realizacji inwestycji polegającej na budowie trasy północnej obwodnicy Krakowa będzie skutkowało znacznym pogorszeniem jakości powietrza w tym rejonie miasta (ul. Conrada – ul. Opolskiej – ul. Okulickiego).

Ocena poszczególnych elementów środowiska dla każdego z analizowanych wariantów została przedstawiona w rozdziale 6 Uzupelnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Pod względem emisji hałasu

Wariant III

W przypadku zrealizowania wariantu III północnej obwodnicy Krakowa zaobserwować można, spadek natężenia ruchu na istniejących ulicach (Conrada – ul. Opolskiej – ul. Okulickiego) w odniesieniu do wariantu „0” – tzw. bezinwestycyjnego. Ponieważ wariant III obwodnicy przejmie znacznie mniejszą część potoku pojazdów niż obwodnica w wariantcie I, po jej wybudowaniu nastąpi znacznie mniejsza poprawa stanu klimatu akustycznego wzdłuż istniejącej trasy „alternatywnej” (ciąg ul. Conrada – Opolskiej-Bora Komorowskiego – Okulickiego). W fazie eksploatacji projektowanej obwodnicy Krakowa - w wariantcie III, pogorszeniu ulegnie klimat akustyczny na terenach sąsiadujących z nowo wybudowaną drogą. Dlatego w celu ograniczenia strefy ponadnormatywnego oddziaływania hałasu zaprojektowano ekrany akustyczne w rejonach, gdzie występują tereny chronione akustycznie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (z wyłączeniem odcinków gdzie planowane są tunele).

Wariant „0” bezinwestycyjny

Wariant zerowy to brak podejmowania inwestycji polegającej na budowie północnej obwodnicy Krakowa. Ruch drogowy odbywałby się po dotychczasowym ciągu ulic: ul. Conrada, ul. Opolska, ul. Lublańska, ul. Bora – Komorowskiego, ul. Okulickiego stanowiących aktualnie „miejski” odcinek drogi krajowej nr 79. Zaniechanie realizacji tej inwestycji oznacza, że przez północną część miasta Krakowa ulicami (ul. Conrada, ul. Opolska, ul. Lublańska, ul. Bora – Komorowskiego, ul. Okulickiego) a stanowiących fragment DK 79 - przejeżdżać będzie w ciągu doby od ok. 85 000 pojazdów – w roku 2020, do blisko 111 000 pojazdów - w roku 2035. Tak ogromne natężenie ruchu pojazdów spowoduje znaczne zwiększenie i tak już bardzo dużego ponadnormatywnego zanieczyszczenia tej części miasta tlenkami azotu, powodując znaczne rozszerzenie strefy ponadnormatywnego hałasu (znaczna część zainstalowanych obecnie ekranów akustycznych przestanie pełnić swoje funkcje) oraz zasięgu strefy drgań dynamicznych niszczących pobliskie budynki. Wzrastające natężenie ruchu na wymienionych arteriach komunikacyjnych prowadzi również do rosnącej stale liczby wypadków drogowych, podczas których giną ludzie. Rosnący trend tych bardzo niekorzystnych zjawisk wpływa znacząco, na jakość i bezpieczeństwo życia mieszkańców tej części miasta Krakowa. Utrzymanie tej sytuacji grozi totalnym paraliżem komunikacyjnym w tej części miasta zagrażając sprawnemu wypełnianiu metropolitalnych funkcji Krakowa w skali województwa i kraju. Obecnie ruch drogowy, bowiem w tej części miasta odbywa się również po dochodzącej do ww. ciągu komunikacyjnego drodze krajowej nr 7 (stanowiącej wyjazd i wjazd do Krakowa

z kierunku Kielc i Warszawy), której nawierzchnia, jak i parametry nie są przystosowane do przenoszenia tak dużego natężenia ruchu. W związku z tym, obecny stan drogi stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa zarówno kierowców jak i pieszych. Wydłuża się czas podróży, zaburzona jest płynność jazdy, co wpływa niekorzystnie nie tylko na komfort, ale również na bezpieczeństwo jazdy oraz środowisko i zdrowie ludzi. Pozostawienie stanu aktualnego bez podejmowania decyzji o budowie północnej budowy obwodnicy Krakowa niesie ze sobą utrudnienia w latach przyszłych oraz sprawi jedynie, że w latach późniejszych budowa obwodnicy będzie konieczna, gdyż obecny układ jezdnii nie pozwoli na płynny ruch pojazdów w tym rejonie. Wysoka uciążliwość i stwarzany stopień zagrożeń dla środowiska, zdrowia okolicznych mieszkańców i bezpieczeństwa użytkowników dróg dyskwalifikują wariant „0”, jako rozwiązanie ostateczne.

Pod względem przyrodniczym, wariant 1 poprowadzony jest głównie po obszarach mało cennych przyrodniczo, wyjątkiem są dwa miejsca, gdzie obwodnica przebiega południowym skrajem Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie oraz w miejscu przecięcia doliny potoku Sudół Dominikański. Z kolei wariant 3 przebiega w większości zakresu (ok. 8 km) przez parki krajobrazowe zarówno Dolinek Krakowskich jak i Dłubniański. W tym przebiegu stwierdzono 7 obszarów cennych przyrodniczo. Wariant bezinwestycyjny nie ingeruje w przyrodę tego obszaru.

29. *Parametrów wykonania dróg serwisowych, na jakiej zostaną zlokalizowane wysokości względem obwodnicy, ich nachylenia i oddziaływanie na środowisko?*

Ad. 29

Drogi serwisowe mają za zadanie obsługę terenu przyległego, będą prowadzone po powierzchni terenu. Oddziaływanie dróg serwisowych mieści się w oddziaływaniu POK. Parametry dróg serwisowych przedstawiono w charakterystyce przedsięwzięcia

30. *Wielkości oddziaływania na ul. Dożynkowej w okolicy POK.*

Ad. 30

Zgodnie z wyliczeniami przedstawionymi przez autorów raportu po zrealizowaniu wariantu 1 Północnej Obwodnicy Krakowa w rejonie istniejącej ulicy Dożynkowej prognozowany poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych, wyznaczonych dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014, poz. 112). Równoważny poziom dźwięku wyznaczony dla punktu obliczeniowego zlokalizowanego przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej, zlokalizowanej przy ulicy Dożynkowej, po północnej stronie planowanej obwodnicy wynosi w dzień: $LeqD = 57,9$ dB(A), w nocy: $LeqN = 52,7$ dB(A) i nie przekracza wartości dopuszczalnych dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, które wynoszą odpowiednio: w dzień $LeqN = 61$ dB(A), a w nocy $LeqN = 56$ dB(A). Równoważny poziom dźwięku wyznaczony dla punktu obliczeniowego zlokalizowanego przy wiadukcie (nad trasą Północnej Obwodnicy Krakowa) na granicy pasa drogowego ul. Dożynkowej wynosi w porze dziennej: $LeqD = 68,5$ dB(A), a w porze nocnej: $LeqN = 63,2$ dB(A). Bezpośrednio jednak przy wiadukcie brak zabudowy wymagającej ochrony akustycznej.

W celu określenia wpływu planowanej obwodnicy Krakowa na jakość powietrza w rejonie ul. Dożynkowej wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza. Obliczenia wykonano dla dwóch punktów dodatkowych, analogicznych jak w przypadku analizy akustycznej, tj.:

- granica pasa drogowego ulicy Dożynkowej, zlokalizowany przy wiadukcie, nad trasą Północnej obwodnicy Krakowa ($PM_{2,5} - 1,004 \mu g/m^3$),
- przy najbliższej zabudowie, zlokalizowanej przy ulicy Dożynkowej, po północnej stronie planowanej obwodnicy ($PM_{2,5} - 0,446 \mu g/m^3$) (zabudowa mieszkaniowo-usługowa)

Przekroczenie wartości dopuszczalnej występuje tylko w przypadku średniorocznego stężenia pyłu PM 2,5 i wynika z wysokiej wartości tła (istniejącego poziomu zanieczyszczeń).

31. *Jeden z mieszkańców gminy Zielonki z jednej strony wskazał, że obwodnica nie przysłuży się mieszkańcom Zielonek - zarzucił brak węzłów komunikacyjnych umożliwiających korzystanie z POK oraz zapytał czy możliwy będzie dojazd i wjazd na obwodnicę, wygodny dla mieszkańców gminy Zielonki, z drugiej wskazał, iż jego zdaniem ruch lokalny będzie większy niż dotychczasowy, gdyż zwiększy się znacznie o ilość pojazdów planujących wjechać na POK. Strona ta stwierdziła również, iż połączenia dróg lokalnych pomimo, iż zostały przedstawione już na rozprawie, winny być w szerszym stopniu jeszcze omówione. Mieszkaniec Gminy Zielonki kilkakrotnie na rozprawie podkreślił, że zgadzając się na budowę POK należy upomnieć się o interesy mieszkańców Zielonek, gdyż potrzeby lokalne i „zaniedbania w tym zakresie” są duże, np. bezpieczeństwo ruchu na drodze Dożynkowej. Mieszkańcy Zielonek nie mogą jego zdaniem ponosić wyłącznych kosztów za budowę POK. Na rozprawie wielokrotnie podkreślali, że Północna obwodnica to przede wszystkim troska o rozwój Krakowa, zatem co lokalna społeczność otrzyma w zamian za uciążliwości związane z jej realizacją? Z uwagi na fakt, że POK będzie w większej części realizowana na terenie Gminy Zielonki to jej mieszkańcy „zasługują na korzyści”, gdyż uciążliwości „zasługują na godną rekompensatę.” Zostały złożone żądania o:*

- a) zmniejszenie szerokości obwodnicy z 3 do 2 pasów w jedną stronę. (uwaga, iż „mieszkańcy Krakowa potrzebują Opolskiej BIS, aby móc przejechać POK i nie stać w korkach na Opolskiej”)
- b) poprowadzenie POK wyłącznie w zagłębieniu, w większej części w tunelu, a nie bezpośrednio po powierzchni.
- c) zniwelowanie wysokich nachyleń drogi.
- d) zastosowanie „cichej” nawierzchni jezdni.
- e) zastosowanie ekranów akustycznych lub innych barier akustycznych, również w miejscach, w których bariery akustyczne nie są aktualnie proponowane. (poprosił o ekrany nie jako „brzydkie”, plastikowe ale tak jak np. w Austrii betonowe przegrody 2-3 m, nie szpecąc okolicy oraz poprosił o zaprojektowanie ekranów o większej skuteczności niż tylko dotrzymanie wartości dopuszczalnej, celem dążenia do najlepszych rozwiązań).
- f) zalesienie przebiegu POK – jako elementu ekranującego przed nadmiernym hałasem.
- g) zmniejszenie prędkości maksymalnej: obniżenie prędkości do 80 km/h przyczyni się do ograniczenia emisji hałasu i zanieczyszczeń, nie obniżając jednocześnie walorów użytkowych drogi.
- h) skierowanie ruchu tranzytowego (pojazdów o dużej masie) na linii W-N południową obwodnicą Krakowa, czyli trasą A4 i S7, tak aby obwodnica służyła przede wszystkim mieszkańcom Krakowa i okolic.
- i) usprawnienie komunikacji publicznej i dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców poprzez: realizację linii tramwajowej prowadzącej poza obwodnicę, która pozwalałaby mieszkańcom gminy Zielonki bezkolizyjnie dotrzeć do Krakowa, przedłużenie Drogi Wolbromskiej do ul. Bratysławskiej w Krakowie.
- j) zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Zielonki, wykonanie chodników na ul. Dożynkowej, zmniejszenie prędkości rozwijanych przez pojazdy np. na ul. Galicyjskiej, ul. Królewskiej, ul. Dożynkowej.

Ad. 31

Większość zagadnień została już wyjaśniona. W pozostałych kwestiach informuje o poniższym:

- Budowa trzech pasów na POK jest związana z faktem, iż pozostałe odcinki obwodnicy Krakowa albo mają już zaprojektowane trzy pasy, albo ten pas jest w rezerwie i będzie

dobudowywany. Niewłaściwe byłoby zatem zawężanie POK do dwóch pasów, gdyż mogłoby to powodować brak płynności ruchu tranzytowego na POK, korki na drogach serwisowych przy wjeździe na węzły prowadzące na obwodnicę i zwiększoną z tym faktem emisję zanieczyszczeń.

- Planowane rozwiązania zakładają wykonanie cichej nawierzchni. Wyjaśnienia wymaga fakt, iż efekt cichej nawierzchni będzie odczuwalny tylko na drogach serwisowych, gdyż przy dużych prędkościach taka nawierzchnia nie spełnia swojej roli. Jednak hałas będzie ograniczany poprzez wykonanie tuneli, poprowadzenie drogi w wykopie i zastosowaniu ekranów akustycznych.
- W kwestii nachylenia drogi informuje się, iż zgodnie z danymi w raporcie max. nachylenie 5-6 % będzie występowało na niewielkich odcinkach. Pełnomocnik w piśmie z dnia 10.12.2015 r. na przekroju drogi zobrazował odcinki z wielkością nachylenia drogi. Poniżej przedstawia się opis przebiegu przedsięwzięcia pod kątem niwelety drogi. Na pierwszym odcinku ok. 300 m POK biegnie w wykopie (max. 4,6%) – w sąsiedztwie brak terenów podlegających ochronie akustycznej, następnie od km ok. 1+100 droga przebiega po nasypie (ok. 0,05 %). Wysokość nasypu jest różna od 0,4 m do 4 m, następnie wiaduktem przekracza ul. Łokietka i potok Sudol. Od km ok. 2+100 rozpoczyna się tunel. Ul. Jurajska znajduje się nad tunelem, który kończy się w km ok. 3+150. Od tego miejsca droga biegnie w wykopie. Względem ukształtowania terenu znajduje się na głębokości ponad 10 m. POK w wykopie przechodzi również na wysokości projektowanej Trasy Wolbromskiej, na wysokości ul. Na Popielówkę (głębokość wykopu ponad 6 m). Za km 3+800 POK wchodzi do tunelu biegnąc ze spadkiem 5-6% pod ul. Staropolską, Krakowskie Przedmieście, rzeką Prądnik i ul. Bankową. Tunel kończy się w km ok. 4+650 w wykopie o gł. ok. 6 m. Na odcinku od ok. 4+750 – 4+930 (na wysokości ul. Do Cegielni droga jest zaprojektowana na nasypie o max. wysokości ok. 2,8 m. Następnie znowu wchodzi w wykop o głębokości do 10 m aż do km ok. 5+500, na krótkim odcinku obecnie ukształtowanie terenu nieznacznie się zmienia – wykop do 3 m głębokości, jednak w km 5+600 jest już ponownie na głębokości ponad 6 m. Na głębokości ponad 7 m POK przechodzi pod projektowanym wiaduktem na ul. Dożynkowej (niweleta ok. 0,55 %). Dalej na odcinku ok. 600 m POK biegnie prawie po terenie płaskim. Od km ok. 6+900 – 7+050 przechodzi wiaduktem nad potokiem Bibiczanka i ul. Parkową (niweleta 6,7%). Od km 7+200 rozpoczyna się już 4 m wykop, a następnie wejście do tunelu. Za tunelem przez ponad 300 m droga biegnie w wykopie o głębokości od 2 do 6 m (niweleta ok. 4,4 %), następnie tylko na odcinku ok. 100 m przebieg jest po nasypie, a dalej znowu w wykopie aż do km 8+800 (4,5%). Za km 8 + 800 zlokalizowany jest wiadukt dla DP 2156K do Węgrzc. Na odcinku od 8+850 – 9+300 POK biegnie po nasypie o spadkach średnio 5 m, następnie spadek zmniejsza się droga wchodzi w wykop i w km ok. 9+480 wchodzi w tunel na głębokość ok. 7 m, przechodzi przez ponad 20 m wzniesienie. Za drogą do Dziekanowic tunel się kończy, POK przebiega w ponad 6 m wykopie i ok. 150 m ponownie wkracza w tunel, aż do km ok. 10+ 640. Dalej nadal biegnie w wykopie o głębokości od 6 -10 m do km ok. 11+150 (niweleta 2,9%). Za km 11+000 zlokalizowany jest wiadukt celem przeprowadzenia drogi do Batowic. Od km ok. 11+150 do końca opracowania POK biegnie po nasypie, dwukrotnie nad linią kolejową, nad ul. Morcinka (niweleta 1,4 – 2,4 %).
- W kwestii nasadzeń kompensacyjnych - w związku z konieczną wycinką drzewostanu w dokumentacji wskazano na wykonanie nasadzeń wzdłuż cieków wodnych, celem odtworzenia tam siedlisk – taki warunek został również wprowadzony do niniejszej decyzji. Natomiast w celach ochrony akustycznej szerokość takich nasadzeń musiałaby wynosić co najmniej 100 metrów, aby osiągnąć wymaganą wartość i nie było to przedmiotem analizy w raporcie. Powyższe wiązałyby się również z koniecznością

