

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:



**MOSTY**  
KATOWICE

40-555 Katowice

ul. Rolna 12

[www.mostykatowice.pl](http://www.mostykatowice.pl)

e-mail: [biuro@mostykatowice.pl](mailto:biuro@mostykatowice.pl)

INWESTOR:

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
ODDZIAŁ W KRAKOWIE,  
31-542 KRAKÓW, UL. MOGILSKA 25

NAZWA OBIEKTU  
BUDOWLANEGO:

BUDOWA OBWODNICY ZABIERZOWA  
W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 79

NR ZADANIA:

**402100993\_7290**

STADIUM:

**KONCEPCJA PROGRAMOWA**

OPRACOWANIE:

**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH – CZ. I**

GŁÓWNY  
PROJEKTANT:

**mgr inż. Maciej Błach**

uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej nr ewid.34/98

GŁÓWNY  
SPRAWDZAJĄCY:

**mgr inż. Marcin Głodek**

Uprawnienia budowlane nr ewid.UW-619/02  
bez ograniczeń do projektowania w specjalności  
konstrukcyjno - budowlanej

DATA:

MARZEC  
2019

**Egzemplarz nr:**

**Spis treści – część I:**

<b>1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO .....</b>	<b>4</b>
1.1. PRZEDMIOT ZADANIA INWESTYCYJNEGO.....	4
1.2. LOKALIZACJA INWESTYCJI .....	4
1.3. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI .....	5
1.4. PRZEDMIOT OPRACOWANIA .....	5
1.5. PODSTAWA OPRACOWANIA .....	6
1.6. UWARUNKOWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	6
1.6.1. UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE.....	6
1.6.2. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE.....	6
1.6.3. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.....	7
1.6.4. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PRZEPISÓW TECHNICZNO- BUDOWLANÝCH .....	7
1.7. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI .....	8
1.7.1. PODZIAŁ ZADANIA INWESTYCYJNEGO NA ETAPY .....	8
1.7.2. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE INWESTYCJI.....	8
1.7.3. POWIĄZANIE Z INNYMI DROGAMI .....	10
1.7.4. PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANEJ OBWODNICY .....	10
<b>2. OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNO-KONSULTACYJNYCH .....</b>	<b>11</b>
2.1. TERMIN PRZEPROWADZENIA DZIAŁAŃ .....	11
2.2. PRZEBIEG DZIAŁAŃ .....	11
2.3. WNIOSKI.....	12
2.3.1. ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW, PROTESTÓW, OPINII .....	12
2.3.2. STRESZCZENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW, PROTESTÓW, OPINII .....	12
<b>3. ANALIZA WNIOSKÓW .....</b>	<b>14</b>
3.1. ANALIZA OGÓLNA GŁÓWNYCH, POWTARZAJĄCYCH SIĘ POSTULATÓW W GMINIE WIELKA WIEŚ .....	14
3.2. ANALIZA OGÓLNA GŁÓWNYCH, POWTARZAJĄCYCH SIĘ POSTULATÓW W GMINIE ZABIERZÓW .....	16
<b>4. PODSUMOWANIE .....</b>	<b>18</b>

**Załączniki:**

Zał. Nr 1	Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 28 października 2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu;
Zał. Nr 2	Rys. D-01 Orientacja w skali 1:10 000;
Zał. Nr 3	Rys. D-02.01-D-02.09 Plan sytuacji w skali 1:1000;
Zał. Nr 4	Ogłoszenia w lokalnej prasie, stronach internetowych oraz na tablicy ogłoszeń;
Zał. Nr 5	Tabela nr 1: wnioski mieszkańców gminy Wielka Wieś;
Zał. Nr 6	Tabela nr 2: wnioski mieszkańców gminy Zabierzów.

## **1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO**

### **1.1. PRZEDMIOT ZADANIA INWESTYCYJNEGO**

Przedmiotem zadania inwestycyjnego jest budowa obwodnicy Zabierzowa w ciągu drogi krajowej nr 79 wraz z przebudową dróg poprzecznych i budową dróg obsługujących tereny przyległe do inwestycji przywracających naruszone połączenia drogowe. Przedmiotowa obwodnica projektowana jest w przebiegu zgodnym z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uwagi na przekrój wynikający z prognozowanego natężenia ruchu została podzielona na dwa odcinki:

- odcinek 1 – od zjazdu z węzła Modlniczka (dawniej Radzikowskiego) do ronda w Bolechowicach,
- odcinek 2 – od ronda w Bolechowicach do włączenia w istniejący przebieg DK79 w miejscowości Rudawa.

### **1.2. LOKALIZACJA INWESTYCJI**

Planowana inwestycja położona jest w województwie małopolskim, powiat ziemski krakowski, na terenie gmin Zabierzów i Wielka Wieś.

Projektowana inwestycja ma na celu budowę obwodnicy następujących miejscowości w ciągu drogi krajowej nr 79: część miejscowości Modlniczka (gmina Wielka Wieś), Zabierzów, Kochanów i część miejscowości Niegoszowice (gmina Zabierzów). Istniejąca droga krajowa nr 79 przebiega przez miejscowość Zabierzów i stanowi fragment łączący zachodnią część Małopolski z Krakowem. Zabierzów jest ważnym ośrodkiem administracyjno-przemysłowo-usługowym, na terenie którego przebiega, oprócz drogi krajowej, także płatna autostrada A4 (Katowice–Kraków), oraz bardzo ważna droga wojewódzka nr 774, obsługująca zachodnie obrzeża aglomeracji krakowskiej.

Istniejąca droga krajowa graniczy z terenami o zabudowie jednorodzinnej, jak również z terenami o zabudowie przemysłowej. Na północ od istniejącej trasy znajduje się linia kolejowa E30 relacji Zabrze – Katowice – Mysłowice – Kraków.

### **1.3. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI**

Celem inwestycji jest budowa obwodnicy następujących miejscowości w ciągu drogi krajowej nr 79: część miejscowości Modlniczka (gmina Wielka Wieś), Zabierzów, Kochanów i część miejscowości Niegoszowice (gmina Zabierzów).

Wykonanie drogi klasy GP, zlokalizowanej głównie na terenach niezabudowanych o zwiększonej prędkości projektowej w stosunku do istniejącego przebiegu DK-79, spowoduje zminimalizowanie punktów kolizyjnych, jakimi są skrzyżowania z innymi drogami, zapewni obsługę komunikacyjną terenów przyległych z jednoczesną ochroną środowiska naturalnego.

Przewiduje się, że duża część pojazdów przejeżdżających po istniejącej drodze krajowej przez teren zwartej zabudowy będzie kierowało się na obwodnicę. Ograniczy się w ten sposób natężenie ruchu w centrum miasta, ograniczeniu ulegnie poziom zanieczyszczeń i hałas na obszarze intensywnie zurbanizowanym. Z uwagi na zmniejszenie ruchu w mieście, poprawią się warunki bezpieczeństwa na drogach.

### **1.4. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej w stadium koncepcji programowej dla zadania pt.: „Budowa Obwodnicy Zabierzowa w ciągu drogi krajowej nr 79” . Opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie następujących robót:

- budowę drogi klasy GP obwodnicy Zabierzowa o długości 10km,
- budowę tunelu drogowego w ciągu obwodnicy Zabierzowa,
- budowę dróg łączących między starodrożem DK79 i obwodnicą Zabierzowa oraz drogą powiatową 2128K,
- budowę węzła drogowego częściowo bezkolizyjnego w układzie etapowym,
- rozbudowę skrzyżowań drogowych,
- budowę dróg dojazdowych,
- budowę miejsca kontroli pojazdów przez ITD,
- budowę chodników,
- budowę zatok komunikacji zbiorowej,
- budowę przejazdów drogowych,
- budowę i przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych.

## **1.5. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawą opracowania dokumentacji jest umowa z dnia 29.12.2017 r. nr I/368/ZI/I-1/2017 zawarta pomiędzy:

Skarbem Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad  
00-874 Warszawa, ul. Wronia 53,

reprezentowany przez:

Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie,  
31-542 Kraków, ul. Mogilska 25

a firmą:

MOSTY Katowice Sp. z o.o.,  
40-555 Katowice, ul. Rolna 12.

## **1.6. UWARUNKOWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **1.6.1. UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE**

Ślad trasy przebiega w korytarzu objętym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 28 października 2016 r. nr OO.4210.10.2015.ASu. Ponadto obszary na których planowane jest przedsięwzięcie objęte są uchwalonymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gminy Wielka Wieś oraz gminy Zabierzów. Zgodnie z przedmiotowymi planami tereny zlokalizowane wokół inwestycji to tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkalną oraz rolniczą. Część obszaru inwestycji to teren który podlega zalewaniu przez cofkę z rzeki Rudawy.

### **1.6.2. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE**

Korytarz przebiegu obwodnicy Zabierzowa został określony Decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 28 października 2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu (zwaną dalej: „DŚU”):

- odcinek 1 w wariantcie 1 (podwariant tunelowy),
- odcinek 2 w wariantcie 2,
- oraz wariantcie tzw. alternatywnym dla łącznika drogi powiatowej K2128.

Wariant przebiegu trasy określony w DŚU jest jednocześnie wariantem, który rekomendował Inwestor we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wariant ten powstał w wyniku analizy wielokryterialnej wariantów w stadium Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego i został wybrany spośród wielu innych wariantów analizowanych w stadiach prac przygotowawczych poprzedzających wydanie DŚU.

### **1.6.3. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Planowana trasa została zaprojektowana w oparciu o obowiązujące przepisy w zakresie kształtowania geometrii układu drogowego. Dzięki temu zaproponowane rozwiązania zapewniają uzyskanie właściwego poziomu bezpieczeństwa. Niezależnie od powyższego przed podjęciem postępowania mającego na celu wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przeprowadzona zostanie ocena przyjętych rozwiązań projektowych pod kątem zachowania warunków bezpieczeństwa. Przeprowadzony zostanie audyt BRD.

### **1.6.4. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH**

Rozwiązania techniczne przyjęte zostały z uwzględnieniem obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych. Zasadniczym celem realizacji projektu w oparciu o przedmiotowe wymagania jest zachowanie właściwego poziomu bezpieczeństwa użytkowników projektowanej drogi. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124) między węzłami na terenie zabudowy na drodze klasy GP nie powinny być mniejsze niż 1000 m; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 600 m, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy GP jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy brak innej możliwości dojazdu. Powyższe determinuje ograniczoną liczbę węzłów oraz ich dopuszczalną lokalizację. W konsekwencji zachodzi konieczność budowy dróg dojazdowych celem obsługi terenów przyległych, a także wyklucza możliwość zarówno zaprojektowania dodatkowego skrzyżowania lub węzła ze względu na konieczność zachowania wymaganej odległości między węzłami. W odniesieniu do projektowanych dróg niższych kategorii w stosunku do drogi głównej ruchu przyspieszonego zgodnie z §9 wspomnianego rozporządzenia konieczne jest zachowanie odległości między skrzyżowaniami wynoszącej dla drogi klasy Z wynoszącej 500 m poza terenem zabudowy i 300 m na terenie zabudowy. Powyższe również determinuje możliwe do zaprojektowania lokalizacje skrzyżowań.

Na przyjętą szerokość pasa drogi ekspresowej wpływ ma również wiele czynników wynikających z wymagań w zakresie zachowania warunków bezpieczeństwa. Zgodnie z §168 „na każdym pasie ruchu drogi klasy G i dróg wyższych klas powinna być zapewniona co najmniej

odległość widoczności pozwalająca kierowcy pojazdu poruszającego się z prędkością miarodajną na zatrzymanie pojazdu przed przeszkodą na jezdni”. Spełnienie powyższego wymogu wiąże się z koniecznością poszerzenia poboczy na wybranych łukach poziomych dla których przyjęte promienie nie zapewniają dochowania nominalnej widoczności.

## **1.7. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI**

### **1.7.1. PODZIAŁ ZADANIA INWESTYCYJNEGO NA ETAPY**

Zakłada się następujący sposób etapowania inwestycji:

- etap I – węzeł w Zabierzowie w km 1+065 wykonany zostanie jako skrzyżowanie jednopoziomowe w postaci ronda i łącznic w układzie docelowym. Odcinek od ronda w Zabierzowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2131 w Bolechowicach wykonany zostanie jako przekrój jednojezdniowy 1x2 pasy ruchu,
- etap II – zmiana węzła w Zabierzowie w km 1+065 na dwupoziomowy – budowa wiaduktu oraz budowa drugiej jezdni na odcinku od ronda w Zabierzowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2131 w Bolechowicach.

### **1.7.2. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE INWESTYCJI**

Obwodnica Zabierzowa jest drogą publiczną, krajową klasy GP, główną ruchu przyspieszonego. Początek trasy dowiązany został do istniejącej drogi krajowej nr 79 w rejonie węzła Modlniczka (dawniej węzeł Radzikowskiego), następnie trasa przebiega przez tereny ogródków działkowych oraz obszary użytkowane rolniczo. Początek zakresu opracowania znajduje się w rejonie węzła Modlniczka w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 79 i wynika z założeń określonych w studium techniczno ekonomiczno środowiskowym (STEŚ) jakim jest budowa łącznicy zjazdowej z obwodnicy na istniejącą drogę powiatową 2128K ulicę Kasztanową. Założenia STEŚ zostały skorygowane o oczekiwane przez mieszkańców wprowadzenie skrzyżowania łącznicy zjazdowej na ulicę Kasztanową w formie ronda z wyspą przejezdną. Jednocześnie ulica Kasztanowa w miejscu skrzyżowania, do połączenia ze starodrożem drogi krajowej nr 79 będzie ulicą dwukierunkową. Ponadto pełne skomunikowanie obszaru będzie możliwe poprzez budowę łącznika pomiędzy starodrożem drogi krajowej nr 79, a drogą powiatową 2128K, prowadzoną równolegle w odległości 950 m od obecnego śladu ulicy Kasztanowej. Istniejące dojazdy do posesji zostaną zachowane.



Z uwagi na konieczność zachowania normatywnych spadów podłużnych na długości odcinków zwalniania, portal tunelu został przesunięty o około 20m w kierunku zachodnim w stosunku do założeń STEŚ przez co został wydłużony odcinek dojazdowy do tunelu.

Zaproponowane rozwiązanie przewiduje wprowadzenie ronda na zakończeniu starodroża drogi krajowej nr 79 z połączeniem z drogą powiatową 2128K, Pojazdy komunikacji publicznej jadące w stronę Krakowa prowadzone będzie nowym łącznikiem do projektowanego ronda (węzła w układzie etapowym) w ciągu obwodnicy Zabierzowa. Kolejny etap budowy węzła polegał będzie na dobudowaniu wiaduktów w ciągu obwodnicy nad rondem wraz z wyprowadzeniem kierunku tranzytowego bezkolizyjnie nad rondo wybudowane w Iszym etapie inwestycji.. Skrzyżowanie łącznika ze starodrożem drogi krajowej nr 79 zaprojektowano w formie małego ronda jednopasowego, natomiast włączenie łącznika w drogę powiatową 2128K w formie skrzyżowania zwykłego. Na odcinku pomiędzy węzłem Zabierzów, a drogą powiatową 2131K w Bolechowicach obwodnica wykonana zostanie w przekroju 1x2 (etap I) z rezerwą pod drugą jezdnię (etap II). Skrzyżowanie obwodnicy Zabierzowa z drogą powiatową 2131K zaprojektowano w formie średniego ronda jednopasowego. Dla odcinka od skrzyżowania z drogą powiatową 2131K do włączenia obwodnicy w drogę krajową nr 79 przewidziano przekrój 1x2 jako docelowe rozwiązanie. Za skrzyżowaniem w Bolechowicach obwodnica przebiega równolegle do rzeki Rudawy przez tereny uprawne. W km 4+220 projektowana obwodnica przecina potok Kobylanka wzdłuż którego zaprojektowano przejazdy gospodarcze w celu skomunikowania podzielonych istniejących działek w Bolechowicach. W km 6+200 droga przebiega nad ul. Sportową służącą jako dojazd do pól i boiska piłkarskiego. Następnie w km 7+290 droga przecina tory linii kolejowej relacji Zabrze – Katowice – Mysłowice – Kraków wraz z potokiem Będkówka. W kilometrze 8+740 droga krzyżuje się w dwóch poziomach, bez możliwości włączenia z drogą gminną 601652K (ul. Spacerowa) do Niegoszowic. Stacja do kontroli i ważenia pojazdów została zlokalizowana w pasie pomiędzy obwodnicą, a drogą dojazdową do Niegoszowic z której zaprojektowano zjazd na teren stacji. Stanowisko do kontroli pojazdów zostanie poprzedzona punktami preselekcji pojazdów, zlokalizowanymi przy drodze krajowej na obu kierunkach, oddalonymi od zjazdu na stację o minimum 800 m. W kilometrze około 9+500 znajduje się skrzyżowanie w postaci średniego ronda na przecięciu z przedłużeniem starodroża drogi krajowej i nowoprojektowaną drogą dojazdową do Niegoszowic. Ze starodroża zapewniony jest dojazd do istniejącego parkingu dla samochodów ciężarowych. Projektowana obwodnica łączy się z istniejącą trasą drogi krajowej w km 10+300.



**1.7.3. POWIĄZANIE Z INNYMI DROGAMI**

Przedmiotowe opracowanie wpływa bezpośrednio na następujące skrzyżowania:

- droga powiatowa 2128K ulicę Kasztanową,
- starodroże DK79,
- zjazd publiczny do Eximius Park,
- droga powiatowa 2131K ulicę Łąkową i ulicę Rodziny Poganów,
- droga gminna 601651K ulicę Kwiatową,
- droga gminna 601652K ulicę Spacerową.

**1.7.4. PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANEJ OBWODNICY**

klasa techniczna	- GP
kategoria	- droga krajowa
prędkość projektowa	- $V_p = 70$ km/h od km 0+000 do km 3+450 - $V_p = 80$ km/h od km 3+450 do km 10+300
liczba pasów ruchu	- 2/2 od km 0+000 do km 1+050 etap I (docelowo do km 3+450) - 1/2 od km 3+400 do km 10+300
szerokość pasa ruchu	- 3,50m
szerokość opasek	- 0,50m
pochylenie poprzeczne jezdni	- 2,0%
skrajnia pionowa	- 4,70m
szerokość chodników	- 2,0m
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
kategoria ruchu	- KR5
nachylenie skarp wykopu i nasypu	- 1:1,5

## **2. OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNO-KONSULTACYJNYCH**

### **2.1. TERMIN PRZEPROWADZENIA DZIAŁAŃ**

Spotkania informacyjno-konsultacyjne zostały przeprowadzone w dniach:

- 17.12.2018 r. w gminie Wielka Wieś,  
ul. Świętego Wojciecha 60 w miejscowości Modlnica,
- 19.12.2018 r. w gminie Zabierzów,  
Urząd Gminy, ul. Rynek 1 w miejscowości Zabierzów.

### **2.2. PRZEBIEG DZIAŁAŃ**

Działania informacyjno-konsultacyjne obejmowały:

- powiadomienie społeczeństwa o rozpoczęciu działań informacyjno-konsultacyjnych poprzez ogłoszenia w lokalnej prasie, stronach internetowych oraz na tablicy ogłoszeń w gminach,
- zapoznanie się społeczeństwa z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanej inwestycji wyłożonymi w jednostkach samorządowych,
- zorganizowanie spotkań informacyjno – konsultacyjnych z udziałem mieszkańców,
- zebranie wniosków i uwag,
- przeanalizowanie wniosków i opracowanie raportu z działań informacyjno – konsultacyjnych.