zajęcia dodatkowego terenu. Drzewa sadzone pojedynczo wzdłuż drogi spełniałyby swoją rolę tylko subiektywnie i miałyby działanie jedynie wizualne. W przedmiotowej decyzji wskazano na konieczność wprowadzenia nasadzeń w ilości min. 1000 sztuk drzew określając ich dodatkowe wymagania.

- Symulacja oddziaływań obwodnicy na otoczenie (hałas i zanieczyszczenia) w raporcie wykonana została na trasie POK, na skrzyżowaniach oraz w tunelach i na drogach serwisowych i nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów. Zgodnie z informacją uzyskaną od pełnomocnika określenie prędkości dopuszczalnej na drodze wykonane zostanie ponownie w projekcie docelowej organizacji ruchu na etapie projektu wykonawczego. W chwili obecnej nie ma przeciwwskazań do wprowadzania ograniczeń w powyższym zakresie.
 - W odniesieniu do ekranów w niniejszej decyzji wskazano na konieczność spełnienia wymagań akustycznych. Określono również parametry w celu ochrony występującej awifauny. Podkreślenia wymaga fakt, że uciążliwość POK zamyka się w granicy pasa drogowego. W kwestii lokalizowania dodatkowych ekranów, wyjaśnia się, iż zarówno raport jak i decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach musi kierować się wymogami prawa, tzn. nie lokalizuje się ekranów, żeby zabezpieczyć cały teren, tylko ten, który wymaga ochrony akustycznej. Jest to związane również z koniecznością respektowania właściwego wydatkowania finansów publicznych. Zabezpieczenia akustyczne przedstawione w raporcie są zgodne z wymogami ustawy Prawo ochrony Środowiska.
 - W kwestii przejmowania ruchu z S7 należy zgodzić się z autorami raportu, iż ruch tranzytowy jest związany głównie z ruchem na Śląsk. Zatem jeżeli podróżny będzie poruszał się projektowaną S7 z północy, to na pewno wybierze trasę POK albo drogi lokalne przez Zielonki – w przypadku braku POK, lub obecną DK 79, a nie południową obwodnicę Krakowa, gdyż ta będzie znacznie dłuższa. Realizacja zatem POK jest w pełni zasadna.
32. *Na rozprawie mieszkaniec gminy Zielonki podniósł, iż nie zgadza się ze stwierdzeniem, że pomimo, iż dzisiejsze postępowanie nie jest postępowaniem w sprawie budowy linii tramwajowej, o której była mowa to rozprawa jest czasem kiedy można zadawać pytania, zapoznać się z wyłożonym raportem. Jednak sugestie tej osoby dotyczyły nie przebiegu samej obwodnicy, ale profitów, które społeczność lokalna mogłaby uzyskać za sam fakt, iż POK jest zlokalizowana na terenie gminy Zielonki i uciążliwości z nią związanych. Jego zdaniem nie można pomijać na rozprawie odpowiedzi na niektóre pytania tylko dlatego, że nie są związane z tym postępowaniem. Te kwestie, które poruszał winny być rozpoznane właśnie na tym etapie.*

Ad. 32

Regionalny Dyrektor w uzasadnieniu niniejszej decyzji udzielił odpowiedzi na wszystkie zadane pytania składane w trakcie przedmiotowego postępowania, a dotyczące POK.

Materiał dotyczący przedmiotowego postępowania był dostępny od 2011 roku. Strony jak i społeczeństwo było informowane w analogiczny sposób podczas całego postępowania, tj. w drodze obwieszczeń w gminie Zielonki, Wielka Wieś, UMK, RDOS. Przedmiotowy materiał zawiera dodatkowo uszczegółowienie i uzupełnienie wcześniej złożonego raportu, który jest dokumentem jawnym i był udostępniany do zapoznania się.

Na rozprawie wyjaśniono, iż jej celem jest przedstawienie projektu przedsięwzięcia przez Inwestora oraz aby każdy, nie tylko specjalista mógł zrozumieć oddziaływanie inwestycji. Rozprawa ma na celu przybliżenie niektórych elementów, które nie były zrozumiałe w raporcie.

Wyjaśniono również, że organ w decyzji musi uwzględnić każde pytanie stron i społeczeństwa oraz na każde udzielić odpowiedzi. Istotne jest jednak aby sprzeciw wyrażony był wraz z jego uzasadnieniem, gdyż w odmiennej sytuacji nie jest żadnym

argumentem dla organu, aby przychylić się do takiego wniosku. Rozprawa jest przeprowadzana również w celu zbadania sprawy, zweryfikowania, poznania nowych okoliczności i dowodów nieznanymi organowi, a które mogą mieć istotne przełożenie na wydawane rozstrzygnięcie. Jeżeli te fakty będą miały bezpośrednie przełożenie na analizowany raport, wówczas Inwestor będzie wzywany do przedłożenia stosownych wyjaśnień. Jeżeli natomiast taka sytuacja nie będzie miała miejsca w tym postępowaniu organ będzie dokonywał analizy całego zgromadzonego materiału w oparciu o obowiązujące przepisy w zakresie ochrony środowiska.

33. *Wiele pytań na rozprawie dotyczyło braku mpzp w obszarze zarezerwowanym pod POK i w związku z tym zmniejszeniu ewentualnego odszkodowania przy wykupie terenu pod drogę. Do kogo właściciele mogą zwrócić się o rekompensatę.*

Ad. 33

Wójt Zielonek na rozprawie przedstawił graficznie przestrzenne zagospodarowanie gminy. Poinformował o zapisach studium gminy i fakcie wpisania terenu rezerwacji pod POK do planu zagospodarowania województwa małopolskiego. Taka sytuacja doprowadziła do braku możliwości zagospodarowania tego terenu przez właścicieli gruntu. Wójt poinformował również, iż brak uwarunkowań prawnych nakazujących gminie naniesienie zagospodarowania POK na mpzp gminy Zielonki, i dlatego teren ten nie jest objęty mpzp. Wójt zauważył, iż aby te tereny zajęte pod planowane przedsięwzięcie mogły być zainwestowane należy dążyć do wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowej inwestycji. Zaznaczył jednocześnie, że starania gminy opierały się na wypracowaniu takiego wariantu przebiegu POK, aby była jak najbardziej korzystna dla mieszkańców gminy i jednocześnie jak najmniej uciążliwa. Zadbano zatem o zapewnienie, już w projekcie POK, o właściwe rozwiązania odwodnienia, minimalizację oddziaływania akustycznego, budowy dróg serwisowych. Wójt przypomniał również, iż w odpowiednim czasie zadbano o przesunięcie poza gminę Zielonki trasy S7. Wskazał główne szlaki łączące gminę Zielonki z Krakowem, poparł również zaproponowany projekt budowy tramwaju. Jednak nie wszystkie inwestycje można zrealizować jednocześnie. Pan Wójt zauważył, iż nie cały zarezerwowany 200 m pas pod inwestycję będzie przeznaczony na infrastrukturę drogową, zatem zostanie pas na którym będzie można realizować np. usługi – przedsięwzięcia gospodarcze, które dodatkowo będą osłoną dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Pan Król podkreślił również, iż to dzięki staraniom gminy w ramach projektu POK wybudowane zostaną drogi serwisowe, którymi poruszać się będą pojazdy podczas prowadzenia prac budowlanych, w celu ograniczenia ruchu na drogach lokalnych. Pan Wójt Zielonek następnie pokazał szereg możliwych rozwiązań transportowych, wpływających na znaczne obciążenie ruchem dróg lokalnych w przypadku braku POK i przy jej realizacji. Pan Król zaapelował, aby obwodnica nie była drogą płatną.

Pan Król wskazał, iż wniosek o rekompensatę należy złożyć do Województwa Małopolskiego. Osoby na sali podniosły, iż czują się oszukane, gdyż za swoje działki otrzymają bardzo niskie wynagrodzenie. Odnosząc się do powyższych uwag stwierdzić należy, iż kwestia wartości działki, nie jest aspektem objętym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż decyzja ta nie rodzi praw do terenu. Istotne są oddziaływania drogi na środowisko i życie ludzi.

34. *Braku tekstu jednolitego raportu i skoncentrowaniu się głównie na kwestiach wskazanych w decyzji GDOŚ, braku streszczenia w języku niespecjalistycznym*

Ad. 34

Ustawa nie narzuca sposobu wykonywania dokumentacji w przypadku jej uzupełniania. Może to być forma aneksu jak i pełnego nowego raportu. Przy wykonaniu jednak aneksu należy precyzyjnie określić co ulega zmianie. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w składanym dokumencie uzupełniającym. W odniesieniu do braku nowego streszczenia, to

zaznaczyć należy, że zarówno główny przebieg POK jak i sposób analizowanych wariantów, oraz zamknięcie oddziaływania inwestycji w granicach przyszłego pasa drogowego nie uległ zmianie. Mając powyższe na uwadze Regionalny Dyrektor nie znalazł uzasadnienia do konieczności wzywania Inwestora o sporządzenie go po raz kolejny.

35. *Brak w uzupełnieniu zaktualizowanych konfliktów społecznych z planowanym przedsięwzięciem,*

Ad. 35

Autorzy uzupełnienia do raportu dokonali weryfikacji obecnego zagospodarowania terenu i odnieśli się do uwag zgłaszanych do postępowania po wydaniu decyzji *Generalnego Dyrektora*. Zarzut jest zatem bezzasadny.

36. *Brak wskazania dla dróg dojazdowych do POK wielkości emisji PM10, NO2, a ich wskazanie dla nieistniejącej Trasy Wolbromskiej*

Ad. 36

Zgodnie z metodyką obliczania zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza wielkości emisji dla dróg istniejących ujmuje się w tle, a oblicza się tylko dla planowanych. Zatem dokumentacja wykonana została prawidłowo.

37. *Wyboru wariantu preferowanego przez Inwestora*

Ad. 37

Na rozprawie Przedstawiciel Inwestora poinformował, iż w roku 2009 roku w Urzędzie Marszałkowskim były przeprowadzane konsultacje społeczne, na którym przedstawiono kilka wariantów. Wpłynęło wówczas 2356 wniosków. W wyniku tych wniosków został wybrany wariant preferowany. Przedstawiciel Urzędu Gminy Zielonki potwierdził powyższą sytuację, wskazując na niezależne spotkania dotyczące POK na terenie gminy. W kwestii wyboru wariantu z uwagi na oddziaływanie na środowisko odpowiedzi udzielono w innej części niniejszej decyzji.

W ramach prowadzonego postępowania zgłaszane były również wnioski popierające przedmiotową inwestycję. Ich treści są zamieszczone w aktach sprawy, zdaniem Regionalnego Dyrektora nie wymagają one jednak odrębnego ustosunkowania się do nich.

Reasumując, zgodnie z założeniami przyjętymi przez Inwestora planowana inwestycja zapewni wysokiej klasy połączenie samochodowe na kierunku wschód – zachód – północ z tej strony miasta, odciąży III obwodnicę Krakowa z ruchu tranzytowego, co w perspektywie poprawi przepustowość układu drogowego Krakowa, pozwoli na zmianę przebiegu drogi krajowej nr 79 i wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych, poza obszary zurbanizowane. W chwili obecnej miejski odcinek DK 79 (stanowiącej tzw. wariant „0” Północnej Obwodnicy Krakowa) przecina północne dzielnice miasta, które są jedynymi z najbardziej zurbanizowanych w całym Krakowie, rozstrzygnie jednoznacznie kwestie rezerwowanych terenów w gminie Zielonki i Kraków i wpłynie na wyjaśnienie sytuacji planistycznej w gminach, poprawi warunki komunikacyjne w gminie Zielonki oraz połączeniem gmin północnych z Krakowem.

Tak jak już wskazano w niniejszej decyzji przebieg planowanej obwodnicy rozpatrywany był w trzech wariantach. Wariant 2 został wyłączony z kolejnych opracowań. Do głównych powodów, przez które wariant ten nie zyskał akceptacji, zaliczają się: największa kolizyjność z zabudową gminy Zielonki z pośród trzech przedstawionych tras (wg wariantu 1, 2 i 3), przebieg w bezpośrednim sąsiedztwie dużego osiedla mieszkaniowego Mistrzejowice o gęstej zabudowie z wielopiętrowych bloków, na fragmencie nawet pomiędzy tymi blokami. W celu wyboru najkorzystniejszego przebiegu północnej obwodnicy Krakowa dla środowiska porównano dwa analizowane warianty możliwe do realizacji: wariant 1 – preferowany oraz wariant 3 -

alternatywny. Jak wynika z porównań, dłuższym wariantem jest wariant 3 (ok. 14,3 km), z większą ilością projektowanych obiektów inżynierskich niż w wariantcie 1, a tym samym większą powierzchnią zajmowanego terenu.

Należy jednak zauważyć, że w stosunku do przebiegu drogi w wariantcie 1, wariant 3 obwodnicy, prowadzi po terenach znacznie mniej zurbanizowanych, jednak przez tereny bardziej cenne przyrodniczo. W związku z tym, budowa północnej obwodnicy Krakowa wg wariantu 3 będzie wiązała się ze znacznie większymi zniszczeniami siedlisk przyrodniczych. Szczegółowa analiza przyrodnicza i oddziaływanie drogi na przyrodę jest przedstawione w dalszej części decyzji. Natomiast pozytywnym atutem dla trasy wg projektowanego wariantu 1 jest jej przebieg głównie po starej rezerwie terenowej (rezerwowany od wielu lat korytarz dla prowadzenia obwodnicy północnej, przebiegający głównie przez gminę Zielonki w niewielkiej odległości od granicy miasta Krakowa). Mając zatem na uwadze analizy przedstawione w raporcie i jego uzupełnieniu oraz zapisy strategicznych dokumentów Regionalny Dyrektor stwierdza, iż realizacja drogi w wariantcie 1 jest właściwym rozwiązaniem. Koniecznym było jednak przeprowadzenie ponownie procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż uchylona decyzja została wydana na niepełnych analizach zawartych w raporcie, a warunki w niej określone w znacznej części zostały przeniesione na rozwiązania w projekcie budowlanym.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie w pełni zgadza się zatem z wywodem *Generalnego Dyrektora* przedstawionym w decyzji przekazującej sprawę do ponownego rozpatrzenia, iż droga w myśl zapisów ustawy Prawo ochrony środowiska jest instalacją oraz z koniecznością weryfikacji wszystkich zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza przez przedsięwzięcie, w tym PM10 i PM2,5. Dokumentacja w tym zakresie została uzupełniona przez Inwestora. Podstawowymi wyznacznikami dopuszczalności realizacji przedsięwzięcia w aspekcie prawnym pozostają stężenia głównych zanieczyszczeń powietrza zawartych w spalinach pojazdów, tj. dwutlenku azotu i tlenku węgla, które wg Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031). W stosunku do pozostałych substancji zanieczyszczających w powietrzu, tym takich jak węglowodory (poza benzenem) - będące w przypadku dróg głównymi zanieczyszczeniami, obowiązują wartości odniesienia podane w zał. nr 1 do Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16, poz. 87).

W tym miejscu podkreślenia wymaga fakt, że POK nie będzie inwestycją która będzie globalnie wprowadzała dodatkowy ruch na terenie miasta Krakowa i jego północnych okolic, więc globalnie ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza nie ulegnie zmianom. Będą miały miejsca natomiast zmiany lokalne. Na terenie miasta Krakowa, z uwagi na zakładane zmniejszenie natężenia ruchu zmniejszy się również ponadnormatywne oddziaływanie zarówno w zakresie emisji hałasu jak i zanieczyszczeń powietrza. Wybudowanie POK nie doprowadzi jednak do sytuacji spełnienia wartości dopuszczalnych na całym odcinku Opolska – Bora Komorowskiego. Miasto Kraków jest w dalszym czasie zobowiązane do wypełniania założeń programu ochrony powietrza i hałasu. Konieczne są realizacje planowanych tras drogowych (Trasa Wolbromska) jak i tras tramwajowych (Krowodrza Górka- Górka Narodowa, tramwaj na Azorach, na ul. Meisnera) wraz z budową wielu parkingów Park&drive, czyszczenie istniejących ulic. Niezmiernie ważne jest również stale podnoszenie świadomości mieszkańców Krakowa i jego okolic z koniecznej nadrzędności korzystania z transportu zbiorowego celem zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. W tym celu PKP PLK rozpoczęło prace nad modernizacją linii kolejowych dostosowujących je do przejazdów miejskich i podmiejskich, tak aby mogła z nich korzystać cała aglomeracja krakowska. Usprawniono ruch na trasie Kraków Główny – lotnisko, Kraków – Wieliczka, w chwili obecnej trwają prace nad modernizacją linii Kraków Główny – Kraków Płaszów, Kraków – Katowice, Kraków – Rzeszów. Powyższe rozwiązania pozwolą na szybszy przejazd do docelowych miejsc, zmniejszając tym samym emisję zanieczyszczeń, które powoduje ruch samochodowy. Lokalnie natomiast na terenie gmin Wielka Wieś i Zielonki rozpoznane zmiany będą dotyczyły następujących odcinków. Na całej trasie POK nie spowoduje przekroczeń

wartości dopuszczalnych. Jej realizacja w tunelach, w wykopach oraz planowane ekrany akustyczne, zgodnie z przedłożoną dokumentacją – pozwolą na dotrzymanie tych wartości. Konieczna jest jednak ich weryfikacja, o czym wskazano w innej części niniejszej decyzji. Zmiany nastąpią również na drogach dojazdowych. W dokumentacji wykazano zmniejszenie natężenia ruchu na ul. Krakowskie Przedmieście w Centrum Zielonek, które w chwili obecnej „zbiera” cały lokalny ruch w gminie Zielonki oraz ruch pojazdów z Wielkiej Wsi, Michałowic, Skąły i Krakowa. Aby jednak sytuacja była jeszcze bardziej korzystna dla mieszkańców Krakowa jak i północnych gmin z nią sąsiadujących winny być wprowadzone rozwiązania, o których mowa powyżej, a także budowa Trasy Wolbromskiej, Trasy S7, poszerzenie istniejącej DK 7 oraz dalsze modernizacje linii kolejowej na trasie Kraków – Miechów, z budową parkingów przy stacjach kolejowych umożliwiających przesiadki z samochodu na pociąg. Na niektórych terenach sąsiadujących z drogami lokalnymi na terenie gminy Zielonki występują przekroczenia pyłu PM 2,5. Z uwagi na wysokie tło pyłu i pomimo faktu, że Inwestor wprowadza nowe rozwiązania (budowa ronda, poszerzenie jezdni, wykonanie chodników) na niektórych fragmentach obliczenia wskazują, iż przekroczenia będą występowały w dalszym ciągu. Nie jest to jednak spowodowane realizacją POK, taka sytuacja bowiem ma miejsce już w chwili obecnej. Niemniej Regionalny Dyrektor z uwagi, iż niektóre odcinki dróg lokalnych są objęte fragmentaryczną przebudową w przedmiotowym wniosku wskazał na konieczność powtórzenia badań rozkładu rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń również na tych terenach (okolice planowanych węzłów i dróg serwisowych umożliwiających wjazd na POK) na etapie opracowywania rozwiązań projektowych. Powyższe będzie zatem objęte dokładną analizą na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Przedmiotowa droga jest zatem inwestycją, której zadaniem jest wyprowadzenie części ruchu z miasta Kraków jak i centrum Zielonek. W raporcie przedstawione zostało tło zanieczyszczeń zarówno dla miasta Krakowa, jak i dla gmin Zielonki i Wielka Wieś. Z uwagi na fakt, iż północna obwodnica Krakowa w przeważającej części przebiega przez tereny gmin Wielka Wieś i Zielonki, a tylko fragmentami przez niezainwestowane tereny należące administracyjnie do miasta Krakowa, autorzy raportu przyjęli do obliczeń średnią z wielkości zanieczyszczenia występującego w gminach aglomeracji krakowskiej występujących po stronie północnej miasta Krakowa. Przy obliczeniach oddziaływania POK tło zanieczyszczeń w powietrzu przedstawiało się w następujący sposób:

Nazwa zanieczyszczenia	Wartość odniesienia (Da) ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Tło (R) ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
pył PM-10	40	38
dwutlenek azotu jako NO ₂	40	12
pył zawieszony PM 2,5	20	28

Natomiast w obliczeniach oddziaływania trasy drogowej DK 79 – która w chwili obecnej stanowi „obejście Krakowa” uwzględniano tło występujące w Krakowie.

W raporcie zostały przedstawione sytuacje przedstawiające rozkład zanieczyszczeń dla wszystkich analizowanych wariantów.

Zarówno w raporcie z roku 2011, 2012 jak i w aneksie z lipca 2015r. autorzy raportu dokonali analizy rozkładu natężenia ruchu pojazdów dla stanu istnienia Trasy Wolbromskiej, jak i jej braku. W Raporcie przedstawione zostały możliwości funkcjonowania połączeń drogowych i przyjętych natężeń na tych drogach i na POK dla obu przypadków w formie tabelarycznej. Nie zostało to właściwie zrozumiane przez osoby zapoznające się z raportem zatem pełnomocnik Inwestora dokonał graficznego zobrazowania przyjętego natężenia na wszystkich drogach z podziałem na analizowane warianty.

W raporcie przedstawiono zarówno w formie obliczeniowej jak i graficznej rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń w powietrzu i emisję hałasu z przedmiotowej drogi, wykonanych zgodnie z przyjętą i opisaną metodyką oraz w oparciu o obowiązujące przepisy.

Na mapach zaznaczono elementy odwodnienia obwodnicy, wskazano lokalizację ekranów akustycznych. Raport uzupełniono o dodatkową inwentaryzację przyrodniczą. Wskazano terminy przeprowadzania wizji terenowych, czasokres ich trwania, określono poszczególne transekty, metodykę – odpowiednio dla każdego z gatunków.

W decyzji wskazano, w których lokalizacjach jest konieczność wykonania ekranów akustycznych. Wskazano parametry jakie muszą spełniać ekrany. Nałożono jednak na inwestora konieczność weryfikacji zarówno ich długości, wysokości jak i położenia w projekcie budowlanym, gdyż dopiero na kolejnym etapie jest możliwość weryfikacji dokładnych niwelet drogi, wysokości nasypów itp. Ekran są rozmieszczone po obu stronach POK w miejscach wymagających ochrony akustycznej. Trasa rozpoczyna się od istniejącego węzła Modlnica, jednak z uwagi na zagospodarowanie terenu na terenie gminy Wielka Wieś w kierunku usługowo produkcyjnym, niniejszy projekt nie wymusza realizacji zabezpieczeń akustycznych w tamtym rejonie. Ekran zatem rozpoczynają się po lewej stronie POK w okolicach ul. Łokietka, następnie po obu stronach POK przy projektowanym węźle Wolbromskim (Zielonki) – ochrona zabudowy mieszkaniowej w Krakowie, Zielonkach i szkoły w Zielonkach. Na dalszej trasie ekrany są zlokalizowane po lewej stronie POK za wyjściem z tunelu, aż do nasypu – chroniąc zabudowę mieszkaniową w miejscowości Zielonki. Zabudowa mieszkaniowa na Marszowcu zlokalizowana po lewej stronie POK, przed ul. Dożynkową będzie skutecznie ochroniona przez fragment ekranu rozpoczynającego się za tunelem oraz poprzez poprowadzenie drogi w głębokim wykopie. Dalej ekrany będą zrealizowane za ul. Dożynkową aż do ul. Parkowej w Bibicach – w celu ochrony powstającej zabudowy na Marszowcu i istniejącej w miejscowości Bibice, gdyż na tym odcinku trasa POK przebiega po terenie płaskim. Po stronie południowej brak zabudowy wymagającej ochrony. Na dalszym odcinku droga będzie biegła tunelem więc lokalizacja ekranów rozpoczyna się po prawej stronie POK za wyjściem drogi z tunelu, oraz po jego południowej stronie przed i za drogą powiatową do Węgrzc, aż do planowanego zbiornika retencyjnego. Następnie ekrany są zlokalizowane po lewej stronie przed wejściem do kolejnego tunelu, na wysokości drogi do Bosutowa i za tunelem na wysokości drogi do Babic, oraz po stronie prawej między kolejnymi tunelami. Na końcowym odcinku opracowania ekrany są zlokalizowane na wysokości ul. Morcinka w Krakowie celem ochrony istniejącej tam zabudowy mieszkaniowej i osiedla mieszkaniowego w Krakowie położonego po południowej stronie POK.

Projektowana obwodnica przekraczać będzie następujące ciek wodne:

- w km ok. 2+017 potok Sudół, przekraczany wiaduktem o długości ok. 150 m;
- w km ok. 4+323 potok Prądnik, pod którym wykonany zostanie tunel o długość ok. 815 m;
- potok Bibiczanka w km 6+922, nad którym wykonany zostanie wiadukt;
- w km 8+980 dopływ potoku Sudół Dominikański, który przekroczony zostanie przepustem;
- w km 9+213 potok Sudół Dominikański również przekraczany za pomocą przepustu.

W ciągu dróg serwisowych wykonane zostaną obiekty mostowe na Sudole, Bibiczance oraz Prądniku. Parametry obiektów mostowych dobrane zostaną tak, aby zagwarantować przeprowadzenie wód powodziowych o prawdopodobieństwie wystąpienia 0,3 % w ciągu drogi głównej oraz 1% w przypadku dróg serwisowych. Zgodnie z przedłożonymi informacjami wszystkie projektowane obiekty mostowe, wykonane zostaną w sposób niewymagający ingerencji w koryta cieków.

Drażenie tuneli wykonywane będzie metodą górniczą lub metoda odkrywkową. Tunel pod rzeką Prądnik (o łącznej długości ponad 800 m), poza początkowym i końcowym odcinkiem o długości ok. 200 metrów, wykonany zostanie metodą górniczą. Proponowana w raporcie metoda, polega na wzmocnieniu i uszczelnieniu podłoża, co zabezpiecza drażony tunel przed napływem wód gruntowych i obniżeniem zwierciadła wód podziemnych. Zgodnie z przedłożonymi materiałami, dzięki zastosowaniu tej metody nie dojdzie do zaburzenia przepływów w rzece Prądnik. W przypadku wykonywania tuneli metodą odkrywkową prace będą prowadzone w obudowie z betonowych ścian szczelinowych.

Na obecnym etapie nie przewiduje się zatem, aby prowadzone prace związane z wykonywaniem tuneli spowodowały obniżenie poziomu wód w okolicznych studniach.

Przeważająca część trasy projektowanej obwodnicy przebiega przez tereny, na których występują grunty nieprzepuszczalne lub słabo przepuszczalne, które chronią wody podziemne przed zanieczyszczeniem. Wyjątek stanowią doliny rzeczne, gdzie wody gruntowe zalegają wysoko oraz brak jest naturalnej warstwy izolacyjnej. Fragment obwodnicy w wariantcie I – preferowanym, przechodzi przez teren GZWP 409 Niecka Miechowska. Zgodnie z przedłożonymi informacjami jest to teren, na którym zalegają osady lessowe o miąższości 6-7 m, a więc poziom wodonośny w sposób naturalny jest zabezpieczony przed potencjalnym zanieczyszczeniem. Inwestycja w wariantcie preferowanym przebiega poza strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i podziemnych. W sąsiedztwie inwestycji nie stwierdzono również studni, na które przedmiotowa inwestycja mogłaby oddziaływać. W związku z powyższym warunek o treści: „W obrębie GZWP i w strefach ochronnych ujęć wody pitnej, do podbudowy drogi i konstrukcji nasypu drogowego należy stosować materiały, gwarantujące brak możliwości zanieczyszczenia wód podziemnych” nałożony w poprzedniej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie jest zatem bezzasadny, gdyż wariant preferowany nie przechodzi przez strefy ochronne ujęć wody, a odcinek przechodzący przez GZWP chroniony jest naturalną warstwą gruntów nieprzepuszczalnych.