W spotkaniach uczestniczyli mieszkańcy, przedstawiciele lokalnych władz samorządowych, Wykonawcy oraz Zamawiającego (GDDKiA Oddział w Krakowie).

Przedstawiciele Wykonawcy prezentowali m.in. zakres prac objętych Umową, harmonogram realizacji zadania, uzyskane dotychczas decyzje określające korytarz przebiegu trasy, założenia projektowe, planowane odwodnienie drogi i wyposażenie drogi, projektowane obiekty inżynierskie. Lokalizacja inwestycji i wstępne rozwiązania projektowe zostały przedstawione na ortofotomapach w skali 1:1000.

Po prezentacji uczestnicy spotkania mieli możliwość zadawania pytań przedstawicielom Wykonawcy i Zamawiającego, na które w miarę możliwości udzielano odpowiedzi.

W przypadku pytań dotyczących m.in. zmiany rozwiązań projektowych zachęcano do składania wniosków, które zostaną rozpatrzone w terminie późniejszym po szczegółowej analizie.

## **2.3. WNIOSKI**

Wnioski zostały złożone w siedzibach jednostek samorządowych oraz wpływały do Zamawiającego. Z uwagi na ciągły napływ wniosków do Zamawiającego oraz wagę poruszanych spraw zdecydowano, że niniejszy raport będzie obejmował wnioski i ich analizę, które wpłynęły w terminie do dnia 29.01.2019 r.

### **2.3.1. ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW, PROTESTÓW, OPINII**

Spływające po konsultacjach do biura projektowego oraz do Zamawiającego wnioski zostały indywidualnie przeanalizowane, a uwagi zawarte w przedmiotowych wnioskach które były zasadne zostały uwzględnione w wynikowej dokumentacji projektowej. Inwestor bazując na opinii Projektanta określił które z wniosków są zasadne i winny być uwzględnione w dokumentacji projektowej. Część postulatów powtarzała się w poszczególnych wnioskach. W dalszej części opracowania zawarto streszczenie przedmiotowych postulatów wraz ze stanowiskiem inwestora.

Zestawienie zgłoszonych wniosków w gminie Wielka Wieś i gminie Zabierzów, zostało dołączone w formie tabel – załączników do niniejszego opracowania:

Załącznik nr 5. wnioski mieszkańców gminy Wielka Wieś.

Załącznik nr 6. wnioski mieszkańców gminy Zabierzów.

### **2.3.2. STRESZCZENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW, PROTESTÓW, OPINII**

W terminie do dnia 29.01.2019 r. wpłynęło:

- 35 wniosków z Gminy Zabierzów,
- 22 wnioski z Gminy Wielka Wieś.

## Zestawienie głównych postulatów wniosków w gminie Wielka Wieś:

Lp.	główne postulaty wniosku	liczba wniosków	numery wniosków indywidualnych	stanowisko Zamawiającego
1	2	3	4	5
<b>gmina Wielka Wieś</b>				
1	przystanek w istniejącej lokalizacji na drodze "północnej"	14	5. 6. 7. 8. 9. 11. 12. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20.	Częściowo uwzględniono
2	droga "północna" od ronda jako droga dwukierunkowa (ul. Kasztanowa)	13	1. 2. 5. 7. 8. 10. 11. 12. 14. 15. 16. 17. 21.	uwzględniono
3	kładka nad obwodnicą w ciągu ul. Kasztanowej	9	7. 8. 9. 10. 15. 16. 17. 19. 20.	uwzględniono
4	zmiany w lokalizacji i rodzaju ekranów akustycznych	3	3A. 4. 5.	uwzględniono
5	zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy do istniejącego rozwiązania na węźle	2	16. 17.	uwzględniono

## Zestawienie głównych postulatów wniosków w gminie Zabierzów:

Lp.	główne postulaty wniosku	liczba wniosków	numery wniosków	stanowisko projektanta
1	2	3	4	5
<b>gmina Zabierzów</b>				
1	wpływ drogi na otoczenie, dodatkowe środki redukcji wpływu, zmiana lokalizacji ekranów akustycznych	8	3. 9. 18. 22. 24. 28. 29. 30.	nie uwzględniono, lokalizacja zgodna z DŚU, dodatkowe środki uwzględnione w kolejnym etapie projektu po ponownej ocenie oddziaływań
2	alternatywne rozwiązanie połączenia DP 2131K (ul. Łąkowa, Rodziny Poganów) z proj. obwodnicą	6	5. 6. 7. 19. 23. 27.	nie uwzględniono
3	wnioski dotyczące miejscowości Rudawa	6	10. 12. 13. 14. 15. 17.	pkt. 1-3) poza zakresem opracowania, 4) uwzględniono w zakresie opracowania, 5-7) poza zakresem 8) uwzględniono włączenie do obwodnicy ul. Kwiatowej, pozostałe wnioski poza zakresem 9-11) poza zakresem opracowania
4	zmniejszenie zajętości działek	5	2. 16. 19. 20. 21.	uwzględniono częściowo w miejscach uzasadnionych
5	zmiana przebiegu obwodnicy na odcinek prosty w km 1+600-3+100	3	3. 8. 18.	nie uwzględniono

### 3. ANALIZA WNIOSKÓW

#### 3.1. ANALIZA OGÓLNA GŁÓWNYCH, POWTARZAJĄCYCH SIĘ POSTULATÓW W GMINIE WIELKA WIEŚ

- 1) *Pozostawienie przystanku autobusowego w istniejącej lokalizacji w rejonie NZOZ "Pasternik".*

**Odpowiedź:**

Wniosek został częściowo uwzględniony.

W związku z zaprojektowaniem w rejonie istniejącego przystanku ronda nie ma możliwości odtworzenia przystanku w dotychczasowej lokalizacji. Zaprojektowano odtworzoną zatokę w bezpośrednim sąsiedztwie ronda. Rozwiązanie nieznacznie wydłuża drogę dojścia do Zakład Opieki Zdrowotnej jednakże skraca dojście do przystanku mieszkańcom ul. Kasztanowej. Rozwiązanie jest optymalne z punktu widzenia wszystkich użytkowników komunikacji publicznej na tym terenie

Szczegółowe rozwiązanie przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:1000, arkusz nr 02.01.

- 2) *Zaprojektowanie drogi od ronda nad tunelem do ronda na ul. Kasztanowej jako drogę dwukierunkową.*

**Odpowiedź:**

Wniosek został uwzględniony.

Wprowadzono korektę rozwiązań polegającą na zmianie geometrii drogi umożliwiającą ruch dwukierunkowy. Zaprojektowano drogę o szerokości 7,0 m o dwóch pasach ruchu po 3,5m każdy z jednostronnym chodnikiem o szerokości 2,0 m od strony zewnętrznej (strony zabudowy) oraz poboczem o szerokości 1,5 m. Skorygowano również skrzyżowanie na ul. Kasztanowej w postaci zmiany geometrii ze skrzyżowania skanalizowanego na skrzyżowanie typu rondo z wyspą umożliwiającą przejazd samochodów ciężarowych z naczepą przez wyspę ronda. Rozwiązanie wymusi na kierowcach redukcję prędkości, przez co uzyskany zostanie właściwy poziom bezpieczeństwa zarówno kierujących jak i pieszych.

Dodatkowo całe skrzyżowanie zostało przesunięte w kierunku południowo-wschodnim, tak aby zminimalizować zajętość terenu na działce o nr ewid. 896/1 oraz zmieniono lokalizację zjazdu do wymienionej działki z wykorzystaniem działki 895/2, tak aby usunąć zjazd poza pierścień ronda.

Szczegółowe rozwiązanie przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:1000, arkusz nr 02.01.

- 3) *Zaprojektowanie kładki dla pieszych w ciągu ul. Kasztanowej nad projektowaną obwodnicą.*

**Odpowiedź:**

Wniosek został uwzględniony.

Zaprojektowano kładkę dla pieszych w ciągu ul. Kasztanowej. Lokalizacja została dobrana z uwzględnieniem kompromisu w uzyskaniu jak najkrótszej drogi do przejścia oraz kształtu niwelety projektowanej obwodnicy. Wyniesienie kładki ponad istniejący teren nie przekracza 2,0 m w związku z tym możliwe było zaprojektowanie schodów i pochylni.

Szczegółowe rozwiązanie przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:1000, arkusz nr 02.01.

- 4) *Wydłużenie ekranów akustycznych w rejonie skrzyżowania z ul. Kasztanową oraz zmiana rodzaju ekranów akustycznych.*

**Odpowiedź:**

Wniosek został uwzględniony.

Zastosowano wydłużenie ekranów wzdłuż projektowanej inwestycji z wykonaniem ekranów „na zakładkę” zgodnie z wnioskami mieszkańców. Wielkość zakładki zdeterminowana jest koniecznością zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzięki zakładce nie następuje zwiększenie oddziaływania akustycznego po stronie zabudowy charakterystyczne dla przypadku przerwania ciągłości ekranu akustycznego.

Po stronie południowej obwodnicy na odcinku od ul. Kasztanowej do łącznicy węzła Modlnica zaprojektowano ekrany akustyczne jako przeźroczyste.

Szczegółowe rozwiązanie przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:1000, arkusz nr 02.01.

- 5) *Zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy do istniejącego rozwiązania na węźle.*

**Odpowiedź:**

Wniosek został uwzględniony

Zgodnie z sugestią mieszkańców zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy odtwarzający istniejący ciąg po stronie południowej DK79. Ciąg pieszo rowerowy został zaprojektowany na odcinku objętym dokumentacją projektową, na dalszym odcinku w

kierunku Krakowa pozostaje ciąg istniejący. Dzięki takiemu rozwiązaniu zachowana została obecna funkcjonalność komunikacji pieszo-rowerowej.

Szczegółowe rozwiązanie przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:1000, arkusz nr 02.01.

### 3.2. ANALIZA OGÓLNA GŁÓWNYCH, POWTARZAJĄCYCH SIĘ POSTULATÓW W GMINIE ZABIERZÓW

- 1) *Zaprojektowanie dodatkowych środków redukcji wpływu takich jak nasadzenie pasów zieleni izolacyjnej, wały ziemne, dodatkowe ekrany akustyczne. Zmiana lokalizacji ekranów akustycznych.*

**Odpowiedź:**

Wniosek nie został uwzględniony.

Ze względu na warunki terenowe i ukształtowanie niwelety, jak również granice pasa terenu objętego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach projektowanie pasów zieleni, bądź wałów ziemnych jest niezasadne, gdyż nie będą spełniały swojego zadania. Lokalizacja i parametry ekranów akustycznych jest zgodna z położeniem wskazanym w DŚU. W obecnym stadium realizacji nie będą projektowane dodatkowe zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów. Na etapie Projektu Budowlanego wykonawca będzie zobowiązany do wykonania ponownej oceny oddziaływań na etapie ZRID w której, jeżeli zajdzie taka potrzeba wynikająca z możliwego nie dotrzymania wymaganego poziomu oddziaływania zostaną uwzględnione dodatkowe elementy zabezpieczające.

Szczegółowe rozwiązania elementów chroniących środowisko przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:1000.

- 2) *Styk odcinków I i II. Alternatywne rozwiązanie połączenia DP2131K (ul. Łąkowa i ul. Rodziny Poganów) z projektowaną obwodnicą.*

**Odpowiedź:**

Wniosek nie został uwzględniony.

Rozwiązanie połączenia drogi powiatowej nr 2131K w postaci węzła dwupoziomowego bądź likwidacja skrzyżowania jest niemożliwe. Rozbudowa skrzyżowania do węzła dwupoziomowego spowoduje zwiększenie zajętości terenu i konieczności dokonania dodatkowych wyburzeń. Obowiązująca Decyzja o



Środowiskowych Uwarunkowaniach nie przewiduje rozwiązania w postaci węzła, a w konsekwencji nie przewiduje rezerwy terenu pod proponowane rozwiązania. Z kolei likwidacja skrzyżowania (przeprowadzenie bezkolizyjne projektowanej obwodnicy) na ul. Łąkowej i ul. Rodziny Poganów wykluczy możliwość korzystania z obwodnicy użytkownikom lokalnym, spowodowaną brakiem wjazdu na obwodnicę poza jej początkiem w gminie Wielka Wieś i końcem w Rudawie. Rozwiązanie takie spowoduje utrzymanie wysokiego natężenia ruchu na układzie lokalnym – realizacja inwestycji nie wpłynie na jego zmniejszenie z powodu braku wjazdu na obwodnicę.

3) *Wnioski dotyczące miejscowości Rudawa. Modernizacji układu drogowego. Rozbudowy skrzyżowań na istniejącej drodze krajowej nr 79.*

**Odpowiedź:**

Wniosek nie został uwzględniony. Wprowadzono jedynie uwagi w obrębie opracowania.

Wnioski mieszkańców Rudawy dotyczą istniejących skrzyżowań i układów drogowych na odcinku zlokalizowanym poza zakresem opracowania.

Zgodnie z informacjami przekazanymi na spotkaniu konsultacyjnym przedmiotowe uwagi mogą zostać uwzględnione do realizacji w ramach innych zadań inwestycyjnych GDDKiA. Zakres inwestycji polegającej na budowie obwodnicy Zabierzowa jest jednoznacznie określony i nie podlega wydłużeniu.

4) *Zmniejszenie zajętości działek.*

**Odpowiedź:**

Wniosek został uwzględniony częściowo.

W miejscach uzasadnionych i takich gdzie przyjęte rozwiązania na to pozwoliły zmieniono rozwiązania geometryczne które spowodowały w konsekwencji zmniejszenie zajętości terenu inwestycji. W rejonie ul. Szlacheckiej uwzględniono przesunięcie północnej części Łącznika od węzła w Zabierzowie (Łącznik do ul. Szlacheckiej) w kierunku wschodnim, dzięki czemu nie powstaną tzw. „resztówki”.

W km 2+085 – 2+150 wprowadzono ścianę oporową ŚO-3, która pozwoli zwiększyć odległość od istniejącej zabudowy.

Minimalizacja zajętości działek w obrębie południowej zatoki autobusowej nad tunelem w ciągu starodroża DK79 jest niemożliwa, ponieważ nie ma możliwości przesunięcia projektowanych zatok autobusowych.

W południowej części Łącznika od węzła w Zabierzowie (Łącznik do starodroża DK79) w związku ze stwierdzoną kolizją z geotermalną instalacją grzewczą nieruchomości zlokalizowanej przy rondzie, zaprojektowano przesunięcie kolidującej zatoki w kierunku północnym o odległość równą jej długości, eliminując dodatkową zajęcie terenu i konieczność przebudowy w/w instalacji.

Szczegółowe rozwiązanie przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:1000.

5) *Zmiana przebiegu obwodnicy.*

**Odpowiedź:**

Wniosek nie został uwzględniony.

W poprzednim etapie realizacji inwestycji w ramach uzyskiwania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach analizowano wielowariantowe rozwiązania projektowe, w tym wariantowe rozwiązania korytarzowe. Na podstawie postępowania przeprowadzonego przez RDOŚ w Krakowie została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach która określiła dopuszczalny korytarz dla projektowanej drogi. Tym samym zmiany przebiegu trasy obwodnicy na obecnym etapie koncepcji programowej nie są możliwe. Uwzględnienie innego niż dotychczasowy korytarz drogi jest możliwe wyłącznie w przypadku uzyskiwania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

#### **4. PODSUMOWANIE**

Zgodnie z decyzją Zamawiającego na podstawie analizy Projektanta zasadne uwagi uczestników konsultacji zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej. Na załączonych do niniejszego opracowania rysunkach pokazany został aktualny kształt i zasięg inwestycji.

Przedstawione na planach sytuacyjnych rozwiązania projektowe na chwilę obecną mają charakter poglądowy. Bardziej wiążący charakter rozwiązań projektowych będzie miał przebieg drogi uwidoczniony na planie zagospodarowania terenu po wykonaniu Koncepcji Programowej i jej zatwierdzeniu na posiedzeniach: Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) i Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI). W dalszym ciągu nie będą to jednak

rozwiązania o charakterze ostatecznym na podstawie których wykonany zostanie podział nieruchomości stanowiący podstawę do pozyskania nieruchomości pod inwestycję.

Dopiero kolejny etap prac przygotowawczych polegający na zleceniu realizacji inwestycji w trybie "Projektuj i Buduj" i opracowaniu projektu budowlanego w którym opracowanie zostaną ostateczne rozwiązania projektowe i przebiegi linii rozgraniczających teren oraz zatwierdzeniu przedmiotowego projektu decyzją ZRID ostatecznie określi kształt inwestycji. Linie rozgraniczające zatwierdzone decyzją ZRID są liniami podziału nieruchomości i określają te części nieruchomości które zostaną przejęte na rzecz inwestycji i dla których przeprowadzona zostanie procedura wykupu nieruchomości.

## **ZAŁĄCZNIK NR 1**

Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie  
z dnia 28 października 2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu;



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

OO.4210.10.2015.ASu

Kraków, dnia 2016-10-28

**DECYZJA**

**O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) i 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 2016 r. poz. 353, ze zm.) – dalej ustawa ooś, a także § 3 ust. 1 pkt. 60, § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z art. 3 ust. 1 pkt. 33, 88 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w związku z art. 104, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23, ze zm.),

**po rozpatrzeniu**

wniosku złożonego w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 7 sierpnia 2015 r., uzupełnionego pismem z dnia 19 sierpnia 2015 r., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, działającej przez pełnomocnika

w sprawie  
wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą:  
„Budowa obwodnicy Zabierzowa w ciągu drogi krajowej DK 79”,

**po uzyskaniu opinii**

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 12.08.2016 r.  
znak: NZ-PZ-420-150-16 L/206/06/1310,

**orzekam**

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa obwodnicy Zabierzowa w ciągu drogi krajowej DK 79”, którego Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, dla Odcinka 1 w wariantcie 1 podwariant tunelowy, dla Odcinka 2 w wariantcie 2 oraz w wariantcie tzw. alternatywnym dla łącznika do drogi powiatowej K2128 i jednocześnie:



**1. Określam:**

**1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy następujących miejscowości w ciągu drogi krajowej nr 79: część miejscowości Modlniczka (gmina Wielka Wieś), Zabierzów, Kochanów i część miejscowości Niegoszowice (gmina Zabierzów). W zakresie inwestycji jest również budowa obiektów inżynierskich, przebudowa i budowa infrastruktury oraz powiązań komunikacyjnych z innymi drogami. Całość przedsięwzięcia znajduje się na terenie powiatu krakowskiego, w województwie małopolskim.

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

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

1. Prace budowlane w rejonie obiektów mostowych oraz przepustów należy prowadzić w sposób nie powodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych.
2. Nowe koryta przekładanych cieków (Wedonka i Kobylanka) winny posiadać parametry maksymalnie zbliżone do koryta naturalnego na przekładanych odcinkach, a prace winny przebiegać w następującej kolejności:
  - a) wykonanie nowego koryta w suchym wykopie (o parametrach zbliżonych do koryta naturalnego na przekładanym odcinku) z przemieszczeniem mas ziemnych w rejon przewidzianego do zasypania istniejącego koryta,
  - b) połączenie nowego koryta z ciekami od strony wody dolnej,
  - c) połączenie nowego koryta z ciekami od strony wody górnej,
  - d) wykonanie przetamowania górnego na starym korycie cieku,
  - e) wykonanie przetamowania dolnego na starym korycie cieku,
  - f) zasypanie starego koryta, z wykorzystaniem mas ziemnych pochodzących z wykopu nowego koryta.
3. Wszelkie roboty ziemne, ubezpieczeniowe i ruch pojazdów wewnątrz koryt cieków ograniczyć tylko do niezbędnych, tj. takich, których nie da się wykonać „z brzegu”.
4. W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed nadmiernym zmełnieniem, na odcinkach cieków wodnych przewidzianych do umocnienia należy wykonać koryta do tymczasowego przeprowadzenia wód cieku na czas realizacji umocnienia.
5. Należy stosować nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy.
6. Należy zabezpieczyć odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych.
7. W sytuacji wystąpienia awarii, w skutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
8. Zaplecza budowy, place postojowe, bazy materiałowe oraz składy paliw winny być zlokalizowane poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych.

9. Zaplecze budowy należy wyposażać w przenośne urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno – bytowych do oczyszczalni ścieków.
10. W czasie budowy należy minimalizować ilość odpadów i prowadzić selektywną ich zbiórkę – w szczelnych pojemnikach, w wydzielonych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed dostępem osób postronnych, a następnie przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na odbiór, transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.
11. W rejonie terenów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00.
12. Na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji nieorganicznych.
13. Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, powodujących wzmożone pylenie (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym) należy stosować zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych za wyjątkiem okresu zimowego.
14. Jezdnie dróg publicznych winny zostać posprzątane z zalegającego błota, dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę.
15. Należy zorganizować zaplecza techniczne budowy oraz prowadzić drogi technologiczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
16. Prace związane z zatamowaniem przepływu i osuszeniem starego koryta potoku Wedonka należy prowadzić poza okresem tarła i inkubacji ikry tj. poza okresem od 1 września do 31 maja oraz pod nadzorem ichtiologa. O podjęciu tych prac należy powiadomić RDOŚ w Krakowie z minimum 1 tygodniowym wyprzedzeniem.
17. Pozostałe prace na potoku Wedonka, mogące powodować mętnienie wody, należy wykonywać poza okresem tarła i inkubacji ikry, tj. poza okresem od 1 września do 31 maja lub w w/w terminie pod stałym nadzorem ichtiologa.
18. Na rzece Rudawa dopuszcza się wykonywanie prac przez cały rok jedynie po zastosowaniu technologii nieingerujących w koryto, tj. zlokalizowaniu podpór, rusztowań i szalunków poza korytem cieku oraz zabezpieczeniu placu budowy płytami betonowymi.
19. Prace na potokach Kluczwoda (Wierzychówka), Kobylanka (Kolechówka), Będkówka należy prowadzić w technologii nieingerujących w koryto. Jeśli nie będzie to możliwe (konieczność zastosowania bypassów), prace należy prowadzić poza okresem tarła i inkubacji ikry tj. poza okresem od 1 września do 31 maja oraz pod nadzorem ichtiologa. O podjęciu tych prac należy powiadomić RDOŚ w Krakowie z minimum 1 tygodniowym wyprzedzeniem.
20. Prace w obrębie koryta cieków/rowów prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający mącenie wód. Bezwzględnie unikać dłuższego niż 5 godzin dziennie i 4 dni w tygodniu mącenia wód – prace powinny być prowadzone z uwzględnieniem przerw pomiędzy kolejnymi zmąceniami wód.
21. Prace odmulające prowadzić przy niskich stanach wody, w kierunku przeciwnym do nurtu wody w cieku.
22. Prace związane z czyszczeniem i odmulaniem rowów, a także w trakcie osuszania starych koryt cieków prowadzone będą pod nadzorem herpetologa.



- W przypadku zauważenia w wydobytym urobku lub osadach dennych organizmów żywych, należy przenieść je niezwłocznie do cieku powyżej prowadzonych prac i w sposób niepowodujący ich zranienia lub zabicia.
23. Wszystkie prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem herpetologa, który w sytuacji pojawienia się płazów i gadów powinien zastosować odpowiednio dobrane działania minimalizujące, tj. grodzenie płotkami, sprawdzanie wykopów, studzienek, odławianie i przenoszenie na stanowiska zastępcze/kompensacyjne itp.
  24. W projektowanym pasie drogowym ok. km 1+800 do km 2+600 należy przeprowadzić intensywne koszenie (co dwa tygodnie) w sezonie poprzedzającym rozpoczęcie prac budowlanych, w okresie od ostatniej dekady czerwca do pierwszej dekady września, celem uniemożliwienia rozwoju roślin żywicielskich chronionych gatunków motyli.
  25. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. wycinka może być prowadzona od 16 października do 1 marca. Dopuszcza się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów w innym terminie, pod warunkiem stwierdzenia, że nie występują na nich lęgi oraz pod ścisłym nadzorem ornitologa.
  26. Drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.
    - a) poprzez wydzielenie drzewa/krzewu polegające na całkowitym ogrodzeniu zwartym płotem powierzchni, na których rosną drzewa wraz z powierzchniami zajmowanymi przez korzenie, a nawet rzuty koron,
    - b) poprzez zabezpieczenie pnia drzewa w celu ochrony kory przed otarciami czy ubytkami - oszalowanie pnia lub owinięcie go matami np. ze słomy; przy zastosowaniu oszalowania z desek, należy zwrócić uwagę aby deski ściśle przylegały na całej powierzchni pnia na wysokości około 2 m (jeśli jest to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem,
    - c) poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach. W obrębie korony drzewa wykop wykonywany będzie ręcznie,
    - d) poprzez zabezpieczenie konarów drzew przez np. podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi, konarów do nadległych lub podparcie podporą tak aby nie uszkodzić ich kory.
  27. Zabezpieczyć miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, tj. czasowe rowy, betonowe konstrukcje, studzienki kanalizacyjne itp. W przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierzęcia, należy je odłowić i przenieść poza teren inwestycji.
  28. Nie dopuszczać do tworzenia się głębokich kolein i zasypywać je na bieżąco. Należy zwracać uwagę na głębokie wykopy, które powinny być zabezpieczone w sposób uniemożliwiający wpadanie tam zwierząt. Osobniki, które wpadły do takich „pułapek” należy odławiać i wynosić poza teren budowy
  29. Maszyny i pojazdy mogą poruszać się wyłącznie na terenie robót wyznaczonym w projekcie technicznym – należy unikać poruszania się ciężkiego sprzętu w korytach cieków, na terenie cennych siedlisk łąkowych itp.
  30. Na etapie eksploatacji, obiekty pełniące funkcje przejść dla zwierząt należy utrzymywać we właściwym stanie, nie powodującym pogarszania się warunków migracji zwierząt.
  31. Dla zmniejszenia możliwych oddziaływań w trakcie prowadzonych prac należy zapewnić stały nadzór herpetologiczny, który w razie zaistnienia takiej

potrzeby, nakaże zastosować jedną z najbardziej odpowiadających w danej sytuacji działań minimalizujących, jak np.:

- a) jeżeli na terenie inwestycji zostaną stwierdzone sezonowe migracje płazów, teren budowy należy zabezpieczyć, tak aby uniemożliwić płazom przedostanie się na teren, gdzie w wyniku prac byłyby zagrożone – w tym celu należy ustawić specjalne płotki, a płazy należy przenieść poza teren inwestycji w miejsce o podobnych warunkach siedliskowych, na tyle oddalone od terenu inwestycji, aby zwierzęta nie mogły powrócić na ten teren do czasu zakończenia prac; należy zastosować wygrozdzenia terenu w oparciu o ogrodzenie z folii lub siatki o oczkach 0,5 x 0,5 cm lub agrotkaniny, rozpiętej na palikach, do wysokości ok. 0,5 m n.p.t., z 10 – 15 cm daszkiem górnym (nawisem), w dolnej części wkopanej w podłoże do głębokości min 15 cm, w celu uniemożliwienia przedostawania się zwierząt na teren budowy,
  - b) na terenie budowy znajdują się m.in. studzienki, dreny odwadniające i inne miejsca mogące stanowić pułapki, do których mogą wpadać płazy. Należy je zabezpieczyć w taki sposób, żeby płazom, ale także innym małym zwierzętom uniemożliwić dostanie się do nich np.: studzienki powinny wystawać ponad powierzchnię gruntu na wysokość ok. 25 – 30 cm, a ich otwory górne powinny być szczelnie zamknięte, lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach 0,5 x 0,5 cm (lub mniejszych), wszelkie wloty boczne powinny być szczelnie zabezpieczone siatką zamontowaną na stałe, bez możliwości przejścia pod nią małych płazów. Miejsca takie powinny być systematycznie kontrolowane, a znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta muszą być niezwłocznie uwalniane,
  - c) należy również zwracać uwagę na tworzenie się wszelkich szczelin i niewielkich pułapek, do których mogą dostać się płazy.
32. Podczas budowy drogi konieczne jest prowadzenie nadzoru archeologicznego przez osobę uprawnioną do prowadzenia badań archeologicznych.

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

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

1. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy Zabierzowa, w tym obiektów mostowych, winny być odprowadzane do odbiorników szczelnymi rowami lub zamkniętymi systemami kanalizacyjnymi, a przed wylotami do odbiorników należy zastosować awaryjne zasuwy odcinające.
2. Wody opadowe i roztopowe przed wprowadzeniem do poszczególnych odbiorników należy oczyścić w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych w piaskownikach i separatorach substancji ropopochodnych.
3. W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania odwodnienia projektowanego tunelu oraz łącznicy, należy zrealizować przepompownię wód opadowych z odprowadzeniem wód opadowych do systemu odwodnienia projektowanej obwodnicy.



4. Odwodnienie projektowanych dróg serwisowych należy ująć wspólnie z odwodnieniem projektowanej obwodnicy.
5. W związku z niewystarczającą przepustowością odbiorników wód opadowych odprowadzonych z części zlewni (z1, z3 i z9 dla pierwszego odcinka oraz z14, z15, z16, z17, z18, z19, z20 i z21 dla drugiego odcinka), należy zaprojektować zbiorniki retencyjne do ich czasowego przetrzymania, których pojemność zagwarantuje zachowanie reżimu hydrologicznego poszczególnych odbiorników.
6. Obiekty mostowe oraz przepusty powinny posiadać parametry umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
7. Należy dostosować obiekty mostowe i przepusty do wymogów przejść dla zwierząt, tj.:
  - a) na Odcinku 1:
    - jako przejście dolne średnie w km ok. 1+338, ok. 2+316 – z zastosowaną zielenią naprowadzającą – maskującą o długości ok. 50 m z każdej strony,
    - jako przejście dolne małe w km ok. 1+621, ok. 2+192, ok. 2+720, ok. 2+905, ok. 3+079, ok. 3+192 – z zapewnieniem lądowych pasów po obu stronach cieku, o szerokości zbliżonej do szerokości cieku, o naturalnym podłożu, z zastosowaniem plotków ochronno – naprowadzających, o długości ok. 150 m w każdą stronę.
  - b) na Odcinku 2:
    - jako przejście dolne średnie w km ok. 0+747, ok. 1+940, ok. 6+202, ok. 0+147 drogi dojazdowej (oznaczonej w dokumentacji nr 44) – z zastosowaną zielenią naprowadzającą – maskującą o długości ok. 50 m z każdej strony;
    - jako przejście dolne małe w km ok. 0+079, ok. 2+331, ok. 4+449 – z zapewnieniem lądowych pasów po obu stronach cieku, o szerokości zbliżonej do szerokości cieku, o naturalnym podłożu, z zastosowaniem plotków ochronno – naprowadzających o długości ok. 150 m w każdą stronę;
8. Dla ochrony płazów i drobnych ssaków należy zastosować urządzenia uniemożliwiające wkraczanie tych zwierząt na jezdnię w postaci betonowych, pionowych progów o wysokości co najmniej 40 cm, u podnóża skarp nasypu drogowego na odcinkach: ok. km 0+070 do 0+250, 1+850 3+200 oraz po 100 m w obie strony od nich.
9. Zastosować nasadzenia zastępcze gatunkami rodzimymi i zgodnymi z występującym siedliskiem w miarę możliwości w stosunku 1:1; nasadzenia należy wykonać w ciągu 2 lat po zakończeniu budowy.
10. Nie stosować głębokich korytek betonowych/żelbetonowych w systemie odwodnienia dróg; rowy nie głębsze niż 1 m, a ich nachylenie skarp winno wynosić 1:2 lub być jeszcze łagodniejsze.
11. W przypadku zastosowania przezroczystych lub półprzezroczystych ekranów akustycznych, dla zapewnienia jak najlepszej widoczności dla ptaków, zaleca się stosowanie ekranów z poziomymi, czarnymi pasami o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź ekranów z pionowymi pasami koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne.
12. Zrealizować ekrany akustyczne, o wysokości co najmniej 4 m liczonej od poziomu jezdni, w poniższych lokalizacjach:

a) Parametry ekranów dla Odcinka 1, wariant 1 podwariant tunelowy:

Lp.	Oznaczenie ekranu	położenie ekranu względem trasy	Kilometraż (około)		długość [m] (około)	przebieg ekranu
			początek	koniec		
1	E1 O1 W1T	północny	-0+190	-0+085	105	prosty
2	E17 O1 W1T	północny	-0+050	0+103	153	prosty
3	E16 O1 W1T	południowy	-0+125	0+103	228	prosty
4	E18 O1 W1T	północny	-0+070 dr. nr 18	-0+178 dr. nr 18	108	prosty
5	E19 O1 W1T	południowy	0+062 dr. nr 18	-0+178 dr. nr 18	240	prosty
6	E2 O1 W1T	północny	0+470	1+010	540	prosty
7	E3 O1 W1T	południowy	0+470	1+010	540	prosty
8	E5 O1 W1T*	północny	2+170	2+650	480	prosty
9	E7 O1 W1T	północny	3+050	0+164 dr. nr 37	276	złożony
10	E6 O1 W1T	południowy	2+770	3+275	505	złożony
11	E8 O1 W1T	wschodni	0+050 dr. nr 20	0+330 dr. nr 20	280	prosty
12	E9 O1 W1T	wschodni	0+337 dr. nr 20	0+043 dr. nr 21	157	złożony
13	E10 O1 W1T	zachodni	0+100 dr. nr 20	0+333 dr. nr 20	233	prosty
14	E11 O1 W1T	zachodni	0+337 dr. nr 20	0+115 dr. nr 23	234	złożony
15	E12 O1 W1T	południowy	0+053 dr. nr 20	0+067 dr. nr 22	90	złożony
16	E13 O1 W2T = E13 O1 R2	północny	0+000 dr. nr 25	0+095 dr. nr 25	95	prosty
17	E14 O1 W2T = E14 O1 R2	południowy	0+000 dr. nr 25	0+140 dr. nr 25	140	prosty
18	E16 O1 R2	wschodni	0+330 dr. nr 24 (łącznik po pn. stronie obwodnicy do istniejącej drogi powiatowej K2128)	0+490 dr. nr 24 (łącznik po pn. stronie obwodnicy do istniejącej drogi powiatowej K2128)	160	prosty

\* rezerwa pod ekran w związku z funkcją terenu ustaloną w MPZP

(-) oznacza odcinek skierowany przeciwnie do kierunku kilometraża właściwego

b) Parametry ekranów dla Odcinka 2, wariant 2:

Lp.	Oznaczenie ekranu	położenie ekranu względem trasy	Kilometraż (około)		długość [m] (około)	przebieg ekranu
			początek	koniec		
1	E1 O2 W2	południowy	0+000 dr. nr 37	0+130	227	złożony
2	E2 O2 W2 + rezerwa	północny	2+610 2+511**	2+698 2+610**	88 99**	prosty*
3	E3 O2 W4	południowy	5+238	5+430	192	prosty*
4	E4 O2 W5	południowy	6+515	6+562	47	prosty
5	E5 O2 W6	południowy	6+569	6+813	244	prosty

\* ekran składa się z elementu pionowego o wys. 4 m oraz elementu pochylonego w stronę trasy, o wys. 1 m,

\*\* rezerwa pod ekran w związku z funkcją terenu ustaloną w MPZP



13. Na terenie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego na przebiegu drogi:
  - a) Odcinek 1 – na przebiegu od km ok. 0+000 do km ok. 3+316,
  - b) Odcinek 2 – na przebiegu od km ok. 0+000 do km ok. 2+770, od km ok. 3+570 do km ok. 5+270 oraz od km ok. 6+470 do 6+851 (po granicy),
 ekrany akustyczne powinny być dostosowane do otaczającego drogę krajobrazu i układu terenu. Należy unikać agresywnych oraz jaskrawych kolorów i kształtów. Ekrany przezroczyste powinny być oznaczone pionowymi pasami, nie należy stosować sylwetek ptaków.
14. Na Odcinku 2 od km ok. 2+630 do km ok. 2+698 km ekranu E2 O2 W2 na terenie znajdującym się w obrębie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego należy zapewnić zachowanie widoku z trasy na zabytkowy krzyż poprzez zastosowanie ekranów przezroczystych.

**1.4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:**  
Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

**1.5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:**  
Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

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

1. Monitoring winien określić skuteczność wdrożonych rozwiązań w zakresie ochrony siedlisk oraz gatunków motyli – modraszków *nausithos* i *telejus* oraz czerwończyka nieparka.
2. Efektem prowadzonego monitoringu winny być ewentualne wskazania, co do konieczności dodatkowych działań wspierających zachowanie populacji ww. motyli.
3. Monitoring siedlisk i gatunków należy prowadzić na podstawie metodyki, określonej przez Generalnego Inspektora Ochrony Środowiska (<http://siedliska.gios.gov.pl/index.php/metodyka>), umczliwiającej zbiór i porównanie danych zbieranych w poszczególnych latach. Monitoring należy prowadzić przez 3 lata.
4. Monitoring rozpocząć nie później niż miesiąc po uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie, a po upływie danego roku monitoringu, w terminie jednego miesiąca należy przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie szczegółowe sprawozdanie z wynikami powyższego monitoringu, wraz z dokumentacją fotograficzną. Wyjątkiem jest pierwszy rok, jeśli droga zostanie oddana do użytku po połowie października, wówczas monitoring należy rozpocząć w kolejnym roku eksploatacji obwodnicy.

**III. Przedsięwzięcie nie należy do inwestycji, dla których istnieje konieczność weryfikacji zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w myśl art. 80 ust 2 ustawy o oś.**

**IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o oś. W ramach ponownej oceny należy zweryfikować rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych pod**

względem oddziaływania akustycznego, wraz z weryfikacją aktualnego stanu zabudowy oraz inwentaryzacją terenów wymagających ochrony akustycznej, a co za tym idzie weryfikacją lokalizacji i parametrów zaproponowanych w niniejszej decyzji zabezpieczeń akustycznych.

- V. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.
- VI. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy ooś, obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony przy obiektach wymagających ochrony przed hałasem, 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.
- VII. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:  
Charakterystykę przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.

## UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, działając przez Pełnomocnika – , wystąpiła z wnioskiem z dnia 06.07.2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Zabierzowa w ciągu drogi krajowej DK 79”. Do wniosku załączono dokumenty wyszczególnione w art. 74 ust. 1 ustawy ooś. Wniosek był dwukrotnie uzupełniany przy pismach Pełnomocnika z dnia 06.08.2015 r. oraz z dnia 19.08.2015 r.