Wody opadowe z projektowanej obwodnicy odprowadzane będą za pomocą przydrożnych rowów trawiastych oraz szczelnej kanalizacji, z tym że na odcinkach newralgicznych wykonana zostanie kanalizacja opadowa lub szczelne rowy. Wody opadowe z dróg serwisowych zostaną włączone do głównego systemu odwodnienia obwodnicy. Przewiduje się oczyszczanie wód opadowych z całego odcinka obwodnicy w separatorach substancji ropopochodnych oraz osadnikach zawieszin, jak również realizację zbiorników regulujących odpływ wód opadowych do odbiorników.

Wody opadowe z początkowego odcinka, do km ok 2+280 odprowadzane będą rowami drogowymi oraz kanalizacją deszczową - na obiektach mostowych i w tunelach. Odbiornikiem wód opadowych z tego odcinka, w km 2+017 będzie potok Sudół. Przed wprowadzeniem wód opadowych do odbiornika zrealizowane będą urządzenia oczyszczające wody opadowe – separator substancji ropopochodnych i osadnik zawieszin oraz zbiorniki regulujące odpływ wód opadowych (po stronie prawej o pojemności 550 m³ i 80 m³ i po stronie lewej 80 m³).

Wody opadowe z odcinka od km 2+280 do km 3+168 zostaną odprowadzone przy pomocy rowów (z dróg serwisowych) oraz kanalizacji deszczowej (w tunelu) do istniejącego rowu przydrożnego w km 2+790, biegnącego wzdłuż ul. Jurajskiej, a następnie do ul. Na Zielonki, skąd woda opadowa wprowadzona jest do istniejącej kanalizacji będącej częścią sieci kanalizacyjnej Miasta Krakowa. Dla oczyszczania wód opadowych z tego odcinka obwodnicy również przewiduje się realizację urządzeń oczyszczających a także realizację zbiornika retencyjnego w km 2+760 o pojemności 60 m³.

Wody opadowe z odcinka od km 3+168 do km 4+610 odprowadzone zostaną przy pomocy rowów (odcinki obwodnicy prowadzone po terenie oraz drogi serwisowe) oraz kanalizacji (na obiektach mostowych i w tunelach oraz jako kontynuacja kanalizacji z obiektów mostowych odprowadzonej do odbiornika wód) do potoku Prądnik w km 4+323. Wprowadzenie wody do potoku poprzedzone będzie urządzeniami podczyszczającymi w km: 4+272 (strona lewa) i km: 4+345 (strona prawa). W km: 3+600 i km: 4+310 po stronie prawej zlokalizowane będą zbiorniki retencyjne o pojemności 250 m³ każdy. Na odcinku od km: 4+200 do km: 4+550 projektowane rowy wykonane zostaną jako szczelne z uwagi na ochronę wód gruntowych na obszarze gruntów przepuszczalnych.

Wody opadowe z odcinka od km 4+610 do km: 5+530 odprowadzone zostaną przy pomocy rowów oraz kanalizacji (odcinek kanalizacji kończy się w km: 5+395) do rowu melioracyjnego w km: 4+610. Rów melioracyjny po około 250 m wprowadza wody do potoku Prądnik. Urządzenia

oczyszczające zlokalizowane zostaną w km 4+762 (strona prawa i lewa). Przed wylotem do rowu zaprojektowano zbiorniki regulujące przepływ wody o pojemności 220 m³ (strona prawa) oraz 640 m³ (strona lewa).

Wody opadowe z odcinka od km: 5+530 do km: 7+515 odprowadzone zostaną przy pomocy rowów oraz kanalizacji (na obiektach mostowych i w tunelach) do potoku Bibiczanka w km 6+922. Przewidziano urządzenia oczyszczające wodę zlokalizowane w km 6+875 (strona lewa i prawa) oraz km: 7+060 (strona prawa i lewa). Przed wprowadzeniem wody do potoku zaprojektowano zbiorniki regulujące przepływ wody w km: 6+870 (strona prawa o pojemności 470 m³, strona lewa o pojemności 360 m³), w km: 6+980 (strona lewa) o pojemności 330 m³ oraz w km 7+040 o pojemności 400 m³ (strona prawa). Przed wprowadzeniem do wód powierzchniowych przewiduje się oczyszczanie wód opadowych w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku zawieszin. Na odcinku od km 6+800 do km 7+100 projektowane rowy przewiduje się wykonać jako szczelne z uwagi na występujące na tym odcinku grunty przepuszczalne.

Wody opadowe z odcinka od km 7+515 do km 9+785 odprowadzone zostaną przy pomocy rowów i kanalizacji do potoku Sudół Dominikański w km 8+980. Dla wód opadowych z tego odcinka przewidziano zbiorniki regulujące przepływ wody: w km 8+900 (strona prawa) o pojemności 290 m³, w km 8+950 (strona lewa) o pojemności 310 m³, w km 9+000 (strona lewa) o pojemności 60 m³ oraz w km 9+040 (strona prawa) o pojemności 170 m³. Dodatkowo zbiornik zaprojektowano przy przepuszczeniu w km: 9+250 (strona lewa) o pojemności 180 m³. Przed wprowadzeniem do wód powierzchniowych przewiduje się oczyszczanie wód opadowych w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku zawieszin. Na odcinku od km 8+900 do km 9+300 przydrożne rowy wykonane zostaną jako szczelne z uwagi na ochronę wód gruntowych na obszarze gruntów przepuszczalnych.

Wody opadowe od km: 9+785 do końca zakresu opracowania zostaną odprowadzone przy pomocy rowów i kanalizacji (na obiektach mostowych i w tunelach oraz pod drogą zbierającą wodę z rowów) do potoku Dłubnia. Przed wylotem do Dłubni zaprojektowano urządzenie oczyszczające. Dla wód opadowych w zlewni Dłubni przewidziano następujące zbiorniki retencyjne: o pojemności: 600 m³ w km 11+200 po stronie lewej, w km 10+260 o pojemności 60 m³ (strona prawa), w km 10+750 o pojemności 50 m³ (strona lewa), w km 11+040 o pojemności 110 m³ (strona prawa), w km 11+080 o pojemności 140 m³ (strona lewa) oraz w km 11+370 o pojemności 100 m³ (strona prawa). Obszar ronda po południowej stronie torów zostanie wpięty do sieci kanalizacji deszczowej miasta Krakowa.

Zgodnie z przedłożonymi informacjami przewiduje się regularne czyszczenie, konserwację przydrożnych rowów, tj. co najmniej dwa razy w roku, a także wykonywanie przeglądów co najmniej raz na kwartał oraz po nawalnych deszczach, a w razie stwierdzenia niedrożności, niezwłocznie je usuwać.

Trasa obwodnicy w wariantcie preferowanym przebiega przez obszary następujących jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): JCWPd 150, JCWPd 137 i JCWPd 138.

Stan ilościowy i chemiczny JCWPd 150 i 137 w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły oceniony zostały jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie tego stanu uznano jako niezagrażone. W przypadku JCWPd 138 stan chemiczny oceniono jako dobry, a ilościowy jako zły, natomiast osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się aby mogła ona negatywnie wpływać na JCWPd w obrębie których jest położona. Wg przedłożonych informacji, na odcinkach, na których występują grunty przepuszczalne i istnieje możliwość zanieczyszczenia wód podziemnych z powodu braku naturalnej warstwy izolacyjnej, przewiduje się wykonanie szczelnego systemu odwodnienia. Odcinkami newralgicznymi na trasie przedmiotowej obwodnicy są doliny rzeczne. Na tych odcinkach wody podziemne zabezpieczone będą poprzez

wykonanie szczelnej kanalizacji opadowej ujmującej wody opadowe z obiektów inżynierskich, którymi przekraczane będą cieką oraz wykonanie szczelnych rowów przydrożnych.

Celem właściwego zabezpieczania wód podziemnych, wprowadzono również warunek wskazujący na konieczność wykonania szczelnego systemu odwodnienia (poprzez kanalizację deszczową lub szczelne rowy) na ewentualnych dodatkowych odcinkach, na których nie występuje naturalna warstwa izolacyjna, a które mogą zostać zidentyfikowane po dokładnym rozpoznaniu hydrogeologicznym, na etapie projektu budowlanego. Również w celu zabezpieczenia wód podziemnych wskazano wykonanie planowanych zbiorników retencyjnych jako szczelnych. W świetle powyższego uznaje się, że przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na stan chemiczny JCWPd, w obrębie których będzie zlokalizowana.

W odniesieniu do stanu ilościowego, na obecnym etapie również nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji. Z przedłożonych materiałów wynika, iż inwestycja nie wpłynie negatywnie na ujęcia wód podziemnych. Tym niemniej, szczegółowy wpływ inwestycji na ujęcia wody zostanie przeanalizowany na etapie ponownej oceny, po szczegółowym rozpoznaniu hydrogeologicznym. Z przedłożonych informacji wynika, że nie przewiduje się stałego odwadniania polegającego na obniżeniu zwierciadła wód podziemnych.

Część wykopów będzie wymagała odwadniania, jednak tego typu prace nie powodują powstawania leja depresji. Natomiast w odniesieniu do budowy tuneli, założenia przewidują, że prace prowadzone będą metodą odkrywkową lub według technologii NATM i na aktualnym etapie nie przewiduje się, aby ich realizacja spowodowała trwałe obniżenie zwierciadła wód podziemnych.

W wariantcie preferowanym przedmiotowa inwestycja przebiega przez zlewnie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Sudół (kod RW20006213746) – jest to potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych, wyznaczony jako naturalna część wód o złym stanie wód, osiągnięcie celów środowiskowych (tj. dobrego stanu chemicznego i ekologicznego), uznano za niezagrażone. Przedmiotowa JCWP nie jest objęta monitoringiem wód powierzchniowych prowadzonym przez WIOŚ w Krakowie.
- Prądnik do Garliczki (kod RW20007213742) - potok wyżynny węglanowy z substratem gruboziarnistym, wyznaczony jako naturalna część wód, osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone i jednocześnie w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły dopuszczono dla przedmiotowej JCWP derogację czasową, którą uzasadniono sposobem użytkowania zasobów wód oraz koniecznością zapewnienia ochrony przed powodzią, które uniemożliwiają likwidację zabudowy cieków i ich udrożnienie przed 2012 r. JCWP Prądnik do Garliczki jest objęta monitoringiem wód powierzchniowych prowadzonym przez WIOŚ w Krakowie. Wg oceny za 2014 rok, stan wód przedmiotowej JCWP oceniony został jako zły, a na ocenę tą złożył się umiarkowany stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWP jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego.
- Bibiczanka (kod RW20006213744) - potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych, wyznaczona jako naturalna część wód, której stan w oceniony został jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Jest to JCWP nieobjęta monitoringiem WIOŚ.
- Prądnik od Garliczki (bez Garliczki) do ujścia (kod RW20009213749) - mała rzeka wyżynna węglanowa, wyznaczona jako silnie zmieniona część wód. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Przedmiotowa JCWP jest objęta monitoringiem wód powierzchniowych prowadzonym przez WIOŚ w Krakowie. Wg oceny za 2014 rok, stan wód przedmiotowej JCWP oceniony został jako zły, a na ocenę tą złożył się umiarkowany potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla

przedmiotowej JCWP jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego.

- Sudół Dominikański (kod RW20006213748) - potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych, wyznaczony jako silnie zmieniona część wód, osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Objęty jest monitoringiem wód powierzchniowych prowadzonym przez WIOŚ w Krakowie. Wg oceny za 2014 rok stan wód oceniono jak zły, a na tą ocenę złożył się słaby potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWP jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego.
- Dłubnia od Minóżki (bez Minóżki) do ujścia(kod RW20009213769) - mała rzeka wyżynna węglanowa silnie zmieniona część wód, której stan oceniony został jako zły a osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. Wg oceny stanu wód dokonanej przez WIOŚ w Krakowie stan chemiczny przedmiotowej JCWP został oceniony jako dobry natomiast potencjał ekologiczny jako umiarkowany. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWP jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie eksploatacji wiązać się będzie z odprowadzaniem wód opadowych do wód powierzchniowych. Przed wprowadzeniem do odbiorników wody opadowe z drogi oczyszczane będą w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku zawieszin, co zabezpieczy odbiorniki przed ponadnormatywną emisją zawieszin i substancji ropopochodnych. W świetle zaproponowanych rozwiązań uznaje się, że inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie negatywnie wpływać na stan chemiczny i elementy fizykochemiczne JCWP, w zlewni których jest zlokalizowana. Również na etapie realizacji inwestycji wpływ na elementy fizykochemiczne nie będzie znaczący, gdyż inwestycja nie będzie wiązać się z ingerencją w koryta cieków. Podpory obiektów mostowych oraz rusztowania tymczasowe zlokalizowane będą poza korytami przekraczanych cieków. Tunel pod rzeką Prądnik realizowany będzie metodą górniczą, co również eliminuje konieczność ingerencji w koryto. Odprowadzane do cieków wody z wykopów oczyszczane będą z zawiesziny łatwoopadłej. Ewentualny wzrost stężenia zawiesziny i pogorszenie warunków tlenowych na etapie realizacji związany będzie ze splywami powierzchniowymi w czasie opadów atmosferycznych z odsłoniętych mas ziemnych. Po realizacji inwestycji oddziaływanie to ustąpi.

Na etapie eksploatacji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać wpływu na elementy biologiczne – w ramach inwestycji nie przewiduje się ingerencji w koryta przekraczanych cieków, a ewentualne oddziaływania na elementy biologiczne będą oddziaływaniami pośrednimi poprzez elementy fizykochemiczne. Będą to oddziaływania znikome nie wpływające w sposób istotny na elementy biologiczne.

W zakresie elementów hydromorfologicznych potencjalny wpływ inwestycja może wywierać na reżim i dynamikę przepływu, w związku z planowanym odprowadzaniem wód opadowych do cieków powierzchniowych, jednak w ramach systemu odwodnienia drogi przewiduje się przed każdym wylotem do odbiornika realizację zbiorników retencyjnych, regulujących odpływ wód opadowych. Jak podano w uzupełnieniu do raportu, obiekty mostowe posiadać będą parametry gwarantujące swobodne przeprowadzenie wód powodziowych, tj. w przypadku obiektów mostowych w ciągu obwodnicy przeprowadzenie wód powodziowych o prawdopodobieństwie wystąpienia 0,3% oraz 1% w przypadku dróg serwisowych. W zakresie pozostałych elementów hydromorfologicznych inwestycja nie będzie powodować negatywnego wpływu.

W świetle powyższego należy uznać, że inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych dla JCWP w zlewni których jest zlokalizowana.

Generalny Dyrektor decyzją z dnia 20.08.2013 r. znak: DOOŚ-oal.4200.2.2013.mc.15 wskazał, że uchylona decyzja środowiskowa zawierała zbyt szeroki zakres do weryfikacji na

etapie ponownej OOS. Szereg elementów zostało zatem doprecyzowane przez inwestora w uzupełnieniu raportu. Parametry planowanych obiektów dobrane zostaną tak, aby zagwarantować przeprowadzenie wód powodziowych o prawdopodobieństwie wystąpienia 0,3 % w ciągu drogi głównej oraz 1% w przypadku dróg serwisowych. Ponadto, podpory projektowanych obiektów zostaną zlokalizowane poza korytami cieków, zatem nie będą zaburzać przepływu wód. Zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, dane te są wystarczające na aktualnym etapie, gdyż decyzja środowiskowa jest pierwszą decyzją w procesie inwestycyjnym i zawiera wytyczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Wytyczne te, tj. zaprojektowanie obiektów mostowych na ww. przepływy miarodajne zostały w warunkach decyzji zawarte. Natomiast dopiero na etapie projektu budowlanego możliwe będzie ustalenie konkretnych parametrów technicznych obiektów, które spełnią ww. warunek. Należy zaznaczyć, że przy określaniu tych danych niezbędne są szczegółowe obliczenia hydrologiczno - hydrauliczne, zatem dane właściwe dla etapu pozwolenia wodnoprawnego, które inwestor będzie musiał uzyskać w związku z budową obiektów mostowych przed uzyskaniem pozwolenia na budowę.

W ramach uzupełnienia do raportu przedstawiono zmodyfikowane rozwiązania z zakresu odprowadzania wód opadowych. Podano, że przed każdym wylotem zrealizowane będą urządzenia oczyszczające w zakresie usuwania substancji ropopochodnych i zawiesin, oraz wskazano odcinki newralgiczne, na których istnieje możliwość zanieczyszczenia wód gruntowych i przewidziano na nich konieczność zastosowania szczelnego systemu odwodnienia. Dodatkowo, Organ za zasadne uznał wykonanie zbiorników retencyjnych jako szczelnych, co również ma na celu zabezpieczenie wód podziemnych. Zmodyfikowane rozwiązania pozwalają na pełniejszą ocenę wpływu planowanej inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne i uznaje się, iż na obecnym etapie wiedzy o uwarunkowaniach na terenie inwestycji, są to wystarczające zabezpieczenia wód powierzchniowych i podziemnych przed negatywnym wpływem przedmiotowej obwodnicy. Wskazano również w sposób jednoznaczny, iż obiekty mostowe w ciągu planowanej obwodnicy, jak i dróg serwisowych nie będą wymagać ingerencji w koryta cieków, w tym również lokalizowania podpór tymczasowych w czasie realizacji obiektów. W świetle powyższego, nie ma potrzeby przesunięcia na etap ponownej oceny przeprowadzenia analizy zasadności przyjętego sposobu odwodnienia, w szczególności nieuszczelnionych rowów oraz rezygnacji z separatorów substancji ropopochodnych, pod kątem prawidłowego zabezpieczenia wód podziemnych i środowiska gruntowego i wód powierzchniowych oraz opisu funkcjonowania zbiorników retencyjno - filtracyjnych i analizy ich wpływu na wody podziemne oraz środowisko gruntowe.

Tym niemniej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie podtrzymuje konieczność przeprowadzenia na etapie ponownej oceny szczegółowej analizy wpływu budowy tuneli na wody podziemne, gdyż taka ocena możliwa będzie po szczegółowym rozpoznaniu warunków hydrogeologicznych i sporządzeniu projektu budowlanego. Taka wiedza pozwoli na zweryfikowanie określonego na etapie decyzji środowiskowej oddziaływania inwestycji na wody podziemne, a w przypadku stwierdzenia możliwości negatywnego wpływu, możliwe będzie jego wyeliminowanie, poprzez właściwe rozwiązania techniczne.

Odnosząc się do kwestii wskazanych przez *Generalnego Dyrektora*, w uzupełnieniu raportu jednoznacznie określono, iż tunel pod samą rzeką Prądnik wykonany zostanie metodą górniczą - co wyeliminuje konieczność jakiegokolwiek ingerencji w koryto rzeczne, w tym jego przełożenie. Podano również, że metoda ta winna zapewnić, iż nie zostaną zakłócone warunki gruntowo wodne, tym samym prace te nie powinny mieć wpływu na studnie wiercone znajdujące się na kierunku spływu wód podziemnych jak i na poziom wody w rzece.

Usunięto podniesione przez *Generalnego Dyrektora* niespójności i jednoznacznie wskazano, że na odcinku, gdzie obwodnica przebiega przez GZWP 409 występuje naturalna 6-7 metrowa warstwa gruntów nieprzepuszczalnych, chroniąca warstwą wodonośną przed zanieczyszczeniem.

W uzupełnieniu do raportu podano jednoznacznie, że wariant I -preferowany poprowadzony będzie przy południowym skraju planowanego suchego zbiornika. Natomiast w odniesieniu do kwestii związanych z funkcjonalnością przepustów P12 i P13, RDOŚ w niniejszej decyzji nałożył warunek, zgodnie z którym rozwiązania w projekcie budowlanym, w odniesieniu do przepustów P12 i P13 oraz odwodnienia w rejonie planowanego suchego zbiornika „Węgrzce”, winny uwzględniać wzajemne zależności pomiędzy zbiornikiem a obwodnicą, tak aby umożliwić odprowadzenie wód opadowych z drogi oraz przeprowadzenie wód cieków: dopływ Sudolu Dominkańskiego i Sudół Dominikański.

Po zweryfikowaniu rozwiązań z zakresu odprowadzania wód opadowych w uzupełnieniu do raportu jak również w niniejszej decyzji wskazano konieczność zastosowania separatorów substancji ropopochodnych dla całego odcinka obwodnicy.

Generalny Dyrektor zwrócił również uwagę na niedookreślony i niemierzalny charakter niektórych warunków poprzedniej decyzji RDOŚ w Krakowie, w tym: warunek dotyczący regularnego czyszczenia rowów trawiastych i zbiorników retencyjnych; warunek dotyczący odcinków, na których zostanie wykonana szczelna kanalizacja opadowa, a na których rowy trawiaste a także warunek dotyczący zastosowania urządzeń regulujących odpływ wód opadowych bez podania, które odcinki drogi spełniają kryteria posiadania niewystarczającej przepustowości. W przedmiotowej decyzji organ doprecyzował częstotliwość czyszczenia rowów i zbiorników i przeglądu rowów. W związku z modyfikacją systemu odwodnienia wskazano również odcinki na których wykonany zostanie szczelny system odwodnienia (w postaci rowów uszczelnionych lub szczelnej kanalizacji deszczowej, zgodnie z przedstawionymi w uzupełnieniu informacjami). Doprecyzowano również, że urządzenia regulujące odpływ wód opadowych wykonane zostaną przed każdym odbiornikiem oraz podano przewidywane pojemności zbiorników retencyjnych.

W ramach uzupełnienia raportu w roku 2015 wykonano „Inwentaryzację przyrodniczą dla planowanej budowy północnej obwodnicy miasta Krakowa”. Dokument ten składa się z części tekstowej, map oraz dokumentacji zdjęciowej. Charakteryzuje poszczególne składowe środowiska przyrodniczego i przestrzeni krajobrazowej, objęte możliwym oddziaływaniem przedsięwzięcia, dokonuje również oceny wpływu przedsięwzięcia na przyrodę i krajobraz.

W zakresie oddziaływania na obszary chronione zarówno wariant preferowany jak i wariant alternatywny przecinają obszary parków krajobrazowych, przy czym wariant preferowany na długości około 600 metrów przecina jedynie obszar Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie (dalej PKDK). Na prawie całym tym odcinku inwestycja będzie poprowadzona w tunelu (przez wzgórze Syberia). Uwzględniając powyższe oraz analizując uwarunkowania siedliskowe i gatunkowe oraz krajobrazowe dla wariantu preferowanego, należy wskazać na brak istotnych oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które mogły by być sprzeczne z celami utworzenia PKDK i stanowiły zagrożenie dla wartości przyrodniczych i krajobrazowych tego parku. Na tym odcinku zasadniczo nie występują naturalne i cenne zbiorowiska roślin, w tym rośliny i grzyby objęte ochroną, siedliska zagrożone wyginięciem, miejsca stałego przebywania i rozrodu chronionych ssaków, cenne i rzadkie gatunki ptaków, w tym wymienione w Dyrektywie Ptasiej, miejsca dogodne do rozwoju herpetofauny, jest też niewielki udział zadrzewień śródpolnych i nadwodnych oraz nie występują wybitne i reprezentatywne dla PKDK otwarte tereny krajobrazów jurajskich.

Wariant alternatywny przecina obszar dwóch parków (PK Dolinki Krakowskie i Dłubniańskiego PK) na znacznie dłuższym odcinku niż wariant I. Wpływ inwestycji w tym wariantcie na cele ochrony parków jest o wiele większy. Jest to związane z występowaniem na planowanej trasie lub w jej pobliżu fragmentów cennych siedlisk łągowych, charakterystycznych i kształtujących przestrzeń krajobrazową elementów przyrody nieożywionej (ostańce, jaskinie), cennych gatunków ptaków (z Dyrektywy Ptasiej), szeregu lokalnych i miejscowych korytarzy migracji w strefach węzłowych.

Inwentaryzację flory i fauny przeprowadzono przy zastosowaniu metody polegającej na wieloetapowej analizie badanego obszaru w różnych skalach i na różnych poziomach szczegółowości. Inwentaryzację przeprowadzono dla wariantu preferowanego i wariantu alternatywnego.

Etapy inwentaryzacji florystycznej obejmowały prace wstępne – kameralne, przy wykorzystaniu map topograficznych i ortofotomap oraz analizę istniejących opracowań na temat badanego terenu. W dalszej kolejności wykonano inwentaryzację botaniczną i siedliskową prowadzoną w okresie od 30 marca do 25 czerwca 2015 roku, obejmującą 11 dni terenowych - w dokumencie wskazano szczegółowo metodykę tych prac. Końcowe etapy obejmowały przeprowadzenie kartowania terenu oraz inwentaryzację cech przyrodniczo – krajobrazowych poszczególnych obiektów przyrodniczych – opracowanie kart obiektów przyrodniczych.

Etapy inwentaryzacji faunistycznej obejmowały analizę dostępnych materiałów i opracowań przy wykorzystaniu podkładów mapowych. W oparciu o te materiały oraz wstępną inspekcję terenową dokonano wstępnej waloryzacji obszaru oraz wytypowano trzy typy obszarów w zależności od ich potencjału przyrodniczego. Dla tych typów przyjęto predysponowane zakresy inwentaryzacji szczegółowej. W kolejnym etapie uzupełniono dotychczasową inwentaryzację o wizje terenowe (14 dni terenowych), w okresie od 02.10.2014 r. do 25.06.2015 r. – w dokumencie wskazano metodykę inwentaryzacji poszczególnych gromad zwierząt – bezkręgowców, ryb, płazów i gadów, ptaków i ssaków i siedlisk w jakich występują. W etapie końcowym, w oparciu o zebrany materiał, wykonano wartościowanie i ocenę wrażliwości obiektów przyrodniczych – wykonano karty obiektów przyrodniczych.

Inwentaryzacja florystyczna i faunistyczna pozwoliła na dokonanie wartościowania obiektów przyrodniczych i krajobrazowych oraz zidentyfikowanie konfliktów ekologicznych na trasie obwodnicy.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że oba warianty w większości przebiegają przez tereny gruntów rolnych użytkowanych i wyłączonych z użytkowania, na których rozwijają się małowartościowe silnie przeobrażone siedliska segetalne (zbiorowiska chwastów, rzadziej bylin, towarzyszące uprawom polowym, ogrodowym oraz trwałym kulturom roślin drzewiastych) i ruderalne (z przewagą bylin, porastające siedliska skrajne lub nowo powstałe w sąsiedztwie zabudowań, dróg, itp.). W każdym z wariantów wskazano niewielkie fragmenty siedlisk cennych przyrodniczo, położonych na trasie obwodnicy lub w jej pobliżu. W wariantie preferowanym obszar cenny przyrodniczo występuje w km 8+900 – 9+450 w miejscowości Węgrzce, w dolinie potoku Sudoł Dominikanski. Jest to zbiorowisko z olszą czarną i zaroślami szerokolistnych wierzb (olsy i zarośla łozowe), związane z obniżeniem terenu w którym gromadzą się wody. Występują tu szuwary wielkoturzycowe i szuwary właściwe z trzcinami i turzycami, a także rośliny typowe dla wilgotnych łąk. Inny obszar potencjalnie cenny przyrodniczo występuje w km 1+963 – 2+200 i jest wskazany jako kompleks leśny związany z potokiem Sudoł Prądnicki. Jest to zbiorowisko olszowo – wierzbowe, jednak w miejscu przekraczania ciekę przez obwodnicę jest ono przeobrażone (zubożenie gatunkowe, obecność gatunków inwazyjnych). Podobne zbiorowisko występuje w km 4+323 w Dolinie Prądnika (ograniczone do wąskiego pasa przy korycie). Również w korycie potoku Bibiczanka w km 6+922 rozwinęły się nadrzeczne zbiorowiska łozowe z różnymi odmianami wierzb, olszą i pojedynczo innymi gatunkami drzew. Wskazuje się również na dwie kępy zadrzewień śródpolnych, w km 3+300 – 3+500 oraz km 5+300 -5+400.

Znacznie cenniejsze siedliska występują na trasie wariantu alternatywnego. W km 1+100 – 1+400, w dolinie Sudołu Prądnickiego oraz km 5+650 – 5+800, w dolinie górnej Bibiczanki, występują bardzo dobrze zachowane fragmenty łągu olszowo – wierzbowego odpowiadające priorytetowemu siedlisku „łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (91EO)” o znaczeniu dla Wspólnoty. Cenne zadrzewienia olszowo – wierzbowe występują również w km 2+400 – 2+600 (w Dolinie Prądnika), w km 4+200 - 4+500 (Dolina Garliczki). Ponadto w km 8+400 – 8+650 występuje siedlisko centurii pospolitej, będącej pod ścisłą ochroną

gatunkową. Droga w tym wariantcie przecina również Łąki Giebułtowskie z siedliskami szuwarów właściwych i wysokich.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z usunięciami kolidujących z nim drzew i krzewów. W wariantcie preferowanym wskazano do wycięcia ponad 1400 sztuk drzew, w różnej strukturze wiekowej. Są to głównie wierzby, robinie, olsze, topole, głogi, związane z korytami cieków. Jednym z warunków wskazanych w niniejszej decyzji jest wprowadzenie nasadzeń zastępczych, które uzupełnią tę stratę w środowisku przyrodniczym, o składach gatunkowych nawiązujących do występującej w okolicy flory, zgodnie z projektem zagospodarowania terenu zielenią. Na czas budowy należy zabezpieczyć systemy korzeniowe, korony i pnie drzew nie przeznaczonych do wycinki przed uszkodzeniem.