W zakresie inwestycji znajduje się działka nr 535 obr. Kobyłany jedn. ewid.: Zabierzów, która została wyszczególniona w spisie działek, objętych decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, stąd stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) i ust. 6 ustawy ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60, § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z art. 3 ust. 1 pkt. 33, 88 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71). Dla przedsięwzięć tych stosownie do zapisów art. 63 ust. 1, ustawy ooś, wymagane jest ustalenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przez właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 03.09.2015 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu zawiadomił wszystkie strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z delegacją art. z art. 74 ust. 3 ustawy oos zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Przedmiotowe zawiadomienie było wywieszone prawidłowo na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędzie Gminy Zabierzów oraz Urzędzie Gminy Wielka Wieś. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Pismem z dnia 03.09.2015 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i ustalenia zakresu raportu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 21.09.2015 r. znak: NZ-PZ-420-126/15 ZL/2015/09/214 wydał opinię stwierdzającą, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi, ochrony wód, ochrony gleb, ochrony powietrza atmosferycznego, ochrony przed hałasem.

Po wnikliwej analizie Karty informacyjnej przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę ww. opinię sanitarną, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie z dnia 16.10.2015 r. znak: OO.4210.10.2015.ASl o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając zakres raportu oddziaływaniu na środowisko, a także zawiadomił wszystkie strony postępowania o jego wydaniu. Obwieszczenie o przedmiotowym postanowieniu zamieszczone było prawidłowo na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędzie Gminy Zabierzów oraz Urzędzie Gminy Wielka Wieś. Ponadto, informacja o wydaniu powyższego postanowienia została zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Dnia 18.12.2015 r. za pośrednictwem epuapu do tut. Dyrekcji wpłynął wniosek Pana - Członka Zarządu Górnślaskiego Towarzystwa Przyrodniczego z siedzibą w Katowicach, w którym powołując się na swoje cele statutowe i interes społeczny zgłosił chęć uczestniczenia w postępowaniu na prawach strony. Do wniosku Pan Marek Sołtysiak dołączył statut organizacji, z którego bezsprzecznie wynika działanie na rzecz ochrony środowiska i KRS organizacji, z wpisem datowanym na rok 2009. Wyżej podane informacje wypełniają w całości brzmienia art. 44 ustawy oos, stąd organizacja ta działa na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

Pełnomocnik Inwestora, przy piśmie z dnia 08.01.2016 r. przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z dnia 24.02.2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wezwał Pełnomocnika do uzupełnienia raportu. Dnia 21.04.2016 r. Pełnomocnik przedłożył uzupełnienie do raportu, które nie odpowiadało w sposób kompleksowy na zagadnienia poruszone w ww. wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w związku z czym dnia 07.06.2016 r. Pełnomocnik wycofał raport. Nowy raport



o oddziaływaniu na środowisko został przedłożony do tut. Dyrekcji przy piśmie z dnia 17.06.2016 r.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ww. ustawy, drogi publiczne zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy miejscowości: Modlniczka, Zabierzów, Kochanów i część miejscowości Niegoszowice w ciągu drogi krajowej nr 79. Całość przedsięwzięcia znajduje się na terenie powiatu krakowskiego, województwa małopolskiego. W zakresie inwestycji jest również budowa obiektów inżynierskich, przebudowa i budowa infrastruktury oraz powiązań komunikacyjnych z innymi drogami, a także przebudowa infrastruktury kolidującej z przedsięwzięciem.

Cała trasa planowanej obwodnicy została podzielona na dwa odcinki (linię podziału trasy na odcinki zaprojektowano za rondem w Bolechowicach), tak, aby możliwa była analiza wszystkich połączeń sytuacyjnych i wysokościowych. Do analizy przyjęto 3 warianty północne przebiegu obwodnicy na Odcinku 1 (W1, W2, W3) i dwa warianty na Odcinku 2 (W1 i W2). Przedstawiono również połączenia drogi wojewódzkiej DW774 z projektowanym przebiegiem obwodnicy. W ramach przedsięwzięcia projektuje się również zmianę przebiegu drogi powiatowej K2128, z uwagi na lepsze połączenie z istniejącym układem drogowym i projektowaną obwodnicą. Wszystkie warianty nawiązują do istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 79 oraz do istniejącego zagospodarowania terenu.

Początek inwestycji zlokalizowano na istniejącej DK Nr 79 w miejscu jej skrzyżowania z DP Nr 2128K do Brzezia i drogą gminną do Rząski, koniec – na istniejącej DK Nr 79 przed jej skrzyżowaniem z DP Nr 2128K do Rudawy. Początek i koniec są takie same we wszystkich wariantach. Na Odcinku 2 wszystkie warianty mają ten sam przebieg, z małą różnicą przebiegu w Wariantie 1 w okolicach wsi Więckowice, która nie wpływa na wyniki rozkładów ruchu. Na Odcinku 1 różnicowanie wariantów przebiega dwojako. Po pierwsze w poszczególnych wariantach obwodnica w różnej odległości od Zabierzowa. Najbliższy przebieg ma Wariant 3, natomiast najdalszy Wariant 2. Po drugie warianty zróżnicowane są przebiegiem między skrzyżowaniem z DP Nr 2128K do Brzezia i drogą gminną do Rząski, a skrzyżowaniem z łącznikiem do Kraków Business Parku, gdzie analizowane były 3 podwarianty zróżnicowane pod względem połączeń planowanej obwodnicy z istniejącym układem drogowym:

- a) Podwariant E – wariant „estakadowy”,
- b) Podwariant P – wariant „płaski”,
- c) Podwariant T – wariant „tunelowy”.

***Do realizacji wybrano na Odcinku 1 obwodnicy – wariant 1 podwariant tunelowy (W1T), natomiast na Odcinku 2 obwodnicy – wariant 2 (W2).***

Wariant 1 na odcinku 1 zaprojektowano od km 0+000,00 do km 3+316,24. Prędkość projektową  $V_p = 70$  km/h w wariantie 1 przyjęto na całej długości odcinka, tj. od 0+000 do 3+316.

W wariantie tym obwodnica rozpoczyna się od tunelu pod starodrożem drogi krajowej 79, którego wjazd zaprojektowano na przedłużeniu łącznic prowadzących do Zabierzowa z węzła Radzikowskiego w odległości około 120 m od skrzyżowania z istniejącą DP K2128 (droga na Modlniczkę) w ok. km 0+125 wg. kilometraża obwodnicy. Wyloty z tunelu

zaprojektowano: od strony Krakowa w km 0+103 obwodnicy, od strony Zabierzowa w ciągu obwodnicy km 0+469, od strony Zabierzowa w ciągu drogi nr 18 km 0+062 (tj. 0+153 obwodnicy). Na wlotach i wylotach znajdują się mury oporowe. Obsługa terenów przyległych odbywać się będzie poprzez starodroże drogi krajowej. Zaprojektowany układ drogowy uniemożliwia wykonanie połączenia istniejącego przebiegu drogi powiatowej DP K2128 (droga na Modlniczkę) z drogą gminną do Rzęski po istniejącym śladzie, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Radzikowskiego. Skrzyżowanie tych dróg ze starodrożem drogi krajowej zaprojektowano w km 0+150 – na tunelu. W celu zapewnienia zjazdu z węzła Radzikowskiego w bezpośrednim jego otoczeniu, na starodrożu DK79, zaprojektowano łącznicę zjazdową krzyżującą się z istniejącą drogą powiatową. W celu umożliwienia połączenia komunikacyjnego z kierunku Zabierzowa do Krakowa w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Radzikowskiego, przewidziano tunel zjazdowy dla komunikacji zbiorowej. Tunel ten bierze początek w zatoce autobusowej na starodrożu i łączy się z przebiegiem obwodnicy w tunelu głównym. Z uwagi na różnice wysokościowe pomiędzy starodrożem i projektowanym tunelem, konieczne jest również zaprojektowanie dróg serwisowych w poziomie 0, które będą umożliwiały komunikację pomiędzy starodrożem, drogą do Rzęski i drogą do Modlniczki.

Za węzłem w Zabierzowie obwodnica przebiega w łuku i omija po prawej stronie istniejącą szklarnię wielkopowierzchniową w odległości około 30 m, a po lewej stronie tereny cenne przyrodniczo w odległości około 50 m. Obwodnica przebiega w odległości około 100 – 150 m od zabudowań w Brzeziu.

W Brzeziu zaprojektowane zostało połączenie projektowanej obwodnicy z drogą powiatową K2128. Trasa łącznika przebiega w terenach użytkowanych rolniczo. Rozważono dwa przebiegi łącznika. Rozwiązanie tzw. preferowane przez projektantów (przy Kluczwodzie) oraz rozwiązanie tzw. alternatywne (przy ogródkach działkowych). Rozwiązanie preferowane przez projektantów omija zabudowania przy istniejącej drodze powiatowej w odległości około 50-100 m i zapewnia „płynne” połączenie z drogą powiatową. W rozwiązaniu tym istniejącą drogę powiatową po stronie wschodniej, podporządkowano i podłączono poprzez skrzyżowanie skanalizowane do projektowanego łącznika. W rozwiązaniu tzw. alternatywnym łącznik krzyżuje się z istniejącą drogą powiatową poprzez skrzyżowanie skanalizowane, zlokalizowane w rejonie zabudowań, przebiegając od nich w odległości 20-30 m. Z uwagi na ograniczenie zajęcia terenów sąsiednich, zaprojektowano łamane pierwszeństwo przejazdu, wydzielając dodatkowe pasy ruchu dla relacji w lewo i prawo. Jako rozwiązanie przyjęte do realizacji Pełnomocnik inwestora we wniosku o wydanie niniejszej decyzji, a także w piśmie przekazującym raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko do tut. Organu (z dnia 17.06.2016 r.) wskazał rozwiązanie tzw. alternatywne (przy ogródkach działkowych).

Poza odcinkiem początkowym, z uwagi na tereny zalewowe, trasa została przeprowadzona na nasypie. Wysokość nasypu jest zróżnicowana w zależności od występowania obiektów inżynierskich. W miejscu skrzyżowania z drogą powiatową K2131 (ul. Rodziny Poganów w Zabierzowie i ul. Łąkowa w Bolechowicach), wysokość nasypów jest niewielka i nawiązuje do istniejącego przebiegu drogi powiatowej.

Początek odcinka 2 obwodnicy przyjęto przy skrzyżowaniu z drogą powiatową K2131 (ul. Rodziny Poganów w Zabierzowie i ul. Łąkowa w Bolechowicach). Po lewej stronie drogi jest zlokalizowane boisko piłkarskie miejscowego klubu sportowego oraz projektowane jest Centrum Sportowe POTOK w Więckowicach. Trasa obwodnicy krzyżuje się z drogą dojazdową do boiska w drugim poziomie, bez możliwości włączenia. Następnie droga



przecina tory linii kolejowej relacji Zabrze – Katowice – Mysłowice – Kraków. Obwodnica od strony północnej mija oczyszczalnię ścieków w km około 4+700. W kilometrze ok. 5+300 droga krzyżuje się w drugim poziomie, bez możliwości włączenia, z drogą gminną do Niegoszowic. Nie przewiduje się w tym miejscu połączenia projektowanej obwodnicy z drogą gminną. Pozostawia się tylko przejazd pod obwodnicą w ciągu groci gminnej do Niegoszowic. Na końcowym odcinku obwodnicy w kilometrze około 5+800, przed projektowanym skrzyżowaniem ze starodrożem DK79 i drogą gminną do Niegoszowic, została zaprojektowana stacja kontroli pojazdów, w pasie pomiędzy obwodnicą i drogą gminną do Niegoszowic. Stacja kontroli posiada zjazd z obwodnicy z kierunku Krzeszowic poprzez dodatkowy pas ruchu – lewoskręt oraz z kierunku Krakowa bezpośrednio z drogi głównej. Wjazd na obwodnicę będzie się odbywał w miejscu zjazdu. Stacja będzie poprzedzona urządzeniami do preselekcji i sterowania ruchem, zaznaczonymi na planach orientacyjnie. Punkty preselekcji zlokalizowano w odległości min. 800 m od stanowiska kontroli. Przewiduje się ogrodzenie terenu stacji kontroli, wyposażenie jej w wagę, stanowiska kontrolne, postojowe i przeładunkowe, oświetlenie całego terenu oraz zadaszenie miejsc kontrolnych. W kilometrze około 6+000 znajduje się skrzyżowanie w postaci średniego ronda dwupasowego ze starodrożem drogi krajowej i drogą gminną do Niegoszowic. Ze starodroża zapewniony jest dojazd do istniejącego parkingu dla samochodów ciężarowych. Odcinek drugi projektowanej obwodnicy łączy się z istniejącą trasą drogi krajowej w sposób „płynny” około km 6+700. Prędkość projektową  $V_p = 80$  km/h przyjęto na całej długości wariantu obwodnicy.

Projektowana obwodnica na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr K2128 (droga do Modlniczki) do skrzyżowania z drogą powiatową nr K2131 (ul. Rodziny Poganów w Zabierzowie i ul. Łąkowa w Bolechowicach) – posiada przekrój 2 x 2 – 2 jezdnie o dwóch pasach ruchu dla każdego kierunku, natomiast od skrzyżowania z drogą powiatową nr K2131 do końca obwodnicy posiada przekrój 1 x 2 – 1 jednia z dwoma pasami ruchu i poboczami gruntowymi o szerokości 1,5 m.

Autorzy raportu przeprowadzili analizę wielokryterialną wariantów, która uwzględniała nie tylko względy przyrodnicze, ale również pozostałe aspekty środowiskowe, które w analizowanym przypadku mają istotne znaczenie (najmniejsza zajętość terenu, największa odległość od zabudowy mieszkaniowej, najmniej prawdopodobne wystąpienie konfliktów i protestów społecznych, większe bezpieczeństwo ruchu ze względu na wyeliminowanie lub złagodzenie łuków występujących na odcinku pierwszym w wariantach 1 i 2, mniejsze ładunki emisji ze względu na najkrótszy przebieg trasy i mniejszą ilość łuków, korzystniejsze dla środowiska rozprzestrzenienie się zanieczyszczeń i emisji ze względu na dodatkową estakadę nad obszarami zmeliorowanymi). Biorąc pod uwagę zarówno względy przyrodnicze, jak i pozostałe środowiskowe, autorzy raportu uznali, że wariant W1T, który w mniejszym stopniu, niż wariant W3T ingeruje w środowisko przyrodnicze oraz jest bardziej oddalony od zabudowy niż wariant W2T, zachowując bezpieczne dla ludzi odległości od projektowanej drogi, jest wariantem najbardziej kompromisowym. Wybór ten dodatkowo uzasadniały względy ekonomiczne, gdyż jest to wariant bez estakady nad terenami cennymi przyrodniczo oraz uwzględniający oddalenie obwodnicy od mieszkańców Brzezia. Na odcinku 2 oba warianty są prawie równoważne pod względem środowiskowym, a ich przebieg niewiele różni się od siebie, dlatego zdecydowały uwarunkowania techniczne i wariantem preferowanym przez Inwestora i autorów raportu wybrany został wariant W2. Analizując wyszczególnione w raporcie argumenty oraz wyniki analiz wielokryterialnych opracowanych przez autorów raportu, tut. Organ przychylił się do ich zdania i wybrał wariant W1T na Odcinku 1 oraz wariant W2 na Odcinku 2 do realizacji, jako najkorzystniejsze dla środowiska.

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 79, przebiegający przez miejscowość Zabierzów (około 5 tys. mieszkańców), stanowi fragment łączący zachodnią część Małopolski z Krakowem. Zabierzów jest ważnym ośrodkiem administracyjno – przemysłowo – usługowym, na terenie którego istniejący układ drogowy kształtują: jednojezdniowa droga krajowa nr 79 i jednojezdniowa droga wojewódzka 774 Zabierzów – Kryspinów. Aktualnie (od roku 2010) odcinek od istniejącego węzła „Radzikowskiego” (A4, DK 79) do Modlnicy (DK 94) ma klasę GP, pozostałe drogi główne i lokalne – klasę G, Z lub L. Na odcinku przejazdu przez Zabierzów obserwuje się duży ruch samochodów osobowych i ciężarowych. Obecny, uciążliwy przejazd przez centrum wsi, wykorzystywany jest przez około 12000 pojazdów na dobę, z tego ponad 1000 to pojazdy ciężkie. W perspektywie 25 lat natężenie ruchu na trasie DK 79 przekroczy 30000 pojazdów na dobę, w tym około 3000 stanowią będą samochody ciężarowe. Planowana obwodnica jest w stanie przenieść ponad 80% ruchu z drogi krajowej nr 79, oraz pewną część ruchu z układu lokalnego na odcinku Modlnica – Bolechowice – Brzezinka. W wyniku budowy obwodnicy Zabierzowa znacznemu zmniejszeniu ulegnie natężenie ruchu pojazdów na istniejącej drodze krajowej nr 79, a co za tym idzie oddziaływania drgań i hałasu na zabudowę sąsiadującą z aktualnym przebiegiem drogi krajowej oraz widoczna poprawa jakości życia mieszkańców z nią sąsiadujących. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu zarówno dla pojazdów samochodowych, jak i dla pieszych oraz rowerzystów będzie także niewątpliwym skutkiem realizacji inwestycji.

Zakłada się etapowanie inwestycji w następujący sposób (w zakresie węzła w Zabierzowie – pozostały zakres inwestycji będzie realizowany jako całość):

Etap I – Węzeł w Zabierzowie w km 1+065 wykonany zostanie jako skrzyżowanie jednopoziomowe w postaci ronda i łącznie w układzie docelowym. Odcinek od ronda w Zabierzowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2131 w Bolechowicach wykonany zostanie jako przekrój jednojezdniowy 1x2 pasy ruchu.

Etap II – zmiana węzła w Zabierzowie w km 1+065 na dwupoziomowy – budowa wiaduktu, oraz budowa drugiej jezdni na odcinku od ronda w Zabierzowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2131 w Bolechowicach.

Przedmiotowa inwestycja będzie skutkowała koniecznością wyburzenia części istniejących budynków. Budynki „do rozbiórki” znajdują się bezpośrednio w pasie drogowym planowanych wariantów obwodnicy. W wariantcie wybranym do realizacji planuje się wyburzyć 2 budynki mieszkalne, 51 budynków gospodarczych, 6 budynków komercyjnych.

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią kolizje z sieciami uzbrojenia terenu. Teren gminy Zabierzów i Nowa Wieś, przez które poprowadzone są poszczególne warianty projektowanej obwodnicy, są obszarami uzbrojonymi w sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe. Największe zagęszczenie uzbrojenia zlokalizowane są przy ul. Krakowskiej (starodroże) oraz na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i powiatowymi.

Z projektowaną inwestycją kolidują następujące sieci gazowe:

- gazociągi średniego ciśnienia wraz z przyłączami: DN 25 mm, DN 32 mm, DN 40 mm, DN 50 mm, DN 75 mm, DN 90 mm, DN 160 mm,
- gazociągi wysokiego ciśnienia: DN 250.

Z projektowaną inwestycją kolidują sieci wodociągowe o średnicach DN 50 mm, DN 80 mm, DN 90 mm, DN 100 mm, DN 150 mm, DN 160 mm wraz z przyłączami i studniami. Z projektowaną inwestycją kolidują sieci kanalizacji sanitarnej tłocznej i grawitacyjnej o średnicach DN 110 mm, DN 160 mm, DN 200 mm, DN 250 mm, DN 315 mm. Przebudowy lub demontażu wymagać będą również istniejące szamba wraz z przyłączami znajdujące się w zasięgu linii rozgraniczającej pod inwestycję. Projektowane warianty obwodnicy Zabierzowa przebiegają na ok. 2/3 odcinka przez obszary zdrenowane. Projektowana obwodnica krzyżuje się z istniejącymi zbieraczami, sączkami, a także



z istniejącymi rowami melioracyjnymi. W ciągu istniejącej ul. Krakowskiej zlokalizowana jest kanalizacja deszczowa.