Planowana inwestycja należy do grupy przedsięwzięć o charakterze liniowym, których eksploatacja ma wpływ na migrację zwierząt. Potencjalne konflikty ekologiczne z tym związane lokalizuje się na obu analizowanych trasach, przede wszystkim w miejscach ich przecięcia z ciekami wodnymi. W przypadku wariantu preferowanego największy i najcenniejszy przyrodniczo ciek (Prądnik), przekraczany jest tunelem, co całkowicie izoluje inwestycję od doliny tego cieku. Sudół Prądnicki i potok Bibiczanka będą przekraczane wiaduktami, przy zachowaniu obudowy biologicznej i swobodnej migracji zwierząt wzdłuż cieków. W dolinie potoku Sudół Dominikański, która jest otoczona gęstą zabudową i nie jest istotnym korytarzem migracji zostaną zastosowane przepusty ramowe z półkami jako przejścia dla zwierząt drobnych. W celu zachowania możliwości przemieszczania się dzikich zwierząt wykonane zostaną przejścia dla zwierząt, w lokalizacjach wskazanych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji. W wariantcie alternatywnym droga będzie przebiegać przez cenniejsze przyrodniczo obszary, w rejonie których występują dobrze zachowane, cenne fragmenty siedlisk np. „łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (91E0)” oraz siedliska gatunków ptaków z załącznika Dyrektywy Ptasiej (derkacza, gąsiorka, jarzębki, dzięcioła zielonosiwego), siedlisko bytowania bobra europejskiego, a także stanowiska roślin chronionych (centurii pospolitej).

Nałożone na Inwestora warunki w decyzji pozwolą na ograniczenie do niezbędnego minimum ingerencji w doliny i koryta cieków oraz umożliwią dalsze ich pełnienie, jako funkcji lokalnych korytarzy ekologicznych.

Na trasie przebiegu obwodnicy w wariantcie preferowanym nie stwierdzono miejsc występowania roślin wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin, nie stwierdzono również występowania grzybów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną, w miejscu realizacji inwestycji nie ma też siedlisk priorytetowych.

Generalnie na trasie przebiegu projektowanej obwodnicy (w obu wariantach) nie stwierdzono obecności gniazd gatunków ptaków, które budują je bezpośrednio na ziemi, pośród roślinności porastającej uprawy, łąki lub nieużytki, nad wodami lub w zabudowaniach. Bezpośrednio na trasach obwodnicy nie stwierdzono także gniazd gatunków, które budują je na wysokich starych drzewach i krzewach. Ze względu na obserwacje zalatujących gatunków preferujących takie miejsca lęgowe nie wykluczono, iż niewielka część miejsc lęgowych nie została rozpoznana. W wariantcie alternatywnym stwierdzono występowanie kilku cennych gatunków: jarzębki, derkacza, gąsiorka, dzięcioła zielonosiwego.

W związku z powyższym zaleca się ostrożność w trakcie wykonywania pewnych prac i zastosowanie warunków wskazanych w niniejszej decyzji odnoszących się do terminu wycinki drzew i krzewów oraz stosowania rozpoznania i nadzoru ornitologicznego. W celu minimalizacji strat wynikających ze zniszczenia pewnej ilości miejsc gniazdowania pospolitych gatunków ptaków zasiedlających głównie zadrzewienia śródpolne i nadrzeczne przeznaczone do wycinki wskazano na konieczność zawieszenia budek lęgowych w obrębie tych zbiorowisk, w miejscach

położonych w pobliżu tej drogi ale poza zasięgiem bezpośredniego znacząco negatywnego jej oddziaływania.

W badanym obszarze (dla obu wariantów) zlokalizowanych jest niewiele miejsc dogodnych do rozrodu płazów. Stwierdzono występowanie pięciu gatunków, przy czym nieco liczniejsze populacje tworzą żaba trawna i ropucha szara. Na trasach przebiegu dróg nie ma zlokalizowanych żadnych zbiorników wodnych, jedynie w pobliżu cieków płazy znajdują dogodne warunki bytowania. Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji dla ochrony płazów powinny być zachowane podstawowe warunki wskazane w niniejszej decyzji odnoszące się do terminu prowadzonych prac, konieczności stosowania zabezpieczeń cieków, rowów, wykopów, studzienek, drenów itp., odławiania i przenoszenia płazów, budowy przepustów dostosowanych do migracji płazów wraz ze strefami najścia, prowadzenia nadzoru i kontroli prac pod kątem herpetologicznym.

Trasa inwestycji przechodzi przez ciek, gdzie nie stwierdzono występowania ryb. Wyjątek stanowi rzeka Prądnik. W przypadku realizacji tunelu metodą górniczą w wariantcie preferowanym, nie ma jednak zagrożenia dla siedliska i populacji ryb występujących w tej rzece. W przypadku konieczności odpompowania do koryt cieków wód z wykopów, drenażowych, z odwodnienia drogi konieczne jest stosowanie osadników, których zadaniem będzie redukcja zawiesin.

Na omawianym terenie stwierdzono występowanie ssaków z gatunków typowych dla otwartych siedlisk rolniczych, z niewielką ilością zadrzewień. Wśród pospolitych gatunków dominują sarny, występują także niewielkie populacje dzików, zajęcy i lisów, w dolinach cieków (Prądnik, Bibiczanka) widoczne są ślady bytowania bobrów. Ze względu na brak odpowiednich siedlisk i żerowisk hiropterofaunę reprezentuje jedynie jeden gatunek – nocek rudy spotykany sporadycznie w rejonie zabudowań w dolinie Prądnika, którą obwodnica przechodzić będzie tunelem. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ten gatunek.

Wśród chronionych gatunków owadów w obu wariantach na terenie inwestycji występują przede wszystkim przedstawiciele rodzin biegaczowatych i błonkoskrzydłych. Są to gatunki stosunkowo pospolicie występujące na terenie całego kraju. Budowa obwodnicy nie wpłynie znacząco na ich lokalne populacje. Nie stwierdzono występowania chronionych motyli. Nie stwierdzono również chronionych gatunków pajęczaków i ślimaków.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Obszary najbliższe (siedliskowe) są położone w odległości około 3 - 4 km od wariantu preferowanego, przy czym obszar PLH 120069 Łąki Nowohuckie oddzielony jest zwartą zabudową miejską (Krakowa), a obszar PLH 1200004 Dolina Prądnika zabudową wiejską kilku sołectw. Ponieważ koryto rzeki Prądnik będzie przekraczane tunelem należy przyjąć, iż przedmioty ochrony w obszarze PLH 1200004 Dolina Prądnika, w szczególności nietoperze które mogą migrować wzdłuż pasa zadrzewień stanowiących obudowę biologiczną tego cieku, będą poza zasięgiem negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia. Zatem biorąc pod uwagę zarówno odległość jak i skalę ewentualnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji, nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego wpływu na gatunki i siedliska, dla ochrony których wyznaczone zostały te obszary.

W trakcie prac terenowych dokonano również waloryzacji krajobrazowej oraz dokonano oceny wpływu inwestycji na krajobraz, który z oczywistych względów jest nieunikniony (zważywszy że inwestycja polega na budowie drogi po nowym śladzie, poprowadzonej po terenach o innym użytkowaniu - rolnych, nieużytkach, w tym zadrzewieniach). Planowana droga będzie niewątpliwie nowym elementem krajobrazu. Wskazano jednak, iż obwodnica w wariantcie preferowanym jest najbardziej korzystna gdyż nie przecina otwartych przestrzeni pól uprawnych, najczęściej stanowiąc ich południową granicę, za którą zlokalizowana jest zwarta zabudowa mieszkaniowa. Tak poprowadzony pas drogowy nie stanowi więc czynnika silnej fragmentacji

przestrzeni krajobrazowej. Ponadto w tym wariantcie droga w dużej części przebiega przez tunel, co minimalizuje jej wpływ na walory krajobrazowe.

Droga w wariantcie preferowanym nie przetnie głównych korytarzy ekologicznych, nie zakłóci również w stopniu znacznym migracji w obrębie trzech korytarzy lokalnych (L11 Michałowice – Dziekanowice, L06 Januszowice – Wola Zachariaszowska, L10 Tonie – Dziekanowice) i czterech miejscowych (M36 Dziekanowice – Batowice – linia kolejowa, M37 Batowice – dolina Prądnika – linia kolejowa, M33 Książnice – Dziekanowice – linia kolejowa, M29 Bibice – Witkowice), a także pięciu korytarzy wodnych (W2.0 Dolina Dłubni, W1.5 Dolina Sudolu Dominikańskiego, W1.3 Dolina Bibiczanki, W1.0 Dolina Prądnika, W1.4 Dolina Sudolu Prądnickiego). W tym wariantcie inwestycja przebiega przez początkowe odcinki korytarzy lądowych (oprócz L10), które od południa ograniczone są gęstą zabudową lub linią kolejową. Na odcinku około 600 metrów droga w wariantcie preferowanym zbiegnie się z korytarzem L10, jednak od strony północnej znajdują się rozległe tereny rolnicze, którymi zwierzęta będą mogły migrować. Możliwość migracji w poprzek pasa drogowego (drogi głównej i dróg serwisowych) mają także ułatwić przejścia dla zwierząt zlokalizowane na ciekach (korytarzach wodnych), pod trzema wiaduktami i mostami oraz odpowiednio dostosowanymi czterema przepustami drogowymi. Konstrukcja tych obiektów zgodna z warunkami wskazanymi w niniejszej decyzji, będzie sprzyjała możliwości migracji różnych grup zwierząt. Na znacznych odcinkach planowana inwestycja będzie realizowana w tunelach, a więc pod powierzchnią ziemi., m.in. w miejscu przebiegu korytarzy ekologicznych: L11, M36, M37. Na tych odcinkach migracja zwierząt po powierzchni terenu będzie się odbywała bez przeszkód.

W wariantcie alternatywnym droga przecina cztery lokalne, dwanaście miejscowych oraz pięć wodnych korytarzy ekologicznych, najczęściej w ich centralnych, węzłowych miejscach skrzyżowań z innymi szlakami migracyjnymi, co może stanowić istotną barierę w przemieszczaniu się zwierząt.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z analizowanym raportem, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska. Ponadnormatywne oddziaływania związane z budową i eksploatacją drogi będą eliminowane m.in. przez ekrany akustyczne, separatory, odpowiednią organizacją prowadzonych prac i lokalizacją placów budowy. Prace realizacyjne w pobliżu zabudowy będą prowadzone w sposób zorganizowany, wyłącznie w okresie pory dziennej. Uciążliwość akustyczna związana z okresem budowy ustąpi z chwilą zakończenia prac. Przekształcenia powierzchni terenu poza obrębem przedsięwzięcia będą miały charakter okresowy, a po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

Zgodnie z prognozami synoptyków klimat w XXI w. ulegnie znacznym zmianom. Temperatura wzrośnie o 1 do 5,5 stopnia Celsjusza. Na terenie naszego państwa zarówno prędkość wiatrów jak i wartość opadów ulegnie wzrostowi. Następujące zmiany klimatyczne winny mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury drogowej. Planowana inwestycja zdaniem *Regionalnego Dyrektora* jest przystosowana do zmieniającego się charakteru zjawisk atmosferycznych. Projektowane mosty, przepusty oraz systemy odwodnienia są gotowe na prawdopodobieństwo wyższych stanów wód i wystąpienia powodzi. Wzrost temperatur oraz coraz częściej występujące susze mogą stać się przyczyną problemów z utrzymaniem właściwego stanu nawierzchni. Wysokie temperatury mogą doprowadzić do powstawania uszkodzeń powierzchni asfaltowej. Powstające w ten sposób koleiny mogą rzutować na procesy odprowadzania wód z powierzchni jezdni. Na problemy w utrzymaniu drogi wpływać mogą dodatkowo intensywne opady śniegu w okresie zimowym. Inwestor winien zatem odpowiednio dobrać materiały do budowy dróg i infrastruktury technicznej zarówno na etapie projektowania jak i realizacji tak, aby na etapie utrzymywania i eksploatacji zwiększona była odporność inwestycji na prognozowane zmiany klimatu. O ile oddziaływanie zmian klimatu będzie wpływać na całe przedsięwzięcie, to oddziaływanie realizowanej inwestycji na klimat lokalny będzie znikome.

Skumulowane oddziaływania na środowisko mogą pojawić się w wyniku łącznych skutków osobno realizowanych przedsięwzięć w ciągu pewnego okresu czasu.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia oddziaływania skumulowane wiążą się przede wszystkim ze zwiększeniem oddziaływania hałasu, ponieważ do istniejących źródeł (istniejące w sąsiedztwie planowanej inwestycji ciągi komunikacyjne, linia kolejowa) emisji dodana zostanie emisja z nowoprojektowanej trasy S7 oraz zwiększony ruch pociągów po przebiegającej w pobliżu linii kolejowej, głównie w związku z planowanym docelowo uruchomieniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.

W przypadku analizowanej Północnej Obwodnicy Krakowa mogą wystąpić następujące oddziaływania skumulowane związane z nakładaniem się:

- oddziaływania akustycznego w rejonie projektowanych węzłów, w tym w rejonie włączenia się projektowanej północnej obwodnicy Krakowa w węźle Nowohuckim do planowanej drogi ekspresowej S7. W tym przypadku w modelu obliczeniowym autorzy raportu wzięli równocześnie pod uwagę ruch pojazdów na projektowanej obwodnicy, w tym na projektowanych węzłach budowanych w ramach niniejszej inwestycji oraz dodatkowo ruch na węźle Nowohuckim realizowanym w ramach odrębnego zadania – budowa drogi ekspresowej S7 i ruch na fragmentach drogi S7.
- oddziaływania akustycznego w rejonie istniejących dróg krzyżujących się z planowaną obwodnicą. W tym przypadku w modelu obliczeniowym uwzględniono równocześnie ruch pojazdów na istniejących drogach krzyżujących się z planowaną obwodnicą w tym DK7.

Oddziaływanie związane w linią kolejową nie będzie miała bezpośredniego przełożenia na oddziaływanie POK, z uwagi lokalizację linii kolejowej w głębokim wykopie. Oddziaływanie akustyczne tej linii będzie zamykało się w granicy oddziaływania POK.

Oddziaływania akustyczne wynikające z ruchu lotniczego na lotnisku w Balicach koło Krakowa oraz z planowanej północnej obwodnicy Krakowa nie będą się kumulowały. Są to inne rodzaje hałasu, o różnych źródłach powstawania i różnych metodach analiz i pomiarów i standardów. Hałas związany ze startem i lądowaniem samolotów generowany jest w rejonie lotniska, w odległości ok. 5,4 km od początku planowanej północnej obwodnicy Krakowa.