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

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy Zabierzowa odprowadzane będą powierzchniowo z przejściem całości spływu do szczelnych rowów przydrożnych lub ścieku z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej, w zależności od przekroju drogi. Odwodnienie obiektów mostowych wykonane zostanie w postaci wpustów odprowadzających wody opadowe i roztopowe do rurociągów podwieszonych do konstrukcji niosącej i będzie powiązane z systemem odwodnienia drogi. Na odcinku pierwszym projektowanej obwodnicy w celu odwodnienia tunelu oraz łącznicy wjazdu do tunelu zastosowane zostaną dwie przepompownie wód opadowych, których parametry zostaną określone na etapie opracowywania projektu budowlanego. Odwodnienie tunelu wykonane zostanie jako szczelne i odprowadzone do systemu odwodnienia drogi. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi będą istniejące ciekі tj. rzeka Rudawa, potoki – Wędonka, Kluczowa (Wierchówka), Kobylanka i Będkówka stanowiące dopływy Rudawy oraz istniejące ciekі wodne i rowy melioracyjne będące dopływami ww. cieków. W celu odprowadzenia wód z dolnych warstw nawierzchni projektowanej drogi zaplanowano realizację odwodnienia wgłębnego z odprowadzeniem wód do rowów przydrożnych lub do kanalizacji deszczowej. Ze względu na ograniczoną przepustowość niektórych odbiorników wód opadowych, przewiduje się realizację zbiorników retencyjnych – dla odcinka pierwszego: zlewnia z1 – zbiornik o pojemności ok. 180 m<sup>3</sup> w rejonie km 0+400 (strona prawa); zlewnia z3 – zbiornik o pojemności ok. 171 m<sup>3</sup> w rejonie km 0+080 (strona lewa drogi bocznej); zlewnia z9 – zbiornik o pojemności ok. 103 m<sup>3</sup> w rejonie km 2+700 (strona prawa). Dla drugiego odcinka projektowanej drogi zbiorniki retencyjne zlokalizowane będą odpowiednio: zlewnia z14 – zbiornik o pojemności ok. 116 m<sup>3</sup> w rejonie km 0+700 (strona lewa), zlewnia z15 – zbiornik o pojemności ok. 214 m<sup>3</sup> w rejonie km 0+800 (strona lewa), zlewnia z16 – zbiornik o pojemności ok. 85 m<sup>3</sup> w rejonie km 2+300 (strona prawa), zlewnia z17 – zbiornik o pojemności ok. 72 m<sup>3</sup> w rejonie km 2+380 (strona prawa), zlewnia z18 – zbiornik o pojemności ok. 157 m<sup>3</sup> w rejonie km 2+770 (strona prawa), zlewnia z19 – zbiornik o pojemności ok. 45 m<sup>3</sup> w rejonie km 4+400 (strona lewa), zlewnia z20 – zbiornik o pojemności ok. 170 m<sup>3</sup> w rejonie km 4+480 (strona lewa) oraz zlewnia z21 – zbiornik o pojemności ok. 146 m<sup>3</sup> w rejonie km 5+300 (strona prawa). Zbiorniki retencyjne będą zamknięte i zlokalizowane w granicach zajętości terenu. Dokładna lokalizacja oraz pojemność planowanych do realizacji zbiorników retencyjnych zostaną określone na etapie projektu budowlanego.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi przed odprowadzeniem do poszczególnych odbiorników będą oczyszczane w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych. Dla każdej ze zlewni projektowanej obwodnicy zastosowany zostanie komplet urządzeń oczyszczających składający się z piaskownika i separatora substancji ropopochodnych. Wielkość urządzeń oczyszczających dla poszczególnych zlewni zostanie szczegółowo określona na etapie projektu budowlanego. Ponadto, planuje się, iż w pierwszej studzience od wylotu kanału do odbiornika zamontowane zostaną zastawki zamykane ręcznie w przypadku wystąpienia zdarzenia awaryjnego np. kolizji drogowej z wyciekami substancji niebezpiecznych.

Odwodnienie dróg serwisowych ujęte zostanie wspólnie z odwodnieniem projektowanej obwodnicy.

W ramach projektowanej obwodnicy zaplanowano, na jej początkowym odcinku (km 0+125), budowę tunelu. Tunel wykonany zostanie jako dwukomorowy z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Tunel będzie wyposażony w dodatkowe instalacje i urządzenia wymagające odrębnych projektów branżowych takich jak: odwodnienie, przepompownia, oświetlenie, wentylacja – naturalna, monitoring, oświetlenie awaryjne, zasilanie, sieć przeciwpożarowa. Tunel wykonany zostanie metodami odkrywkowymi. Tunel wybudowany zostanie na głębokości ok. 10 m p.p.t. Ze względu na wysoki poziom wodonośny (0,2 m do 3,0 m p.p.t.) podczas realizacji wykopy zostaną zabezpieczone przed napływem wody gruntowej – zakłada się zastosowanie szczelnej obudowy wykopu w postaci palisady, ścian szczelnych lub ścian szczelinowych (odpowiednio do zastosowanej technologii: metoda odkrywkowa klasyczna lub metoda podstropowa (mediolańska)). Poniżej warstwy wodonośnej występują nieprzepuszczalne twardoplastyczne iły pylaste. Z uwagi na istniejące warunki geologiczne nie przewiduje się pompowania wgłębnego, igłofiltrów czy innych rozwiązań mogących zaburzyć stosunki wodne oraz prowadzić do powstania leja depresyjnego. W przypadku wystąpienia dodatkowej, nie ujawnionej w odwiertach warstwy wodonośnej poniżej posadowienia może okazać się potrzebne odwodnienie powierzchniowe dna wykopu, lub wykonanie szczelnej płyty dennej. W związku z przyjętymi rozwiązaniami realizacja tunelu nie będzie miała wpływu na poziom wód podziemnych oraz na stosunki gruntowo-wodne w jego sąsiedztwie.

W ramach budowy drogi za konieczne uznano przełożenie lub zabezpieczenie fragmentów rzeki Rudawy, potoków: Wedonka, Kluczowa (Wierzchówka), Kobylanka, Będkówka, Przymiarki, a także rowów melioracyjnych, w miejscach gdzie kolidują z planowanym przebiegiem drogi.

Planowane do przeprowadzenia prace w rejonie rzeki Rudawy związane będą z zabezpieczeniem planowanego obiektu mostowego i realizowane będą bezpośrednio pod obiektem. Planuje się umocnienie stożków na szerokości 1 m od krawędzi skrzydeł, umocnienie u podnóża skarpy polegające na zabezpieczeniu gurtem lub murkiem oporowym uzupełnionym obrzeżem betonowym. Nie planuje się umocnienia dna koryta Rudawy. Podpory, rusztowania, szalunki, zlokalizowane będą poza korytem rzeki a plac budowy, w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia wody substancjami wypłukiwanymi z jego terenu, zabezpieczony zostanie płytami betonowymi.

W związku z zaplanowanym przebiegiem projektowanej obwodnicy za konieczne uznano przełożenie fragmentów potoków – Wedonka i Kobylanka. Potok Wedonka przełożony zostanie na odcinku nie dłuższym niż 280 m, natomiast trasa potoku Kobylanka zostanie zmieniona na odcinku o długości ok. 270 m. Prace związane z budową nowego koryta prowadzone będą z wykorzystaniem materiałów naturalnych lub neutralnych dla środowiska (faszyna, drewno, kamień naturalny). Wszystkie prace związane z przekładaniem fragmentów cieków realizowane będą wg następującej kolejności:

- wykonanie nowego koryta w suchym wykopie (o parametrach zbliżonych do koryta naturalnego na przekładanym odcinku) z przemieszczeniem mas ziemnych w rejon przewidzianego do zasypania istniejącego koryta,
- połączenie nowego koryta z ciekiem od strony wody dolnej,
- połączenie nowego koryta z ciekiem od strony wody górnej,
- wykonanie przetamowania górnego na starym korycie cieku,
- wykonanie przetamowania dolnego na starym korycie cieku,
- zasypanie starego koryta, z wykorzystaniem mas ziemnych pochodzących z wykopu nowego koryta.

Potok Wedonka umocniony zostanie również na odcinku ok. 30 m, a zakres prac obejmie: wycięcie drzew i krzewów rosnących w korycie cieku, odmulenie dna, regulację



skarp, wykonanie umocnienia. Do umocnienia wykorzystane zostaną materiały naturalne lub neutralne dla środowiska (faszyna, drewno, kamień naturalny).

Potoki Wedonka, Przymiarka, Kluczwoda, Kobylanka, Będkówka, a także rowy umocnione zostaną w miejscach przecięcia z projektowaną obwodnicą (pod obiektami), a zakres prac obejmował będzie: umocnienie stożków na szerokości 1 m od krawędzi skrzydeł, umocnienia u podnóża skarpy polegające na zabezpieczeniu gurtem lub murkiem oporowym uzupełnionym obrzeżem betonowym, umocnienie narzutem kamiennym na podsypce z piasku stabilizowanego cementem przestrzeni pod obiektem, poza korytem (potok Kluczwoda, Kobylanka i Będkówka). Ponadto, na potokach Kluczwoda, Kobylanka i Będkówka przewiduje się umocnienie brzegu koryta materiałem naturalnym przy zachowanym świetle koryta. Długość umocnień odcinków cieków w rejonie przecięć z projektowaną obwodnicą nie powinna przekroczyć 50 m. Prace związane z umacnianiem cieków prowadzone będą po wykonaniu koryt zastępczych (bypassów) w postaci otwartych, nieumocnionych rowów ziemnych. W przypadku przekładania odcinków rowów melioracyjnych zakres prac obejmował będzie: wykonanie nowych odcinków rowów, wykonanie połączenia projektowanych odcinków z istniejącymi oraz zasypanie odcinków rowów pozostałych po przełożeniu. Prace związane z umacnianiem istniejących rowów polegać będą na wycięciu drzew i krzewów rosnących w korycie, usunięciu przeszkód, odmuleniu dna, regulacji skarp oraz remoncie umocnienia i prowadzone będą przy wykorzystaniu elementów naturalnych lub neutralnych dla środowiska (faszyna, drewno, kamień naturalny). W miejscach lokalizacji wylotów kanalizacji do odbiorników wykonane zostaną umocnienia elementami betonowymi na długości ok. 5 m w górę i w dół od wylotu.

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

- wyposażenie zaplecza budowy w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno – bytowych do oczyszczalni ścieków,
- prowadzenie prac wyłącznie sprawnym sprzętem budowlanym,
- lokalizacja zaplecza budowy i baz materiałowych poza dolinami rzek,
- utwardzenie i uszczelnienie terenów przeznaczonych pod zaplecza budowy, place postojowe maszyn, bazy materiałowe i składy paliw,
- odpady niebezpieczne gromadzone będą w specjalistycznych pojemnikach, pod zadaszeniem na szczelnym podłożu,
- zapewnienie sorbentów do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych.

Trasa projektowanej obwodnicy w całości przebiega przez obszar strefy ochrony pośredniej ujęcia wody z rzeki Rudawy, ustanowionej rozporządzeniem nr 1/2011 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 6 lipca 2011 r., w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Rudawy na potrzeby Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S. A. w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małop. 2011 Nr 369 poz. 3163), zmienionego rozporządzeniami z dnia 12 października 2011 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. 2011 Nr 499 poz. 4859) oraz z dnia 20 lipca 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. 2012 poz. 3580). Zaproponowany sposób odwodnienia projektowanej drogi spełnia wymagania ww. rozporządzenia, zgodnie z którymi na terenie ochrony pośredniej zabrania się m.in. budowy dróg krajowych (w tym autostrad), wojewódzkich i powiatowych, torów kolejowych oraz parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha bez ujmowania wód opadowych i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych oraz bez urządzeń zapewniających oczyszczanie ich przed wprowadzaniem do wód i do ziemi, do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi (§ 4 ust. 1 pkt 4 ww. rozporządzenia), a także budowy mostów na ciągach dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych bez ujmowania wód opadowych w systemy kanalizacji



deszczowej i urządzeń zapewniających oczyszczanie do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi oraz bez awaryjnych zasuw odcinających (§ 4 ust. 1 pkt 5 ww. rozporządzenia).

Trasa projektowanej drogi przecinać będzie ciekі należące do jednolitych części wód powierzchniowych – JCWP Będkowska (kod JCWP RW2000721366), JCWP Kobylanka (kod JCWP RW20007213689), JCWP Wierzchówka (Kluczowa) (kod JCWP RW20007213692), JCWP Rudawa od Raclawki do ujścia (kod JCWP RW20009213699) oraz JCWP Wedonka (kod JCWP RW200072136949). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2011 Nr 49 poz. 549) JCWP Rudawa od Raclawki do ujścia posiada status silnie zmienionej części, jej stan oceniono jako zły, natomiast ryzyko nieosiągnięcia wyznaczonego celu środowiskowego oceniono jako niezagrożone. Celem środowiskowym dla silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Pozostałe ww. JCWP posiadają status naturalnych części wód, ich stan oceniany jest jako zły, natomiast ryzyko nieosiągnięcia wyznaczonego celu środowiskowego oceniono jako niezagrożone. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztucznie lub silnie zmienione, jest ochrona, poprawa oraz przywracanie stanu jednolitych części wód powierzchniowych, tak aby osiągnąć dobry stan tych wód, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu. Trasa projektowanej drogi przebiegać będzie również w granicach jednolitej części wód podziemnych – JCWPd nr 150 (kod JCWPd PLGW2200150). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zarówno stan chemiczny jak i stan ilościowy JCWPd nr 150 oceniony został jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego ocenione zostało jako niezagrożone. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Zgodnie z proponowanym nowym podziałem jednolitych części wód podziemnych trasa projektowanej drogi przebiegać będzie przez obszar JCWPd nr 131 (kod JCWPd PLGW2000131), której stan oceniany jest jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego, tj. utrzymanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, ocenia się jako niezagrożone.

Realizacja projektowanej drogi nie wpłynie negatywnie na elementy fizykochemiczne, chemiczne, biologiczne i morfologiczne w stopniu, który spowodowałby pogorszenie stanu jednolitych części wód powierzchniowych i nieosiągnięcie ustalonych dla nich celów środowiskowych. Zaprojektowane urządzenia do zbierania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych, a także wskazane w raporcie sposoby prowadzenia prac oraz lokalizacji i organizacji zapleczy budowy, zabezpieczą wody powierzchniowe przed możliwością ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi oraz nadmierną ilością zawiesin ogólnych, które spowodowałyby pogorszenie warunków fizykochemicznych i tlenowych w wodach powierzchniowych. Jedynie w trakcie realizacji prac wymagających ingerencji w koryta cieków wodnych, w tym również ich przekładanie i ubezpieczanie, może powodować czasowe pogorszenie warunków fizykochemicznych i tlenowych w cieku (zwiększenie mętności wody, spadek zawartości tlenu, wzrost zawiesiny, ewentualnie BZT), nie mniej jednak będzie to stan przemijający, niemający wpływu na ocenę stanu JCWP. Również przebudowa cieków oraz umacnianie ich dna i brzegów, która lokalnie wpłynie na elementy hydromorfologiczne poszczególnych cieków, z uwagi na stosunkowo niewielki zakres nie będzie miała istotnego wpływu na hydromorfologię ww. JCWP. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie również na stan chemiczny wód podziemnych, gdyż zaproponowany sposób jego realizacji, zabezpieczy środowisko gruntowo-wodne i wody podziemne przed emisją

zanieczyszczeń ropopochodnych oraz innych substancji niebezpiecznych do ziemi i wód. W związku z powyższym, należy uznać, iż realizacja obwodnicy Zabierzowa, nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego i ilościowego jednolitej części wód podziemnych i nie spowoduje nieosiągnięcia ustalonych dla niej celów środowiskowych.

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

Uwzględniając rzeczywisty sposób zagospodarowania terenu oraz ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – w otoczeniu istniejącej drogi w Zabierzowie i projektowanej obwodnicy występuje:

- zabudowa wielorodzinna, zagrodowa i jednorodzinna z usługami – dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:
  - 65 dB(A) w godz. 6.00–22.00 – pora dnia,
  - 56 dB(A) w godz. 22.00–6.00 – pora nocy,
- zabudowa jednorodzinna – dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:
  - 61 dB(A) w godz. 6.00–22.00 – pora dnia,
  - 56 dB(A) w godz. 22.00–6.00 – pora nocy,
- tereny rekreacyjne, zabudowa wielorodzinna, zagrodowa i jednorodzinna z usługami – dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:
  - 65 dB(A) w godz. 6.00–22.00 – pora dnia.

Na potrzeby opracowania raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko hałas drogowy prognozowano przy pomocy programu komputerowego SoundPlan 7.0, model obliczeniowy NMPB–Routes-96, licencjonowanego dla Ars Vitae. Podstawę do obliczeń stanowił model ruchowy opracowany na potrzeby prognozy ruchu przygotowanej na etapie STES II „Analizy ruchu w stanie istniejącym i prognozy ruchu drogowego – oparte na GPR 2010”. Natężenie, rozkład i prędkości ruchu na planowanej drodze – dla roku 2030 – przyjęto wg prognozy ruchu. W przypadku różnic natężenia ruchu pomiędzy podwariantami przyjęto wartość najwyższą. Obliczenia obszarowych map hałasu zostały wykonane dla całego obszaru na wysokości 4 m nad poziomem terenu. W ich wyniku otrzymano izofony (linie o stałym natężeniu dźwięku): 61 [dB (A)] i 65 [dB (A)] dla pory dnia oraz 56 [dB (A)] dla pory nocy. Analiza przebiegu izofon pozwoliła zidentyfikować budynki, dla których dopuszczalny poziom hałasu w założonym horyzoncie docelowym (2030) oraz w roku oddania inwestycji do użytkowania (2020) może zostać przekroczony. W modelu akustycznym uwzględniano ruch pojazdów na obwodnicy, a także na łącznikach oraz istniejącej drodze krajowej 79. Analizowano także skumulowane oddziaływanie hałasu pochodzącego do linii kolejowej E30 i projektowanej obwodnicy. Z przedstawionych obliczeń wynika, że przy założonym natężeniu ruchu po wybudowaniu drogi mogą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Autorzy raportu szczegółowo przeanalizowali tereny podlegające ochronie akustycznej i wskazali środki ograniczające oddziaływanie hałasu w postaci ekranów akustycznych zarówno wzdłuż drogi obwodnicy Zabierzowa jak i łączników. W niniejszej decyzji określono lokalizacje i parametry



projektowanych ekranów, które jak wynika z analiz przedstawionych w raporcie powinny skutecznie zabezpieczyć istniejącą zabudowę wymagającą ochrony akustycznej. Przewidywane środki ochrony akustycznej dla linii kolejowej E30 oraz odległość od zabudowy chronionej spowodują, że nie będzie skumulowanego oddziaływania hałasu pochodzącego do linii kolejowej E30 i projektowanej obwodnicy. W obliczeniach wykonanych dla projektowanej obwodnicy nasyp kolejowy i ekrany wzdłuż linii kolejowej zostały w modelu terenu uwzględnione jako elementy ekranujące. Zabezpieczenia akustyczne zostały zaprojektowane dla faktycznie zagospodarowanych terenów zabudowy podlegającej ochronie akustycznej. W przypadku terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, ale aktualnie niezabudowanych nie przewiduje się projektowania zabezpieczeń w formie ekranów akustycznych z uwagi na brak faktycznego ich zagospodarowania. Przy czym w przypadku zaistnienia takiej potrzeby – wynikającej z faktycznego powstania zabudowy podlegającej ochronie w okresie poprzedzającym realizację inwestycji, będzie istniała możliwość zaprojektowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych.

Biorąc powyższe pod uwagę, w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko z uwagi na rodzaj, skalę oraz charakter przedsięwzięcia oraz na możliwość wystąpienia w trakcie projektowania istotnych różnic w przedstawionych wstępnych rozwiązaniach projektowych. W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy ooŚ należy zweryfikować aktualny stan zabudowy oraz zinventaryzować tereny wymagające ochrony akustycznej i przeanalizować, czy w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, którą nałożono na Inwestora niniejszą decyzją, nie będzie konieczności weryfikacji lokalizacji i parametrów zabezpieczeń akustycznych.

Z uwagi na możliwość niewielkich przekroczeń hałasu przy zabudowie wymagającej ochrony akustycznej, w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia, a także oceni czy w raporcie przyjęto słuszne założenia oraz czy w związku z tym zaproponowano wystarczające zabezpieczenia. Jako proponowane przekroje pomiarowe autorzy raportu ooŚ wskazują:

- Odcinek 1 – w okolicach km 0+000 po stronie N,
- Odcinek 1 – w okolicach km 0+170 po stronie N i S,
- Odcinek 1 – łącznik drogi gminnej nr 20 km 0+000 po stronie N i S (rondo),
- Odcinek 1 – w okolicach km 0+480 po stronie S,
- Odcinek 1 – w okolicach km 2+100 – 2+600 po stronie N (granica terenu zabudowy chronionej, najbliższa zabudowa),
- Odcinek 1 – w okolicach km 3+100 po stronie N i S,
- Odcinek 2 – w okolicach km 0+000 po stronie N i S,
- Odcinek 2 – w okolicach km 0+800 po stronie S (na terenie ogródków działkowych),
- Odcinek 2 – w okolicach km 2+600 po stronie N,
- Odcinek 2 – w okolicach km 5+365 po stronie S,
- Odcinek 2 – w okolicach km 6+500 po stronie S,
- Odcinek 2 – w okolicach km 6+650 po stronie S.

Biorąc pod uwagę zapisy art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, na podstawie analizy porealizacyjnej, w sytuacji w której pomimo wprowadzenia środków ochrony przed hałasem nie będzie możliwości dotrzymania standardów w środowisku w wyniku eksploatacji przedmiotowej inwestycji, opracowana zostanie dokumentacja do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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

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

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

W fazie eksploatacji, przedsięwzięcie będzie źródłem nieorganizowanej emisji substancji do powietrza, powstającej głównie w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po obwodnicy Zabierzowa, a także między innymi w wyniku ścierania się opon i unoszenia się zanieczyszczeń z powierzchni jezdni.

W celu określenia wpływu analizowanej inwestycji na stan jakości powietrza autorzy raportu wykonali obliczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz przeprowadzili modelowanie przestrzennego rozkładu ich koncentracji. Do komputerowej symulacji modelu rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń przyjęto rok, jako okres obliczeniowy. Przyjęto średnią wysokość emitora 0,5 m nad poziomem jezdni. Przeprowadzono obliczenia w siatce receptorów dla całej długości odcinka oraz w wybranych punktach (na poziomie od najniższej do najwyższej kondygnacji zabudowy mieszkaniowej, co 1 metr) wzdłuż analizowanego odcinka drogi wraz z drogami krzyżującymi się i drogami dojazdowymi. Podstawą do obliczenia wielkości emisji w raporcie ooŚ była założona prognoza ruchu na lata 2020 i 2030. Wykonano obliczenia stężeń maksymalnych, percentyla 99,8, częstości przekroczeń oraz stężeń średniorocznych. Obliczenia dla wariantów 1T i 3T na Odcinku 1 oraz dla wariantu 2 na Odcinku 2 zaktualizowano w 2016 roku z uwzględnieniem aktualnego tła zanieczyszczeń (pismo Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie nr WM.7016.48.2016 z dnia 7 marca 2016 r.) oraz dodatkowo wykonano obliczenia dla PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu. Dla tych wariantów obliczono również wartości opadu pyłu. Dla obliczeń zastosowano krok obliczeniowy – 10 m. Podstawowe obliczenia zostały wykonane przy pomocy programu Ek100w wersja 5.0, natomiast dodatkowe obliczenia wykonane w 2016 roku wykonano przy pomocy programu Ek100w wersja 5.1. Producentem programu jest firma Atmoterm S.A. Wyniki obliczeń komputerowej symulacji zanieczyszczeń wykazują możliwość wystąpienia w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie drogi (wyłącznie w pasie drogowym) przekroczeń wartości percentyla 99,8 i stężeń średnich dla NO<sub>2</sub>, które mają zasadnicze znaczenie biorąc pod uwagę transport drogowy. Wyniki obliczeń dla Odcinka 1 wariantów 1T i 3T oraz dla wariantu 2 na Odcinku 2 z uwzględnieniem obliczeń dla PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu wskazują, że w całym obszarze obliczeniowym nie ma prognozowanych przekroczeń stężeń maksymalnych, percentyla 99,8 oraz opadu pyłu dla ww. zanieczyszczeń. Dla stężeń średniorocznych ze względu na przekroczenie tła dla PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu nie ma dostępnego poziomu dyspozycyjnego, jednak ponieważ w istniejącym tle jest uwzględniony ładunek emisji z istniejącej drogi krajowej, a projektowana obwodnica spowoduje zmniejszenie tego ładunku zanieczyszczeń, można stwierdzić, że nie będą naruszone standardy jakości powietrza. Ponieważ prognozowane przekroczenia stężeń



uśrednionych do jednej godziny, percentyla 99,8 oraz stężeń średnich  $\text{NO}_2$  dotyczą pasa drogowego nie stanowią one naruszenia standardów jakości powietrza. W odniesieniu do wartości stężeń średnich dla zanieczyszczeń obecnych w tle w rejonie przedsięwzięcia, którego wartości są przekroczone ( $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$  oraz beznzo(a)piren), warunki normatywne można również uznać za spełnione, ze względu na zmniejszenie tych ładunków w stosunku do stanu istniejącego. Na podstawie analizy wyników obliczeń można uznać że budowa obwodnicy nie spowoduje pogorszenia stanu czystości powietrza w perspektywie do 2030 r. W skali województwa małopolskiego wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na jakość powietrza należy ocenić jako pozytywny, z uwagi na upłynnienie ruchu i odciążenie istniejących dróg lokalnych. Ponadto, należy zauważyć, iż obwodnica Zabierzowa w nowym śladzie zdejmie ruch tranzytowy i część ruchu lokalnego z istniejącej drogi krajowej nr 79. Skutkować to będzie rozłożeniem zanieczyszczeń powstających w wyniku ruchu pojazdów samochodowych na obu ww. drogach, a zatem należy uznać, iż rodzaj i ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza z ww. tras komunikacyjnych na terenie Zabierzowa pozostaną niezmienione.

Charakter oraz skala przedmiotowego przedsięwzięcia, nie spowoduje zmian warunków klimatycznych na obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem. Nie będzie ono także powodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń mogących mieć wpływ na zmiany klimatu. W związku z budową ww. drogi może nastąpić zmiana warunków termicznych – szczególnie na obszarach płaskich i otwartych, ale powinna się ona ograniczyć wyłącznie do obrębu pasa drogowego, w związku z tym nie powinny pojawić się odczuwalne zmiany odnoszące się do klimatu.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewę, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Następujące w ostatnich latach zmiany klimatyczne w naszym kraju tj. głównie wzrost średniej temperatury dobowej, wzrost maksymalnego opadu dobowego oraz liczby dni z opadami ekstremalnymi, prędkości wiatrów i skrócenie okresu zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie, winny mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury drogowej. Przyjęte rozwiązania w zakresie budowy obwodnicy Zabierzowa uwzględniają maksymalnie możliwą i przewidywalną w przyszłości trwałość inwestycji, w odniesieniu 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.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady z następujących prac: robót ziemnych, ułożenia nawierzchni drogi, usuwania nawierzchni z istniejących jezdni, które będą wymagały przebudowy, wyburzeniami obiektów budowlanych, układaniem nowej nawierzchni, wycinki drzew i krzewów, funkcjonowania zaplecza budowy. 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 część odpadów, które nie będą się nadawały do odzysku zostanie unieszkodliwiona np. poprzez składowanie na składowisku odpadów. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

Faza eksploatacji nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Będą to głównie odpady związane z ruchem pojazdów i ruchem pieszych. Służby eksploatacyjne podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie drogą powinny zapewnić możliwość odbioru wszystkich powstających odpadów, w tym również odpadów wytworzonych na skutek zdarzeń losowych. Wytworzone odpady powinny być usuwane i unieszkodliwiane wyłącznie przez odbiorców posiadających stosowne zezwolenia na prowadzenie tego typu działalności. Sposób postępowania ze wszystkimi odpadami powinien być zgodny z przepisami prawa w tym zakresie, w tym ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (DZ. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.).

Planowana budowa obwodnicy Zabierzowa realizowana będzie w części na terenie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego, na terenie którego obowiązuje Rozporządzenie Nr 81/06 Wojewody Małopolskiego z dnia 20 października 2006 r. w sprawie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2006, Nr. 655, poz. 3999), a w pozostałej części na terenie jego otuliny. Na Odcinku 1 wariant W1 inwestycja wchodzi w granice parku od km 0+000 do km 3+316, natomiast na Odcinku 2 wariant 2 od km 0+000 do km 2+770, od km 3+570 do km 5+270 oraz od km 6+470 do 6+851 (po granicy). Ze względu na fakt, iż budowa drogi stanowiącej obwodnicę Zabierzowa jest inwestycją celu publicznego jej realizacja jest zwolniona, na podstawie art. 17 ust. 2 pkt. 4 ustawy o ochronie przyrody, z zakazów określonych w § 3 ww. Rozporządzenia. Niemniej jednak, na obszarze drogi przebiegającej w obrębie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego, należy na etapie projektu budowlanego zadbać o maksymalne wkomponowanie ekranów akustycznych w istniejący krajobraz poprzez dobór kształtu, materiału i koloru ekranów. Ekran powinien być dostosowany do otaczającego drogę krajobrazu i układu terenu. Należy unikać agresywnych oraz jaskrawych kolorów i kształtów. Ekran przeźroczyste powinny być oznaczone pionowymi pasami, nie należy stosować sylwetek ptaków. Zaleca się aby ekrany akustyczne były wkomponowane w krajobraz na całym przebiegu drogi ze względu na lokalizację pozostałych odcinków trasy na terenie otuliny parku. Na Odcinku 2 należy ponadto zapewnić zachowanie widoku z trasy na zabytkowy krzyż poprzez zastosowanie ekranów przeźroczystych na terenie znajdującym się w obrębie Tenczyńskiego parku Krajobrazowego na Odcinku 2 wariant 2 – od 2+630 km do 2+698 km ekranu E2 O2 W2.

W rejonie planowanej inwestycji występują obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne. W pasie kolizji planowanej inwestycji oraz w strefie do 200 m od linii rozgraniczenia nie znajdują się zabytki wpisane do rejestru zabytków.

W miejscowości Kobyłany 50 m na południe od planowanej drogi (Odcinek 2) zlokalizowany jest wolno stojący w polu krzyż żelazny na wykonanym z piaskowca, ozdobnym cokole. Zabytkowy charakter krzyża potwierdza napis wyryty w kamieniu, według którego fundatorem krzyża był w 1839 r. Juliusz hrabia Ozdoba Florkiewicz, dziedzic tych ziem. Ze względu na usytuowanie w pasie kolizji planowanej trasy konieczne będzie przeniesienie go w inne miejsce. Sposób i miejsce przeniesienia zabytku określi Konserwator Zabytków.

W miejscowości Niegoszowice na Odcinku 2 między km 5+000 a km 5+150 w kierunku północnym znajduje się zabytkowy dworek-pałac wpisany do rejestru zabytków



pod nr A-300. Obiekt położony jest w odległości ok. 400 m od planowanej drogi, więc nie jest zagrożony budową na żadnym etapie inwestycji.

W pobliżu projektowanego skrzyżowania na odcinku 2 ok. km 5+350, z którego planuje się zjazd do drogi zbiorczej do Niegoszowic, za przejazdem kolejowym znajduje się drewniany dom z lat trzydziestych XIX w. Jest to budynek nr 68 w Niegoszowicach. Ze względu na znaczną odległość od planowanej trasy budynek nie jest zagrożony.

W miejscach występowania kolizji z obiektami o walorach krajobrazowych i kulturowych należy, w miarę możliwości, nie ograniczać widoczności na te obiekty, stąd opisana powyżej konieczność zastosowania ekranów przezroczystych celem zachowania widoku z trasy na zabytkowy krzyż na terenie znajdującym się w obrębie Tenczyńskiego parku Krajobrazowego.

W przypadku stanowisk archeologicznych znajdujących się w pasie bezpośredniej kolizji wymagane są wyprzedzające badania ratownicze. Badania archeologiczne na wyznaczonych stanowiskach powinny być potwierdzone badaniami sondażowymi, które w sposób bardziej wiarygodny określą miejsca i potrzebny zakres prac ratowniczych lub też wykluczą konieczność takich badań. Ze względu na to, że na obszarze poddanym obserwacji w dużej ilości występują łąki oraz nieużytki rolne, archeologiczne badania powierzchniowe nie dały zadowalających rezultatów. W miejscach, w których trasa biegnie w pobliżu dużych stanowisk osadniczych, m.in. w Kobylanach, można spodziewać się odkrycia nowych materiałów archeologicznych w trakcie realizacji inwestycji.

Biorąc po uwagę zakres przedmiotowej inwestycji oraz jej przebieg, należy stwierdzić, iż z punktu widzenia ochrony zabytków planowana obwodnica Zabierzowa będzie mało inwazyjna w materię dóbr kultury. Ponadto, realizacja przedsięwzięcia, pod nadzorem archeologa i w porozumieniu z właściwym Konserwatorem Zabytków, a także zgodnie z przepisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, nie wpłynie negatywnie na dobra kultury objęte ochroną prawną i zlokalizowane w pobliżu inwestycji zabytki.

Najbliższy obszar Natura 2000 to obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Dolinki Jurajskie PLH120005 zlokalizowany jest w odległości ok. 2,9 km na północ od planowanego przedsięwzięcia. W obszarze Dolinki Jurajskie PLH120005 przedmiotami ochrony są siedliska: murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*), niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), podgórskie i wyżynne rumowiska wapienne ze zbiorowiskami ze *Stipion calamagrostis*, wapienne ściany skalne ze zbiorowiskami *Potentilletalia caulescentis*, jaskinie nieudostępnione do zwiedzania, kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), ciepłolubne buczyny storczykowe (*Cephalanthero-Fagenion*), grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach (*Tilio plathyphyllis-Acerion pseudoplatani*) oraz cztery gatunki nietoperzy nocek kosmaty (*Myotis dasycneme*), nocek orzęsiony (*Myotis emarginatus*), nocek duży (*Myotis myotis*), podkowiec mały (*Rhinolophus hipposideros*) i obuwik pospolity (*Cypripedium calceolus* L.). Celem ochrony przedmiotowego obszaru jest utrzymanie we właściwym stanie ochrony występujących tu siedlisk przyrodniczych oraz gatunków. Do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń obszaru należy w szczególności zaliczyć: osadnictwo i budownictwo (uszczipienie powierzchni biologicznie czynnej siedlisk różnych gatunków flory i fauny, zanieczyszczenie wód ściekami i śmieciami powodujące degradację i niszczenie siedlisk wodnych i przywodnych oraz zanik flory i fauny wodnej), brak gospodarki rolnej (recesja tradycyjnych form gospodarki rolnej szczególnie pasterskiej i łąkowej prowadzi do wyginięcia szeregu cennych zbiorowisk półnaturalnych oraz związanych z nimi rzadkimi gatunkami flory i fauny, uszczipianie śródpolnych zadrzewień stanowiących ostoje wielu gatunków zwierząt), wprowadzanie monokultur sosnowych, ośrodki przemysłowe z rejonu Krakowa i Olkusza (zanieczyszczenia powietrza



pyłami i gazami przemysłowymi), komunikacja (skażenie roślinności wzdłuż szlaków komunikacyjnych metalami ciężkimi, bariery ekologiczne dla zwierząt). Ze względu na znaczną odległość planowanej obwodnicy od siedlisk będących przedmiotami ochrony oraz położenie poza siedliskami i trasami migracji ww. gatunków nietoperzy, a także biorąc pod uwagę zakres planowanych prac, nie przewiduje się możliwości znaczącego negatywnego wpływu na etapie budowy i eksploatacji na powyższy obszar Natura 2000.

W ciekach objętych planowanymi pracami zinwentaryzowano głównie pstrąga potokowego, a także chronione gatunki śliza i głowacza przegopletwego, dla których koniecznym jest zachowanie siedlisk (korzystnych warunków tlenowych, zachowanie otoczenia cieków w dotychczasowej postaci – aktualny układ roślinności, unikanie zabudowy dna i obiektów o charakterze progów w rejonie projektowanych przepraw mostowych). W związku z powyższym w miejscach realizacji przepustów żelbetonowych typu „skrzynkowego na ciekach wodnych w pierwszej kolejności zostaną wykonane koryta zastępcze tzw. „bypassy”, jako otwarte, nieumocowane rowy ziemne. Za pomocą wałów ziemnych woda zostanie skierowana do bypassów. Odpompowywanie wody ze starego koryta do czasu całkowitego osuszenia prowadzone będzie poza okresem tarła i inkubacji ikry tj. poza okresem od 1 września do 31 maja oraz pod nadzorem ichtiologa, którego zadaniem będzie odlawianie uwięzionych ryb przy użyciu podbieraka i przemieszczanie je do koryta zastępczego. Natomiast herpetolog skontroluje osady dennego osuszonego koryta cieku ze względu na możliwość ukrycia się zwierząt w mule dennym. Stwierdzone organizmy żywe, należy przenieść niezwłocznie do cieku powyżej prowadzonych prac, w sposób niepowodujący ich zranienia lub zabicia.

W przypadku budowy przeprawy przez rzekę Rudawę zostanie zastosowana technologia nie przewidująca żadnej ingerencji w koryto rzeki. Podpory, rusztowania i szalunki budowanych obiektów mostowych będą zlokalizowane na brzegach. Aby nie dopuścić do ewentualnego zanieczyszczenia wody substancjami wypłukiwanymi z placu budowy teren pod budowanym obiektem zostanie tymczasowo zabezpieczony betonowymi płytami ułożonymi na podsypce z piasku.

W przypadku budowy obiektów na potokach Kluczowa (Wierchówka), Kobylanka (Kolechówka), Będkówka należy zastosować technologię nie ingerującą w koryto cieków i zastosować warunki jak dla prac na rzece Rudawie. Jeśli nie będzie to możliwe (konieczność zastosowania bypassów), prace należy prowadzić poza okresem tarła i inkubacji ikry tj. poza okresem od 1 września do 31 maja oraz pod nadzorem ichtiologa. O podjęciu tych prac należy powiadomić RDOŚ w Krakowie z minimum 1 tygodniowym wyprzedzeniem.