W decyzji nałożono na Inwestora obowiązek szczegółowego przedstawienia rozmieszczenia ekranów akustycznych na odcinakach pomiędzy tunelami, niemniej z uwagi na konieczność opracowania dokumentacji geologiczno – inżynierskiej na całym odcinku objętym wnioskiem, i z tym związane przesunięcia w terenie obiektów tunelowych, dokładne określenie ich lokalizacji byłoby obarczone błędem. W decyzji nałożono na Inwestora konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko na etapie pozwolenia na budowę, w której ta kwestia zostanie ponownie poddana analizie.

Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy, co umożliwi następnie ich odzysk jako surowców wtórnych w całości lub w części, bezpośrednio lub przez przetworzenie. Pozostała, niewielka część odpadów nie nadających się do odzysku zostanie unieszkodliwiona np. poprzez składowanie na składowisku odpadów. Inwestor w raporcie zapewnił, iż gospodarowanie odpadami w czasie budowy i eksploatacji będzie prowadzone właściwie, w tym m.in. poprzez minimalizowanie ich ilość, prowadzić selektywnej zbiórki – w szczelnych pojemnikach, w wydzielonych miejscach, w warunkach zapobiegających pyleniu i rozwiewaniu frakcji lekkich w warunkach zabezpieczających przed dostępem osób postronnych. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

Część usuniętych mas ziemnych, która nie może być zagospodarowana do celów niwelacji terenu, z uwagi na niekorzystne parametry geotechniczne, potraktowana zostanie jak odpad

i przekazana specjalistycznej firmie do odzysku. Masy ziemne spełniające kryteria geotechniczne zostaną wykorzystane na miejscu w celu niwelacji terenu, w sposób opisany w projekcie budowlanym.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których istnienie w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie zachodził obowiązek określenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych. W sąsiedztwie inwestycji drogowej brak również istniejących zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest wykonanie analizy porealizacyjnej, w wyniku której można będzie stwierdzić, czy zastosowane rozwiązania mające na celu ochronę środowiska i zdrowia ludzi są wystarczające oraz celem weryfikacji założeń przyjętych w raporcie, dla których wykonywane były symulacje komputerowe. Analiza porealizacyjna obejmować będzie pomiary hałasu i zanieczyszczeń pyłowo gazowych wprowadzanych do powietrza.

W trakcie niniejszego postępowania dwie organizacje złożyły wnioski o uznanie ich działania na prawach strony. W dniu 12.10.2015 r. udział w postępowaniu zgłosiła Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu. W oparciu o dane zamieszczone na stronach internetowych organ zweryfikował statut oraz KRS Fundacji. Zapisy statutu jednoznacznie wskazują, iż celem Fundacji jest działanie m.in. na rzecz ochrony środowiska w transporcie na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, natomiast z KRS Fundacji wynika, iż rejestracja podmiotu nastąpiła 21.11.2013 r. Drugą organizacją jest Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze wniosek został złożony w dniu 18.12.2015r. Wraz z nim dołączony został statut organizacji, z którego bezsprzecznie wynika działanie na rzecz ochrony środowiska i KRS organizacji, z wpisem datowanym na rok 2009. Ponadto, wyżej podane informacje wypełniają w całości brzmienia art. 44 ustawy OOS dot. występowania obu organizacji ekologicznej na prawach strony, gdyż pomimo faktu, iż pierwszy wniosek Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został złożony 31.08.2011r. – to wnioskiem z dnia 22.07.2015r. został on zmieniony. Zatem działały przez rok czasu zanim wszczęto postępowanie w niniejszej sprawie. Mając powyższe na uwadze organizacje te działają na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego 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 14.12.2015 r. znak: OO.4200.19.2015.AK było zamieszczone na tablicy ogłoszeń (15.12.2015 – 30.12.2015) i na stronie internetowej RDOŚ, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa (15.12.2015 – 30.12.2015), Urzędu Gminy Wielka Wieś (16.12.2015 – 31.12.2015) oraz Urzędu Gminy Zielonki (16.12.2015 – 30.12.2015).

W dniu 30.12.2015 r. wpłynęło pismo od jednej ze stron postępowania, dotyczące ponownego wyjaśnienia natężenia na drogach serwisowych i związanego z nim oddziaływania. Tut. Organ wyjaśnia, iż w niniejszej decyzji udzielono odpowiedzi na powyższe zastrzeżenia, i ponownie zaznacza się, że dopiero na etapie wykonywania projektu budowlanego, przy ponownej ocenie kumulacji oddziaływania, uwzględniając natężenie ruchu wynikające z realizacji nowych dróg (S7 i poszerzenia DK 7, obejmujących ruch w POK) będzie możliwe

bardziej realne przedstawienie oddziaływania przy węźle w Batowicach. Po raz kolejny wyjaśnienia wymaga również fakt, że prognozy przedstawione w raporcie na rok 2020 zakładają sytuację bez wykonania powyższych połączeń, gdzie ostatnim węzłem byłby węzeł Batowice. Taka sytuacja nie będzie miała jednak miejsca.

Wyjaśnienia przedstawione przez pełnomocnika Inwestora w pismach odnoszących się do uwag stron czy też społeczeństwa nie stanowiły nowego dowodu w niniejszej sprawie, nie miały zatem wpływu na konieczność powtórzenia wystąpienia o opinię PWIS czy też udziału społecznego. Odpowiedzi Inwestora były przedstawieniem tego samego zagadnienia w inny sposób, tak aby problematyczne elementy dla czytających raport były bardziej przejrzyste i zrozumiałe. Regionalny Dyrektor w drodze obwieszczenia informował wszystkich zainteresowanych o pismach składanych przez pełnomocnika Inwestora, wskazując w obwieszczeniach, gdzie można zapoznać się z ich treścią tj. w siedzibie RDOS w Krakowie i na jej stronie internetowej, i w jakim czasie strony mogą wypowiedzieć się co do poruszanych w nich kwestii.

W niniejszej decyzji uwzględniono wszystkie zagadnienia wyszczególnione w decyzji *Generalnego Dyrektora* znak: DOOS-oa1.4200.2.2013.mc.15 z dnia 20.08.2013 r. Inwestor uszczegółowił elementy przedsięwzięcia, wykonał uzupełniającą inwentaryzację przyrodniczą, przedstawił w raporcie oddziaływanie zaproponowanych rozwiązań w oparciu o obowiązujące przepisy w zakresie ochrony środowiska i metodyki przyjęte w rozporządzeniach wykonawczych, a Organ po ich weryfikacji ustalił warunki realizacji przedsięwzięcia, doprecyzował warunki konieczne do uwzględnienia na etapie wykonywania projektu budowlanego i nałożył na Inwestora konieczność wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, analizy porealizacyjnej i monitoringu przyrodniczego. Warunki zostały doprecyzowane, a w uzasadnieniu wyjaśniono konieczność ich wprowadzenia.

Warunki 1-2 w pkt. VI niniejszej decyzji są nałożone z uwagi na stałe zmiany w zagospodarowaniu terenów wokół obszaru objętego wnioskiem i ciągłych zmian w rozbudowie infrastruktury transportowej w północnej części Krakowa. Warunki 3-5 w pkt. VI niniejszej decyzji wynikają z faktu, iż znaczna część trasy przedmiotowej obwodnicy przebiegać będzie w tunelach, zatem pełna ocena wpływu inwestycji na wody podziemne, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji możliwa będzie po dokładnym rozpoznaniu warunków hydrogeologicznych, od których w dużej mierze zależeć będą również rozwiązania projektowe. Mając na względzie, że lokalizacja i pojemności zbiorników retencyjnych są ściśle uzależnione od poszczególnych zlewni i niwelety drogi, dokładne informacje na ten temat również znane będą dopiero na etapie projektu budowlanego, stąd warunek 5 w pkt. VI niniejszej decyzji.

W niniejszej decyzji – w warunkach i jej uzasadnieniu- przedstawiono również w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę ustalenia zawarte w raporcie. Dodatkowe warunki nałożone w niniejszej decyzji wynikają z faktu weryfikacji oddziaływań po wykonaniu szczegółowych badań geologicznych, hydrogeologicznych, odcinkowymi pracami górnictwami, posadowieniem ekranów akustycznych. Ponadto mając na uwadze brak zagwarantowanego w chwili obecnej dofinansowania na realizację obwodnicy, 10 letni okres, w którym inwestor może złożyć wniosek o pozwolenie na budowę, brak mpzp na niektórych odcinkach sąsiadujących z przedsięwzięciem, ciągle zmiany w zagospodarowaniu terenów objętych wnioskiem, powstającą zabudową mieszkaniową to koniecznym jest dodatkowa weryfikacja, czy warunki określone niniejszą decyzją będą nadal wystarczające. Budowa POK i rozłożenie ruchu samochodowego spowodują polepszenie życia mieszkańców Krakowa, Zielonek oraz mieszkańców miejscowości sąsiednich, którzy uczą się lub pracują w Krakowie. Zmniejszenie „korków” na ul. Opolskiej przełoży się również na skrócenie dojazdu mieszkańców spoza Krakowa do ich domów czy miejsc pracy. W chwili obecnej na są znane również docelowe rozwiązania związane z budową Trasy Wolbromskiej, poszerzeniem ul. 29 – listopada, budową linii tramwajowej Kraków Krowdrza Górka - Górka Narodowa, czy też oddaniem do użytkowania trasy S7. Powyższe elementy jako oddziaływanie skumulowane winny być ponownie poddane weryfikacji na etapie

ponownej OOS, gdyż kształt zaawansowania prac i przyjętych w nich rozwiązaniach będzie miał bezpośrednie przełożenie na zastosowane środki minimalizujące w niniejszej decyzji.

Niemniej stwierdza się, iż w celu zmniejszenia emisji zanieczyszczenia miasta Krakowa, nie tylko ze względu na to, że jest wpisane do Unesco, ale przede wszystkim na mieszkających, uczących i pracujących w nim ludzi – koniecznym jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z jego centrum. W chwili obecnej w Krakowie dopuszczalne wartości pyłu PM10 są przekraczane niekiedy nawet kilkukrotnie, natomiast tło w aglomeracji krakowskiej wynosi średnio 38 $\mu\text{m}^3/\text{h}$. Północna obwodnica Krakowa na pewno bezpośrednio nie będzie skierowana dla mieszkańców gminy Zielonki, ale pośrednio przyczyni się do poprawy rozłożenia natężenia ruchu lokalnego – dzięki funkcjonalnym drogom serwisowym, możliwości zagospodarowania terenów przy obwodnicy małymi zakładami produkcyjnymi, przy jednoczesnym dotrzymaniu standardów ochrony środowiska.

Każda droga ma swoich zwolenników jak i przeciwników. Inwestor nigdy nie jest w stanie zapewnić wszystkich zgłaszanych żądań, jednak zgodnie z zapisami niniejszej decyzji będzie dążył do zminimalizowania oddziaływania drogi.


Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z jego uzupełnieniami i wyjaśnieniami wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie (POK) nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska. Biorąc zatem pod uwagę powyższe, za najkorzystniejszy dla środowiska uznano przebieg projektowanej trasy północnej obwodnicy Krakowa wg wariantu I.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (Plac Na Stawach 3, 30-107 Kraków), w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W przypadku konieczności zniszczenia siedliska gatunku chronionego w trakcie prac budowlanych, należy zwrócić się z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o uzyskanie stosownego zezwolenia. W przypadku konieczności zniszczenia gatunku chronionego należy zwrócić się z wnioskiem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzyskanie stosownego zezwolenia.


Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr. Andrzej Gąstecki

Otrzymują:

1. Pani Maria Rapacz – pełnomocnik Województwa Małopolskiego. .
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.AK/BP. a/a.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane zamierzenie inwestycyjne stanowi północny fragment IV Obwodnicy Miasta Krakowa, umożliwiającej przejęcie ruchu pojazdów z wewnętrznego układu drogowego miasta Krakowa, ruchu tranzytowego oraz ruchu generowanego w gminach położonych na północ od miasta.

W ramach budowy planowanego przedsięwzięcia planuje się wykonanie:

- budowy północnej obwodnicy Krakowa o przekroju dwujezdniowym,
- przebudowy kolidującego układu komunikacyjnego,
- budowy obiektów inżynierskich (tunele, wiadukty, estakady, mosty, przepusty),
- przebudowy i budowy skrzyżowań z drogami przecinającymi planowany układ komunikacyjny,
- budowy systemu dróg serwisowych zapewniających obsługę przyległego terenu,
- budowy systemu odwodnieniowego drogi i przyległego terenu,
- budowy, przebudowy lub zabezpieczenia urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z inwestycją,
- budowy zabezpieczeń ekologicznych
- rozbiórkę obiektów i budynków kolidujących z trasą drogi
- wycinkę drzewostanu i planowane nasadzenia.

Planowana trasa północnej obwodnicy Krakowa będzie realizowana jako droga o parametrach drogi ekspresowej. Trasa będzie posiadała dwie jezdnie po trzy pasy ruchu. Minimalna szerokość w liniach rozgraniczających na odcinkach międzywęzłowych wynosić będzie 60 - 70 m. Odległość pomiędzy skrzyżowaniami min. 3000 m (wyjątkowo 1500 m). Prędkość projektowa $V_p = 100$ km/h, poza terenem zabudowy i $V_p = 80$ km/h w terenie zabudowanym. Prędkość miarodajna: $V_m = 100$ km/h na terenie zabudowy i $V_m = 110$ km/h poza terenem zabudowanym.

W przekroju poprzecznym obwodnica będzie posiadać pas dzielący o szerokości 4 m. Przy krawędziach wewnętrznych pasa dzielącego projektuje się opaski o szerokości 0,5 m każda. Jezdnie będą posiadać 3 pasy ruchu o szerokości 3,5 m każdy, pasy awaryjne o szerokości 2,5 m i poboczne gruntowe o szerokości 2 m. Planuje się wykonać drogi zbiorcze o szerokości 7 m. Na odcinkach o uspokojonym ruchu oraz w przypadku dowiązania się do istniejących dróg o mniejszej szerokości dopuszcza się mniejszą szerokość jezdni. Jezdnia będzie wyposażona w pobocza ziemne lub chodniki, ścieżki rowerowe.

Pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym: 2%

Min. łuk poziomy przy przechyłce 2% - 2500m

Min. łuk poziomy przy przechyłce 6% - 600m

Min. łuk pionowy wypukły/wklęsły 3500/2000 m dla $V_p = 80$ km/h

Min. łuk pionowy wypukły/wklęsły 7000/3000 m dla $V_p = 100$ km/h

Max spadek podłużny 6% dla $V_p = 80$ km/h

Max spadek podłużny 5% dla $V_p = 100$ km/h

Min. skrajnia pionowa drogi 4,70 m

Punktem wyjściowym planowanej drogi jest budowany węzeł w Modlniczce na drodze krajowej nr 94. Omijając Fort Tonie trasa przebiega po południowej stronie obiektu, poprzez

tereny rolnicze do węzła dwupoziomowego z projektowaną drogą wojewódzką nr 794 (Trasa Wolbromska) przecinając na tym obszarze ulicę Łokietka, a następnie ulicę Jurajską odcinkiem tunelowym. Na tym odcinku obwodnica przebiega początkowo w granicach administracyjnych gminy Wielka Wieś (ok. 820 metrów – od węzła Modlnica do granicy Krakowa) i miasta Krakowa. Kierując się dalej na wschód trasa przecina granicę gminy Zielonki i przechodzi przez tereny niezabudowane zbliżając się do ulicy Krakowskie Przedmieście. Ze względu na zabudowania wzdłuż ulicy Krakowskie Przedmieście zaproponowano tunel rozpoczynający się tuż przed ulicą Staropolską, który zredukuje wpływ obwodnicy na otoczenie. Północna obwodnica Krakowa przekroczy proponowanym tunelem ulicę Krakowskie Przedmieście, ulicę Bankową, rzekę Prądnik Biały (Białucha) i przejdzie ponownie na teren miasta Krakowa. Zmierzając do węzła „Węgrzce” z drogą krajową numer 7 planowana trasa przebiega głównie po terenach rolniczych, krzyżuje się z ulicą Dożynkową przekracza ponownie granicę miasta Krakowa, potok Bibczanka i ulicę Parkową. Węzeł z drogą krajową nr 7 zaprojektowano jako węzeł dwupoziomowy typu karo z relacjami w poziomie terenu oraz przejściem niwelety północnej obwodnicy tunelem w poziomie -I. Trasa omija wieś Węgrzce po stronie południowej i dalej terenami niezabudowanymi dobiega do drogi powiatowej nr 2156K do Węgrzce. Przed drogą gminną do Bosutowa zaproponowano wprowadzenie trasy do tunelu. Pozwoli to ominąć zabudowania wzdłuż drogi do Bosutowa oraz do Dziekanowic. Koniec tunelu przewidziany jest między drogą gminną do Dziekanowic i drogą powiatową nr 2156K do Batowic. W rejonie Dziekanowic północna obwodnica Krakowa będzie przebiegała przez tereny podmokłe. Planowana droga będzie przekraczała potok Sudół Dominikański i jego lewobrzeżny dopływ.

Na skrzyżowaniu obwodnicy północnej z drogą powiatową do Batowic zaprojektowano węzeł dwupoziomowy typu karo z relacjami w poziomie terenu oraz przejściem niwelety tunelem w poziomie -I. Na tym odcinku trasa przebiega po terenach częściowo zabudowanych oraz obszarach rolniczych. Następnie północna obwodnica Krakowa przebiega wzdłuż linii kolejowej przekraczając ją dwukrotnie w poziomie +I i dalej przez teren ogrodów działkowych włącza się w projektowany węzeł „Nowohucki” na trasie S7.

W przeważającej części trasa przebiega po terenach użytkowanych jako rolne, terenach zielonych, terenach komunikacyjnych, terenach mieszkalnych oraz innych tj.: doliny rzek i potoków, niezabudowanych fragmentów obszarów podlegających ochronie zabytków i innych rezerw.

Trasa omawianego wariantu przebiega w rejonie Szlaku Twierdzy Kraków. W miejscu kolizji trasy z zabudowaniami Baterii B-3 oraz cmentarzem cholerycznym (wpisanymi do rejestru zabytków), zaproponowano zagłębienie trasy i poprowadzenie jej w tunelu. Nie stwierdza się kolizji i negatywnego oddziaływania na obiekty zabytkowe.

Odwodnienie planowanej obwodnicy i terenów przyległych zostanie dostosowane do naturalnych warunków terenowych oraz sposobu jej poprowadzenia (nasypy, tunele, przepawy mostowe i przepusty, estakady, wiadukty, węzły drogowe).

Przebieg północnej obwodnicy Krakowa powoduje konieczność wyburzeń obiektów mieszkalnych oraz gospodarczych, tj.: 12 budynków mieszkalnych, 21 budynków gospodarczych, 13 szklarni czasowych, 45 altanek na terenach ogrodów działkowych.

Łączna długość trasy wynosi ok. 11,6 km.

W związku z realizacją planowanej inwestycji projektuje się budowę wymienionych poniżej obiektów inżynierskich:

- km 1+909 – wiadukt **WS 01** pozwalający przekroczyć górą ul. Łokietka oraz potok Sudół przez POK. Zaprojektowano wiadukt o długości 150 m o konstrukcji belkowej sprężonej posiadający 3 podpory pośrednie w rozstawie 40+2x30+50. Rozstaw podpór i przyczółków dobrany jest tak, by nie ingerować w koryto potoku. Pomiędzy pierwszą a drugą podporą przebiegać będzie ul. Łokietka. Pomiędzy trzecią podporą a końcowym przyczółkiem przepływać będzie potok Sudół.

- km 2+100 – tunel **TS 02** pozwalający przejść dołem pod wzgórzem „Syberia” i ul. Jurajską. Zaprojektowano tunel o długości 1000 m. Konstrukcja tunelu wykonana będzie z belek sprężonych. Tunel wykonany zostanie częściowo metodą odkrywkową, a częściowo metodą górniczą. Metodą górniczą wykonany zostanie początkowy odcinek tunelu przechodzący pod wzgórzem „Syberia” oraz pod cmentarzem cholerycznym.
- km 3+383 – wiadukt **WD 03** pozwalający przeprowadzić POK dołem pod projektowaną DW 794 – Trasą Wolbromską. Zaprojektowano wiadukt o długości 70 m o konstrukcji belkowej sprężonej posiadający 1 podporę pośrednią umieszczoną centralnie.
- km 3+816 – tunel **TS 04** pozwalający przejść dołem pod ul. Staropolską, Krakowskie Przedmieście, Do Cegielni oraz potokiem Prądnik Biały (Białucha). Zaprojektowano tunel o długości 815 m. Tunel wykonany zostanie częściowo metodą odkrywkową, a częściowo metodą górniczą. Metodą odkrywkową wykonane zostaną jedynie początkowy i końcowy odcinek o łącznej długości około 200 m. Pozostała część będzie wykonywana metodą górniczą m.in. z powodu przekraczania Białuchy. Dodatkowo w ciągu drogi serwisowej przebiegającej nad tunelem wykonany zostanie most nad potokiem Białucha o długości 25 m.
- km 4+782 – przepust **P 05** przeprowadzający wody z lewego rowu pod koroną drogi do rowu prawego. Długość przepustu wynosi 44 m a przekrój w świetle 3x3 m. Wykonany jako rama żelbetowa.
- km 5+530 – przepust **P 06** przeprowadzający wody z lewego rowu pod koroną drogi do rowu prawego. Długość przepustu wynosi 57 m a przekrój w świetle 3x3 m. Wykonany jako rama żelbetowa.
- km 5+791 – wiadukt **WD 07** pozwalający na przeprowadzić POK dołem pod ul. Dożynkową. Zaprojektowano wiadukt o długości 61 m o konstrukcji belkowej sprężonej posiadający 1 podporę pośrednią umieszczoną centralnie.
- km 6+884 – wiadukt **WS 08** pozwalający przekroczyć górą ul. Parkową oraz potok Bibiczanka przez POK oraz 2 mosty pozwalające przekroczyć potok Bibiczanka przez dwie drogi zbiorcze prowadzone wzdłuż POK. Zaprojektowano wiadukt o długości 170 m o konstrukcji belkowej sprężonej posiadający 3 podpory pośrednie w rozstawie 50+2x42+36. Rozstaw podpór i przyczółków dobrany jest tak, by nie ingerować w koryto potoku. Pomiędzy początkowym przyczółkiem a pierwszą podporą przebiegać będzie potok Bibiczanka. Pomiędzy drugą a trzecią przepływać będzie ul. Parkowa. Towarzyszące mosty w ciągu dróg zbiorczych będą posiadały rozpiętość 50,0 m co nie wymaga zastosowania podpór pośrednich pomiędzy przyczółkami.
- km 7+254 – tunel **TS 09** pozwalający przejść dołem pod drogą krajową nr 7. Stanowi on element węzła z DK 7 Zaprojektowano tunel o długości 301 m. Tunel wykonany zostanie metodą odkrywkową.
- km 7+926 – przepust **P 10** przeprowadzający wody z lewego rowu pod koroną drogi do rowu prawego. Długość przepustu wynosi 69 m a przekrój w świetle 3x3 m. Wykonany jako rama żelbetowa.
- km 8+439 – wiadukt **WD 11** pozwalający na przeprowadzić POK dołem pod drogą powiatową 2156K do Węgrze. Zaprojektowano wiadukt o długości 68 m o konstrukcji belkowej sprężonej posiadający 1 podporę pośrednią umieszczoną centralnie. km 8+980 – przepust **P 12** przeprowadzający wody dopływu potoku Sudół z lewej strony drogi na prawą. Długość przepustu wynosi 69 m a przekrój w świetle 3x3 m. Wykonany jako rama żelbetowa.
- km 9+213 – przepust **P 13** przeprowadzający wody potoku Sudół z lewej strony drogi na prawą. Długość przepustu wynosi 69 m a przekrój w świetle 3x3 m. Wykonany jako rama żelbetowa.
- km 9+495 – tunel **TS 14** pozwalający przejść dołem pod wzgórzem oraz pod drogami gminnymi do Bosutowa i Dziekanowic. Zaprojektowano tunel o długości 816 m. Tunel wykonany zostanie na początkowym odcinku o długości 500 m metodą górniczą, a na dalszym metodą odkrywkową.

- km 10+547 **TS 15** pozwalający przejść dołem pod drogą powiatową 2156K. Stanowi on element węzła Batowice. Zaprojektowano tunel o długości 230 m. Tunel wykonany zostanie metodą odkrywkową.
- km 11+046 – wiadukt **WD 16** pozwalający na przeprowadzić POK dołem pod drogą serwisową. Zaprojektowano wiadukt o długości 40 m o konstrukcji belkowej sprężonej. Długość wiaduktu nie wymaga zastosowania podpór pośrednich. Dodatkowo zaprojektowano wiadukt **WD16a** pozwalającym przeprowadzić drogę serwisową nad torami. Zaprojektowano wiadukt o długości 55 m o konstrukcji belkowej sprężonej posiadający 1 podporę pośrednią umieszczoną centralnie.
- km 11+324 – wiadukt **WS 17** pozwalający przekroczyć górą linię kolejową dwutorową przez POK. Zaprojektowano wiadukt o długości 110 m o konstrukcji zespolonej posiadający 1 podporę usytuowaną centralnie. Pomiędzy przyczółkiem początkowym a podporą przebiegać będzie linia kolejowa.
- km 11+662 – wiadukt **WS 18** pozwalający przekroczyć górą nad linią kolejową jednotorową przez POK. Zaprojektowano wiadukt o długości 76 m o konstrukcji zespolonej posiadający 2 podpory pośrednie w rozstawie 22+32+22 m. Pomiędzy pierwszym a drugim przyczółkiem przebiegać będzie linia kolejowa jednotorowa. Rozstaw podpór i przyczółków dobrany jest tak, by nie ingerować w przebieg linii kolejowej.
- km 12+188 – wiadukt **WS 19** pozwalający przekroczyć górą nad ul. Morcinka. Zaprojektowano wiadukt o długości 20 m, co nie wymaga zastosowania podpór pośrednich pomiędzy przyczółkami.

Projektowane węzły drogowe:

- km ok 3+380 – węzeł „Zielonki”
- km ok. 7+470 - węzeł „Węgrzce”,
- km ok. 10+540– węzeł „Batowice”.

Drogi serwisowe:

W korytarzu inwestycji wzdłuż całej długości przewidziano budowę dróg serwisowych, których zadaniem będzie połączenie ciągów dróg lokalnych i dojazdowych przeciętych przez północną obwodnicę Krakowa oraz bezpośrednia obsługa terenów usytuowanych wzdłuż obwodnicy. Drogi serwisowe zostały zaprojektowane w zdecydowanej większości jako dwukierunkowe o szerokości 7,00 m z pobocznymi ziemnymi oraz na terenach zurbanizowanym z chodnikami dla pieszych o szerokości 2,0 m, a w pozostałych przypadkach z rezerwą na jego budowę oraz budowę sieci uzbrojenia technicznego prowadzonych w pasie drogowym obwodnicy. W przypadku odcinków jednokierunkowych szerokość jezdni wyniesie 5,00.

W rejonach skrzyżowań i węzłów drogi serwisowe zostały poprowadzone w sposób umożliwiający wykorzystanie projektowanych obiektów w ciągu trasy północnej obwodnicy Krakowa dla wzajemnych obustronnych połączeń pomiędzy nimi. W ciągu dróg serwisowych zaproponowano obiekty mostowe konieczne do przekroczenia potoku Bibiczanka oraz potoku Prądnik.

Zestawienie lokalizacji, długości oraz orientacyjnego kilometrażu dróg serwisowych

Drogi serwisowe - strona lewa	Drogi serwisowe - strona prawa
długość: 895 m; km 1+060 – 1+950	długość: 880 m; km 1+110 – 1+980
odcinek ul. Łokietka dł. 330 m km 1+963	
	długość: 750 m; km 2+120 – 2+790
odcinek ul. Jurajskiej dł. 100 m km 2+307	
długość: 475 m; km 2+940 – 3+260	długość: 510 m; km 2+990 – 3+470
przejazd poprzeczny na stronie tunelu dł. 96 m km 2+305	
przejazd poprzeczny na stronie tunelu dł. 82 m km 3+110	
dojazd do schronu amunicyjnego dł. 117 m km 3+400	
	długość: 530 m; km 3+730 – 4+240
odcinek ul. Krakowskie Przedmieście dł. 95 m km 4+230	
odcinek drogi serwisowej na stropie tunelu dł. 310 m km 4+240 – 4+550	
odcinek ul. Bankowej dł. 108 m km 4+340	
długość: 3020 m; km 4+550 – 7+450	długość: 2480 m; km 4+530 – 7+010
odcinek ul. Parkowej dł. 140 m km 7+007	
	dojazd do posesji dł. 210 m km 7+390
	długość: 280 m; km 7+500 – 7+680
długość: 2170 m; km 7+460 – 9+520	długość: 1920 m; km 7+580 – 9+490
odcinek DP 2156K dł. 163 m km 8+439	
odcinek DG do Bosutowa dł. 152 m km 9+520	
odcinek drogi serwisowej na stropie tunelu dł. 790 m km 9+500 – 10+300	
długość: 270 m; km 10+300 – 10+545	
odcinek DP 2156K dł. 700 m km 10+545	
długość: 350 m; km 10+720 – 11+050	długość: 480 m; km 10+520 – 10+970
odcinek DG do Batowic dł. 350 m km 11+050	
długość: 850 m; km 11+050 – 11+640	
długość: 580m; km 11+640 – 12+190	
odcinek ul. Morcinka dł. 160 m km 12+191	

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
Kielce
R. Kostecki