W celu realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów oraz zniszczenia części pokrywy roślinnej występującej na terenie inwestycji. W celu uniknięcia uszkodzeń systemu korzeniowego, pni, koron oraz przysypania roślin ziemią na okres prac budowlanych należy wykonać zabezpieczenia drzew i krzewów zlokalizowanych w zakresie robót, a nieprzeznaczonych do wycinki. Ponadto, ze względu na ochronę powietrza oraz w ramach zapobieganiu zmianom klimatycznym, zaleca się wykonanie nasadzeń zastępczych w stosunku 1:1. Nasadzenia gatunków rodzimych winny być wprowadzone na terenie gminy Zabierzów od strony wschodniej, w niewielkiej odległości od granicy miasta Krakowa.

Na Odcinku 1, pomiędzy Zabierzowem, a Brzeziem, występują siedliska niżowych i górskich łąk użytkowanych ekstensywnie, będących siedliskami chronionych gatunków motyli. W związku z powyższym należy przeprowadzić w sezonie poprzedzającym prace budowlane, w okresie od ostatniej dekady czerwca do pierwszej dekady września intensywne koszenie (co dwa tygodnie) w projektowanym pasie drogowym w km 1+800 do km 2+600, celem uniemożliwienia rozwoju roślin żywicielskich chronionych gatunków motyli – modraszków *nausithos* i *telejus* oraz czerwonończyka nieparka. Uniemożliwi to chronionym gatunkom, motyli złożenie jaj na roślinach żywicielskich: krwiściagu lekarskim – m.

*nausitous* i *telejus* oraz szczawiach – czerwńczyk nieparek. Ze względu na bardzo złożony cykl życiowy modraszków niemożliwe jest skuteczne przeniesienie zwierząt na analogiczne siedliska. Koszenie ma na celu uniknięcie zniszczenia postaci rozwojowych tych gatunków – jaj, larw, poczwerek. Na koszonych powierzchniach modraszkowate nie złożą jaj, przez co do jesieni teren objęty koszeniem pozbawiony będzie stadiów rozwojowych tych motyli.

Dla zapewnienia ciągłości migracji ssaków zinwentaryzowanych na terenie i w sąsiedztwie przedsięwzięcia zaplanowano dostosowanie wszystkich przepraw mostowych i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Do migracji zwierzęta potrzebują suchego terenu wzdłuż cieków. Może to być naturalny pas ziemny pomiędzy ciekami a przyczółkiem mostu lub specjalna konstrukcja w postaci półki. Półki najlepiej konstruować z betonu lub tworzywa sztucznego. Nie zalecamy używania gabionów jako konstrukcji do migracji zwierząt. Doświadczenie pokazuje, że gabiony są konstrukcjami nietrwałymi. Ich powierzchnia musi być pokryta chudym betonem i humusem. Warunki atmosferyczne powodują uszkodzenia powierzchni przeznaczonej do migracji lub wypłukują warstwę humusu. Uszkodzone gabiony stanowią zagrożenie dla zwierząt lub nawet pułapkę antropogeniczną, w której migrujące zwierzęta blokują się i giną.

Dla ograniczenia możliwych oddziaływań wycinka drzew i krzewów prowadzona będzie poza okresem lęgowym ptaków, tj. wycinka może być prowadzona od 16 października do 1 marca, jednak dopuszcza się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów w innym terminie, pod warunkiem stwierdzenia, że nie występują na nich lęgi oraz pod ścisłym nadzorem ornitologa, który po stwierdzeniu wystąpienia lęgu zatrzyma planowaną wycinkę i dopuści ją po zakończeniu tego lęgu i stałym wyprowadzeniu młodych z gniazda. Ponadto przewiduje się nasadzenia zastępcze drzew i krzewów kompensujące przeprowadzoną wycinkę.

W trakcie prac inwentaryzacyjnych z zakresu fauny stwierdzono występowanie gatunków płazów: ropucha szara, ropucha zielona, żaba trawna, żaba moczarowa, żaba zielona, traszka zwyczajna. Sezonowa migracja płazów do miejsc godowych odbywa się wzdłuż rzeki Rudawy, jej dopływów i rowów melioracyjnych położonych w granicach planowanej inwestycji. Miejscami zimowej hibernacji płazów (traszek, ropuch i żab z grupy brunatnych) są skupiska drzew i krzewów rosnące przy tych ciekach. Inwestycja nie zagraża bezpośrednio płazom, gadom, są jednak miejsca, w których należy zastosować szczególne środki ostrożności. Płazy są zwierzętami, które w okresie życia aktywnego mogą oddalać się od miejsca rozrodu na znaczną odległość natomiast w zasadzie są przywiązane do miejsc rozrodu i będą podążać w kierunku „swoich” miejsc godów. Może to powodować, że w okresie wiosennym wędrujące płazy pojawiają się w większej liczbie na terenie prowadzonej inwestycji.

Dla zmniejszenia możliwych oddziaływań w trakcie prowadzonych prac należy zapewnić stały nadzór herpetologiczny, który w razie zaistnienia takiej potrzeby, nakaze zastosować jedną z najbardziej odpowiadających w danej sytuacji działań minimalizujących, jak np.:

- 1) jeżeli na terenie inwestycji zostaną stwierdzone sezonowe migracje płazów, teren budowy należy zabezpieczyć, tak aby uniemożliwić płazom przedostanie się na teren, gdzie w wyniku prac byłyby zagrożone – w tym celu należy ustawić specjalne płotki, a płazy należy przenieść poza teren inwestycji w miejsce o podobnych warunkach siedliskowych, na tyle oddalone od terenu inwestycji, aby zwierzęta nie mogły powrócić na ten teren do czasu zakończenia prac; należy zastosować wygradzenia terenu w oparciu o ogrodzenie z folii lub siatki o oczkach 0,5x0,5 cm lub agrotkaniny, rozpiętej na palikach, do wysokości ok. 0,5 m n.p.t., z 10-15 cm daszkiem górnym (nawisem), w dolnej części wykopanej w podłoże do głębokości min 15 cm, w celu uniemożliwienia przedostawania się zwierząt na teren budowy.
- 2) nie należy dopuszczać do tworzenia się głębokich kolein i zasypywanie ich na bieżąco. Konieczne głębokie wykopy powinny być zabezpieczone w sposób



uniemożliwiający wpadanie tam zwierząt. Osobniki takie należy odławiać i wynosić poza teren budowy

- 3) studzienki, drenaże odwadniające i inne ew. pułapki na terenie budowy, do których mogą wpadać płazy muszą być tak zabezpieczone, żeby płazom, ale także innym małym zwierzętom uniemożliwić dostanie się do nich. Przede wszystkim studzienki powinny wystawać ponad powierzchnię gruntu na wysokość ok. 25 – 30 cm. Otwory górne powinny być szczelnie zamknięte, lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach 0,5 x 0,5 cm (lub mniejszych). Identycznie powinny być zabezpieczone wszelkie wloty boczne. W tych miejscach siatka musi być zamontowana na stałe, bez możliwości przejścia pod nią małych płazów. Miejsca takie powinny być systematycznie kontrolowane a ew. znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta muszą być niezwłocznie uwalniane.
- 4) należy również zwracać uwagę na tworzenie się wszelkich szczelin i niewielkich pułapek, do których mogą dostać się płazy.
- 5) każdy płaz, i inne małe zwierzę, których obecność stwierdzono na terenie prowadzonych robót, powinno być odłowione i wyniesione poza teren zagrożony działaniami budowlanymi

Ponadto, na etapie eksploatacji dla ochrony płazów i drobnych ssaków należy zastosować urządzenia uniemożliwiające wkraczanie tych zwierząt w postaci betonowych, pionowych progów o wysokości co najmniej 40 cm, u podnoża skarp nasypu drogowego na odcinkach przecinających obszary rozrodu i wędrówek płazów oraz po 100 m od nich.

Przy spełnieniu powyższych założeń, a także warunków wymienionych w niniejszej decyzji, należy uznać, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na środowisko przyrodnicze w rejonie lokalizacji inwestycji. Niemniej, w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu przyrodniczego, który ma skutkować określeniem skuteczności wdrożonych rozwiązań w zakresie ochrony siedlisk oraz gatunków motyli – modraszków *nausithos* i *telejus* oraz czerwonończyka nieparka, a także wskazaniem konieczności wprowadzenia dodatkowych działań wspierających zachowanie populacji tych motyli. Monitoring należy prowadzić przez 3 lata po rozpoczęciu eksploatacji przedsięwzięcia, a po upływie danego roku monitoringu, w terminie jednego miesiąca należy przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie szczegółowe sprawozdanie z wynikami powyższego monitoringu, wraz z dokumentacją fotograficzną. Wyjątkiem jest pierwszy rok, jeśli droga zostanie oddana do użytkowania po połowie października, wówczas monitoring należy rozpocząć w kolejnym roku eksploatacji obwodnicy.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 24.06.2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie postanowieniem z dnia 25.07.2016 r. znak: NZ-PZ-420-312/16 ZL/2016/06/1310 zawiadomił, że sprawa nie może zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 24.08.2016 r. Następnie, pismem znak: NZ-PZ-420-150/16 ZL/2016/06/1310 z dnia 12.08.2016 r. (data wpływu 22.08.2016 r.) wydał opinię, uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję w zakresie sanitarno – higienicznym, z zastrzeżeniem uwzględnienia przy realizacji inwestycji uwag i wniosków zawartych w opracowanym dla przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie oddziaływania na środowisko. Warunek Inspektora Sanitarnego został uwzględniony w nałożonych na Inwestora niniejszą decyzją środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto, zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy ooś, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, na stronach Centrum Informacji o Środowisku, a także na tablicach ogłoszeń urzędów gmin, przez tereny których przebiega planowana do realizacji inwestycja, wywieszono Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 24.06.2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu, informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie od 27.06.2016 r. do 18.07.2016 r. (tj. 21 dni). Zamieszczenie Obwieszczenia odbyło się prawidłowo na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Zabierzów oraz Urzędu Gminy Wielka Wieś, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W ustawowym terminie 21 dni, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem znak: OO.4210.10.2015.ASu z dnia 29.08.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów, w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zamieszczone było prawidłowo na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Zabierzów oraz Urzędu Gminy Wielka Wieś, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Dnia 02.09.2016 r. do tut Dyrekcji wpłynęło pismo Pana [redacted] Zarządu Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Zamoście” w Zabierzowie (dalej ROD), w sprawie uwzględnienia w projekcie budowlanym m. in.: wykonania ogrodzeń i ekranów dla części podzielonych ROD z furtkami oraz bramami wjazdowymi, zapewnienia oświetlenia zewnętrznego drogi głównej ROD w dwóch podzielonych częściach ROD (wschodnia i środkowa), zapewnienia zasilania w energię elektryczną w części wschodniej oraz środkowej ROD (nowe oświetlenie zewnętrzne w części wschodniej oraz częściowo zmieniona sieć kablowa z której zasilane są rozdzielnie zlokalizowane w tej części ROD), zapewnienia dostępu do wody dla działek położonych w części środkowej oraz wschodniej, wykonania drogi dojazdowej do części wschodniej ROD (likwidowanej przez budowę obwodnicy) z ulicy Krakowskie Przedmieście, wykonania miejsc postojowych w części wschodniej oraz środkowej ROD w miejsce likwidowanego parkingu.

W związku z ww. uwagami i wnioskami Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 06.09.2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu wystąpił do Pełnomocnika z prośbą o ustosunkowanie się do podnoszonych przez Pana [redacted] kwestii. Pismem z dnia 14.09.2016 r., uzupełnionym przy piśmie z dnia 28.09.2016 r. Nr Zabierzów/72/2016 poinformował co następuje. Zaprojektowane i przedstawione w raporcie ooś ekrany akustyczne w pełni chronią przed przekroczeniami w zakresie emisji hałasu obszar ROD w części wschodniej (zlokalizowanej po północnej stronie obwodnicy)



i częściowo w części środkowej (zlokalizowanej po południowej stronie obwodnicy, pomiędzy obwodnicą, starodrożem drogi krajowej nr 79, a łącznikiem – drogą nr 20) – wzdłuż obwodnicy. Niemniej dla całkowitej ochrony wszystkich części ROD zaproponowano dodatkowe ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach:

- E8 O1 W1T po stronie wschodniej od ok. km 0+050 dr nr 20 do km 0+330 dr nr 20,
- E10 O1 W1T po stronie zachodniej od ok. km 0+100 dr nr 20 do km 0+333 dr nr 20.

Ekrany te uwzględniono w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji. Dodatkowo, Pełnomocnik wyjaśnił, że obwodnica na całej długości będzie wydzielona ogrodzeniami, natomiast na etapie decyzji środowiskowej nie projektowano szczegółowo ogrodzeń, bram, furtek, a zagadnienie to będzie rozwiązane na etapie projektu budowlanego przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W zakresie infrastruktury kolidującej z inwestycją pełnomocnik zadeklarował, że wszystkie Sieci przerwane przez przedmiotową inwestycję zostały przewidziane do przebudowy w ten sposób, aby zachować ich funkcjonalność na dotychczas obsługiwanym terenie. Co się tyczy oświetlenia zewnętrznego drogi głównej ogrodu oraz nowego oświetlenia zewnętrznego w części wschodniej, nie zostało ono zaprojektowane na etapie dokumentacji opracowanej do wydania decyzji środowiskowej, natomiast zapewniono zachowanie zasilania dla istniejącego oświetlenia. Zasilanie części wschodniej i środkowej ROD zapewnione będzie poprzez przebudowę istniejących sieci. W zakresie dostępu do wody dla części wschodniej i środkowej ROD zapewniono przebudowę sieci wodociągowej. Ponadto, w części wschodniej zaprojektowano drogę nr 16, stanowiącą dojazd do ul. Osiedlowej Krakowskie przedmieście. Dojazd i parking w części środkowej ROD pozostają bez zmian, natomiast dla części wschodniej będzie możliwość zaprojektowania parkingu na terenie ogródków na etapie projektu budowlanego.

Odpowiedzi Pełnomocnika zostały przekazane do Pana \_\_\_\_\_ przy piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 30.09.2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu.

Ponadto, przy piśmie z dnia 28.09.2016 r. Nr Zabierzów/72a/2016 Pełnomocnik poinformował, iż w wyniku ponownej analizy przebiegu łącznika do drogi powiatowej K2128 w wariantcie tzw. alternatywnym (tj. wybranym do realizacji) celem pełnej ochrony ogrodów działkowych zlokalizowanych po wschodniej stronie łącznika w km 0+330 do 0+490 drogi nr 24 zaprojektowano ekran akustyczny E16 O1 R2. Ekran ten uwzględniono w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji. Pełnomocnik załączył dodatkowo rysunek przebiegu wariantu tunelowego na Odcinku 1 wraz z łącznikiem tzw. alternatywnym (wybranym przez Inwestora do realizacji), przedstawiający przebieg izofon bez zabezpieczeń oraz z zabezpieczeniami wprowadzonymi zgodnie z pismami z dnia 28.09.2016 r. Nr Zabierzów/72/2016 oraz Nr Zabierzów/72a/2016.

Na skutek złożenia przez Pełnomocnika dodatkowego materiału dowodowego (w postaci ww. pism z dnia 28.09.2016 r. Nr Zabierzów/72/2016 oraz Nr Zabierzów/72a/2016 w sprawie m. in. nowych ekranów akustycznych przewidzianych w rejonie ROD wzdłuż łącznika obwodnicy ze starodrożem drogi krajowej nr 79 oraz wzdłuż łącznika z drogą powiatową K2128, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia z dnia 30.09.2016 r. znak: OO.4210.10.2015.ASu ponownie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów, w terminie 3 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zamieszczone było prawidłowo na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Zabierzów oraz Urzędu Gminy Wielka Wieś, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Żadna ze stron (w tym Pan \_\_\_\_\_, ani żaden inny właściciel ogródków działkowych) nie wypowiedziała się i nie złożyła uwag w sprawie przedmiotowej inwestycji we wskazanym w ww. Zawiadomieniu terminie.

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

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

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

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

#### Pouczenie

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

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

Specjalista

26.10.2016 r.

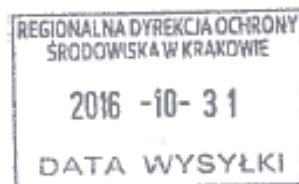
Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie

#### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, działająca przez Pełnomocnika -
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.ASu. a/a.

Przewodniczący Wydziału

27.10.2016





**Załącznik nr 1 do decyzji**  
**znak: OO.4210.10.2015.ASu**  
**z dnia 2016-10-28**

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Projektowana inwestycja ma na celu budowę obwodnicy następujących miejscowości w ciągu drogi krajowej nr 79: część miejscowości Modlniczka (gmina Wielka Wieś), Zabierzów, Kochanów i część miejscowości Niegoszowice (gmina Zabierzów) w powiecie ziemskim krakowskim. Początek zakresu opracowania zlokalizowanego na istniejącej drodze krajowej nr 79 w miejscu jej skrzyżowania z drogą powiatową nr 2128K do Brzezia i drogą gminną do Rząski. Koniec zakresu opracowania zlokalizowano na istniejącej drodze krajowej nr 79 przed jej skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 2128K do Rudawy. Przewidywane jest etapowanie inwestycji – budowa w podziale na krótsze odcinki realizacyjne.

Zakłada się etapowanie inwestycji w następujący sposób (w zakresie węzła w Zabierzowie – pozostały zakres inwestycji będzie realizowany jako całość):

- Etap I – Węzeł w Zabierzowie w km 1+065 wykonany zostanie jako skrzyżowanie jednopoziomowe w postaci ronda i łącznic w układzie docelowym. Odcinek od ronda w Zabierzowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2131 w Bolechowicach wykonany zostanie jako przekrój jednojezdniowy 1x2 pasy ruchu.
- Etap II – zmiana węzła w Zabierzowie w km 1+065 na dwupoziomowy – budowa wiaduktu, oraz budowa drugiej jezdni na odcinku od ronda w Zabierzowie o skrzyżowania z drogą powiatową nr 2131 w Bolechowicach.

Inwestycja była analizowana w dwóch odcinkach, które były poddane wariantowaniu (ODC 1: W1P, W1E, W1T, W2P, W2E, W2T, W3P, W3E, W3T, ODC 2: W1, W2). Dodatkowo, na Odcinku 1 zaprojektowano połączenia projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami poprzez drogi łącznikowe, które również zostały wariantowane.

Do realizacji przyjęto na Odcinku 1: W1T oraz wariant tzw. alternatywny (R2) łącznika drogi krajowej nr 79 z drogą powiatową nr K2128. Natomiast na Odcinku 2 przyjęto W2.

### **1. Charakterystyka wariantu wybranego do realizacji:**

#### **Odcinek 1 wariant 1 podwariant tunelowy (W1T):**

Wariant 1 na Odcinku 1 zaprojektowano od km 0+000,00 do km 3+316,24. Prędkość projektową  $V_p = 70$  km/h przyjęto na całej długości Odcinka 1.

Za węzłem w Zabierzowie obwodnica przebiega w łuku i omija po prawej stronie istniejącą szklarnię wielkopowierzchniową w odległości około 30 m, a po lewej stronie tereny cenne przyrodniczo w odległości około 50 m. Obwodnica przebiega w odległości około 100 – 150 m od zabudowań w Brzeziu.

Poza odcinkiem początkowym, z uwagi na tereny zalewowe, trasa została przeprowadzona na nasypie. Wysokość nasypu jest zróżnicowana w zależności od występowania obiektów inżynierskich. W miejscu skrzyżowania z drogą powiatową K2131 (ul. Rodziny Poganów w Zabierzowie i ul. Łąkowa w Bolechowicach) wysokość nasypów jest niewielka i nawiązuje do istniejącego przebiegu drogi powiatowej.



Podwariant tunelowy został opracowany na wniosek Inwestora i mieszkańców. Stanowi alternatywę przebiegu trasy na odcinku początkowym. Podwariant ten przewiduje wykonanie tunelu pod starodrożem drogi krajowej.

Wjazd do tunelu zaprojektowano na przedłużeniu łącznic prowadzących do Zabierzowa z węzła Radzikowskiego w odległości około 120 m od skrzyżowania z istniejącą DP K2128 (droga na Modlniczkę). Wyjazd z tunelu zaprojektowano w km około 0+420. Obsługa terenów przyległych odbywać się będzie poprzez starodroże drogi krajowej. Zaprojektowany układ drogowy uniemożliwia wykonanie połączenia istniejącego przebiegu drogi powiatowej DP K2128 (droga na Modlniczkę) z drogą gminną do Rząski po istniejącym śladzie, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Radzikowskiego. Skrzyżowanie tych dróg ze starodrożem drogi krajowej zaprojektowano w km 0+125 – na tunelu (zgodnie z dokumentacją rysunkową).

W celu zapewnienia zjazdu z węzła Radzikowskiego w bezpośrednim jego otoczeniu, na starodroże DK79, zaprojektowano łącznicę zjazdową krzyżującą się z istniejącą drogą powiatową.

W celu umożliwienia połączenia komunikacyjnego z kierunku Zabierzowa do Krakowa w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Radzikowskiego, wykonano tunel zjazdowy dla komunikacji zbiorowej. Tunel ten bierze początek za skrzyżowaniem z drogą serwisową zlokalizowaną po południowej stronie obwodnicy i łączy się z przebiegiem obwodnicy w tunelu głównym.

Z uwagi na różnice wysokościowe pomiędzy starodrożem i projektowanym tunelem, konieczne jest również zaprojektowanie dróg serwisowych w poziomie 0, które będą umożliwiały komunikację pomiędzy starodrożem, drogą do Rząski i drogą do Modlniczki.

W km 1+060 zaprojektowano węzeł drogowy z estakadą dla kierunku na wprost w poziomie +1 i skrzyżowaniem z wyspą centralną z szerokim pasem rozdziału w poziomie 0. Na węźle tym następuje połączenie w poziomie 0 projektowanej obwodnicy z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej DW774, zlokalizowanej po południowej stronie DK79 oraz z projektowanym przebiegiem drogi powiatowej DP K2128, zlokalizowanej po północnej stronie DK79.

#### **Odcinek 1 łącznik po północnej stronie obwodnicy do istniejącej drogi powiatowej K2128 (wariant tzw. alternatywny):**

Projektowany łącznik od węzła na obwodnicy do istniejącej drogi powiatowej K2128 posiada przekrój 1x2 - 1 jezdnia o dwóch pasach ruchu. Zaprojektowano przekrój drogowo – uliczny z chodnikiem i ścieżką rowerową po stronie zachodniej o szerokości 4,2m i poboczem gruntowym po stronie wschodniej o szerokości 1,5 m. Trasa łącznika przebiega przez tereny użytkowane rolniczo.

Połączenie łącznika z istniejącą drogą powiatową K2128 zaprojektowano w Brzeziu.

Łącznik krzyżuje się z istniejącą drogą powiatową poprzez skrzyżowanie skanalizowane, zlokalizowane w rejonie zabudowań, przebiegając od nich w odległości 20-30 m.

Z uwagi na ograniczenie zajęcia terenów sąsiednich, zaprojektowano łamane pierwszeństwo przejazdu, wydzielając dodatkowe pasy ruchu dla relacji w lewo i prawo.

#### **Odcinek 2 wariant 2:**

Początek wariantu 2 na Odcinku 2 przyjęto przy skrzyżowaniu z drogą powiatową K2131 (ul. Rodziny Poganów w Zabierzowie i ul. Łąkowa w Bolechowicach), skąd obwodnica (do końca swojego przebiegu) posiada przekrój 1x2 – 1 jezdnia z dwoma pasami ruchu i poboczami gruntowymi o szerokości 1,5 m.

Po lewej stronie drogi jest zlokalizowane boisko piłkarskie miejscowego klubu sportowego oraz projektowane jest Centrum Sportowe POTOK w Więckowicach.

Trasa obwodnicy krzyżuje się z drogą dojazdową do boiska w drugim poziomie, bez możliwości włączenia. Następnie droga przecina tory linii kolejowej relacji Zabrze – Katowice – Mysłowice – Kraków.

Obwodnica od strony północnej mija oczyszczalnię ścieków w km około 4+700. W kilometrze ok. 5+300 droga krzyżuje się w drugim poziomie, bez możliwości włączenia, z drogą gminną do Niegoszowic. Nie przewiduje się w tym miejscu połączenia projektowanej obwodnicy z drogą gminną. Pozostawia się tylko przejazd pod obwodnicą w ciągu groci gminnej do Niegoszowic.

Na końcowym odcinku obwodnicy w kilometrze około 5+800, przed projektowanym skrzyżowaniem ze starodrożem DK79 i drogą gminną do Niegoszowic, została zaprojektowana stacja kontroli pojazdów.

Projekt przewiduje wykonanie stacji kontroli pojazdów w pasie pomiędzy obwodnicą i drogą gminną do Niegoszowic. Stacja kontroli posiada zjazd z obwodnicy z kierunku Krzeszowic poprzez dodatkowy pas ruchu – lewoskręt oraz z kierunku Krakowa bezpośrednio z drogi głównej. Wjazd na obwodnicę będzie się odbywał w miejscu zjazdu.

Stacja będzie poprzedzona urządzeniami do preselekcji i sterowania ruchem, zaznaczonymi na planach orientacyjnie. Punkty preselekcji zlokalizowano w odległości min. 800 m od stanowiska kontroli.

Przewiduje się ogrodzenie terenu stacji kontroli, wyposażenie jej w wagę, stanowiska kontrolne, postojowe i przeładunkowe, oświetlenie całego terenu oraz zadaszenie miejsc kontrolnych.

W kilometrze około 6+000 znajduje się skrzyżowanie w postaci średniego ronda dwupasowego ze starodrożem drogi krajowej i drogą gminną do Niegoszowic. Ze starodroża zapewniony jest dojazd do istniejącego parkingu dla samochodów ciężarowych. Odcinek drugi projektowanej obwodnicy łączy się z istniejącą trasą drogi krajowej w sposób „płynny” około km 6+700.

Prędkość projektową  $V_p = 80$  km/h przyjęto na całej długości wariantu obwodnicy

## **2. Obiekty inżynierskie**

W ramach budowy przewidziano wykonanie:

a) na Odcinku 1:

- tunelu w km ok. 0+125,
- 3 mostów drogowych w km: ok. 0+869, ok. 1+621, ok. 0+124 (łącznik pd.),
- 3 wiaduktów drogowych w km: ok. 1+062, ok. 1+355, ok. 2+316.

b) na Odcinku 2:

- 2 mostów drogowych w km: ok. 6+202, ok. 0+147 (łącznica do starodroża DK79),
- 5 wiaduktów drogowych w km: ok. 0+747, ok. 1+940, ok. 2+720, ok. 3+803, ok. 5+260.

Dla wszystkich zaprojektowanych obiektów przewidziano posadowienie pośrednie przy zastosowaniu pali lub bezpośrednie ewentualnie ze wzmocnieniem podłoża, w zależności od lokalnych warunków gruntowych i wielkości obiektu. Ostateczna decyzja o sposobie posadowienia zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego, w oparciu o badania geologiczne i obliczenia statyczne.

Za wyjątkiem obiektów o konstrukcji ramowej wszystkie pozostałe obiekty inżynierskie posiadają pełnościennie przyczółki żelbetowe, ze ścianami bocznymi z podwieszonymi skrzydłami lub przyczółki w postaci oczepu opartego na palach z podwieszonymi skrzydłami.



W celu zabezpieczenia skarp drogowych przy wlotach i wylotach obiektów ramowych zaprojektowano ściany żelbetowe dostosowane do ukształtowania terenu i sytuacji drogowej.

Zależnie od rozpiętości przęseł, zaproponowano realizację filarów jednosłupowych o przekroju okrągłym lub prostokątnych, zaokrąglonych na obu końcach.

Ustroje niosące obiektów z uwagi na zastosowane materiały zaprojektowano jako żelbetowe, sprężone lub wykonane z blach falistych.

Pod względem konstrukcji przęseł zaproponowano następujące rozwiązania:

- obiekty sprężone/żelbetowe o przekroju płytowym,
- obiekty sprężone/żelbetowe o przekroju belkowo-płytowym,
- obiekty sprężone o przekroju skrzynkowym,
- obiekty z belek prefabrykowanych (rozwiązanie preferowane przez Inwestora dla rozpiętości 15-27 m),
- obiekty o konstrukcji zespolonej, beton-stal,
- obiekty ramowe żelbetowe (rozwiązanie preferowane przez Inwestora przy rozpiętościach poniżej 12 m),
- obiekty ramowe z blach falistych.

Odwodnienie pomostów obiektów przewiduje się w postaci wpustów odprowadzających wodę do rurociągów podwieszonych do konstrukcji niosącej lub spuszczonej wzdłuż podpór. Odwodnienie pozostałych obiektów jest powierzchniowe powiązane z systemem odwodnienia drogi.

Aby zachować drożność lokalnych korytarzy migracji kręgowców, wszelkie przeprawy mostowe oraz przepusty powinny spełniać warunki przejść dolnych małych dostosowanych do potrzeb poszczególnych gatunków lub grup gatunków.

Projektowany w początkowym fragmencie obwodnicy tunel będzie tunelem dwukomorowym z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Tunel będzie wyposażony w dodatkowe instalacje i urządzenia wymagające odrębnych projektów branżowych takich jak: odwodnienie, przepompownia, oświetlenie, wentylacja – naturalna, monitoring, oświetlenie awaryjne, zasilanie, sieć przeciwpożarowa. Tunel wykonany zostanie metodami odkrywkowymi. Ze względu na wysoki poziom wodonośny, znajdujący się od 0,2 m do 3,0 m pod powierzchnią terenu, przy realizacji niezbędne będzie zabezpieczenie wykopów przed napływem wody gruntowej. Dla zabezpieczenia stosunków gruntowo-wodnych zakłada się zastosowanie szczelnej obudowy wykopu w postaci palisady, ścian szczelnych lub ścian szczelinowych (odpowiednio do zastosowanej technologii: metoda odkrywkowa klasyczna lub metoda podstropowa - Mediolańska). Poniżej warstwy wodonośnej występują nieprzepuszczalne twardoplastyczne iły pylaste. Z uwagi na istniejące warunki geologiczne nie przewiduje się pompowania w głębszego, igłofiltrów czy innych rozwiązań mogących zaburzyć stosunki wodne oraz prowadzić do powstania leja depresyjnego. W przypadku wystąpienia dodatkowej, nie ujawnionej w odwiertach warstwy wodonośnej poniżej posadowienia może okazać się potrzebne odwodnienie powierzchniowe dna wykopu, lub wykonanie szczelnej płyty dennej. W czasie eksploatacji odwodnienie tunelu wykonane zostanie jako szczelne i odprowadzone do systemu odwodnienia drogi.

### **3. Przejścia ekologiczne**

Liczba przejść dolnych wynika bezpośrednio z liczby koniecznych do realizacji przepustów umożliwiających przejścia rowów melioracyjnych (poza przepustami położonymi w zachodniej części projektowanych wariantów). Przejścia dolne małe zapewnią lądowe pasy



przejścia po obu stronach ciek. Obiekty te będą wykonane jako konstrukcje ramowe żelbetowe lub z blach falistych. Rolę przejść dolnych średnich będą pełniły obiekty mostowe.

Wyjątkiem są przejścia na Odcinku 2 w km ok. 1+940, celowo zaprojektowane do pełnienia wyłącznie tej funkcji – mające zapewnić możliwość migracji dla większych gatunków ssaków. Przy obu typach przejść wskazana jest realizacja zieleni maskującej. Lokalizacje przejść zostały wskazane w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

#### **4. Regulacja cieków:**

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się następujący zakres regulacji istniejących cieków i rowów melioracyjnych:

##### **1. Odcinek 1:**

- Na odcinku od węzła Radzikowskiego do węzła w Zabierzowie (ODC 1 – W3T) jest projektowany tunel, w związku z powyższym ciek, który przecina projektowaną trasę DK-79 w km około 0+450 i płynie po stronie południowej tej trasy, ma zmienioną trasę i projektowany jest po stronie północnej obwodnicy – nowy przebieg ciek od km 0+420 do km 0+870.
- Potok Wedonka, przecina trasę obwodnicy w km około 0+720 zostanie przełożony na odcinku od km 0+720 do km 0+880, połączenie z istniejącym przebiegiem po stronie południowej i północnej. Prace na potoku Wedonka dotyczą regulacji ciek oraz przełożenia ciek na odcinkach o łącznej długości około 300 m.
- Ciek w km około 0+880 przecina trasę obwodnicy pod dużym kątem i łączy się z potokiem Wedonka po stronie południowej – korekta przebiegu, most w ciągu drogi krajowej w km 0+869,20; połączenie z projektowanym odcinkiem Wedonki po stronie północnej.
- Ciek w km około 1+210 przecina trasę obwodnicy pod dużym kątem w miejscu projektowanego węzła w Zabierzowie – korekta przebiegu ciek po stronie północnej obwodnicy, połączenie z ciek w km 1+344,79, most w ciągu drogi krajowej.
- Ciek w ok. km 1+344,79 – oczyszczenie, regulacja, umocnienia skarp.
- Potok Kluczowa w ok. km 1+621,80 – oczyszczenie, regulacja na odcinku około 50 m, umocnienia skarp, most w ciągu drogi krajowej.
- Ciek w km 2+192,47 – projektowany przepust.
- Rowy melioracyjne od km 2+700 do km 3+200 przecinają trasę obwodnicy pod dużym kątem – regulacja, zmniejszenie liczby rowów przecinających trasę obwodnicy poprzez połączenia po stronie północnej z sąsiednimi rowami, przepusty pod obwodnicą w km 2+720,07; km 2+905,02; km 3+079,79; km 3+192,31.
- Regulacja ciek po stronie południowej od km 2+970 do km 3+320 – korekta z uwagi na nasyp obwodnicy, oczyszczenie, udrożnienie, umocnienie skarp, przepust pod drogą.
- Regulacja ciek w km 0+365 łącznika po północnej stronie obwodnicy, ciek pod dużym kątem przecina łącznik, prace polegają na przełożeniu ciek na odcinku około 130 m, wykonaniu przepustu pod łącznikiem oraz przesunięciu włączenia ciek do potoku Wedonka (zgodnie z zakresem przedstawionym w dokumentacji rysunkowej).

##### **2. Odcinek 2:**

- Ciek w km od 0+00 do 0+300 – korekta przebiegu z uwagi na nasyp obwodnicy, oczyszczenie, udrożnienie, umocnienie skarp.
- Rowy melioracyjne od km 0+080 do km 0+230 – zmniejszenie liczby rowów przecinających trasę obwodnicy poprzez połączenia po stronie północnej z sąsiednimi rowami, przepust pod obwodnicą w km 3+508,35.

- Potok Kobylanka w km 0+800 – przecina trasę obwodnicy pod dużym kątem – korekta przebiegu cieków po stronie północnej od km 0+760 do km 10+070, most w ciągu drogi krajowej w km 0+759,44. Prace na potoku Kobylanka dotyczą regulacji cieków oraz przełożenia cieków na odcinkach o łącznej długości około 500 m.
- Cieki w km 2+330 do km 2+720 – przecinają trasę obwodnicy pod dużym kątem, korekta przebiegu cieków po stronie północnej, zmniejszenie liczby cieków przecinających trasę obwodnicy poprzez połączenia po stronie północnej z sąsiednimi ciekami, przepust pod drogą w km 2+330.
- Potok Będkówka w ok. km 3+960 – przecina trasę pod dużym kątem, korekta nie jest wymagana z uwagi na realizację w tym rejonie wiaduktu drogowego nad linią kolejową, regulacja cieków na odcinku około 150 m, przepust pod linią kolejową.

## 5. Ekran akustyczny

W rozstrzygnięciu niniejszej decyzji podano lokalizację ekranów akustycznych dla wariantu wybranego do realizacji, z podziałem na poszczególne odcinki inwestycji. Wszystkie ekrany mają wysokość co najmniej 4 m liczoną od poziomu jezdni. Taka wysokość ekranów wynika z przeprowadzonego modelowania rozprzestrzeniania się hałasu komunikacyjnego pochodzącego od ruchu na projektowanej obwodnicy. Oznaczenie „przebieg ekranu prosty” oznacza, że przebieg ekranu jest zbliżony do linii prostej, natomiast określenie „złożony” oznacza, że ekran ma kształt łamanej. W kilku przypadkach zaproponowano dodatkowo element ekranu pochylony w kierunku pasa ruchu o wysokości 1 m, umieszczony na szczycie 4-metrowego ekranu pionowego. Zaproponowane ekrany akustyczne zostały obliczone na podstawie obliczeń akustycznych dla prognozy ruchu na rok 2030. Ekrany przezroczyste powinny być oznaczone pionowymi pasami, nie należy stosować sylwetek ptaków.

Wskazany kilometraż urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt) ma charakter orientacyjny i może ulec nieznacznym zmianom podczas sporządzania projektu budowlanego.

Wszystkie projektowane ekrany akustyczne znajdują się na terenie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego poza ekranami:

- na odcinku 1 ekran E12O1 o długości 90 m,
- na odcinku 2 ekran E3O2W2 – 192 m.

## 6. Odwodnienie

Szczelny system odwodnienia będzie zapewniony poprzez zaprojektowanie odwodnienia powierzchniowego z przejściem całości spływającej wody z drogi do szczelnych rowów przydrożnych lub do ścieku z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej. Lokalizacja i ilość urządzeń oczyszczających wody opadowe będzie ściśle dostosowana do ukształtowania terenu (spadków, przepływających cieków), oraz do projektowanych parametrów drogi i jej infrastruktury (niwelety dróg, rowów oraz przepustów).

Przyjęty sposób projektowania (tj. ujęcie całości wód opadowych do urządzeń oczyszczających) został zastosowany w celu umożliwienia zretencjonowania i zatrzymania spływów powstałych w wyniku sytuacji awaryjnych, np. kolizji drogowej, mogących zawierać duże ilości substancji ropopochodnych. Odwodnienie dróg serwisowych ujęte zostanie wspólnie z odwodnieniem projektowanej obwodnicy.

Wody opadowe z poszczególnych zlewni przed wprowadzeniem do odbiornika zostaną podczyszczone w urządzeniach oczyszczających. Dla każdej ze zlewni projektowanego odcinka obwodnicy we wszystkich wariantach zastosowano komplet urządzeń



oczyszczających składający się z piaskownika i separatora substancji ropopochodnych, aby spełnić wymagania w zakresie jakości odprowadzanych ścieków do wód i do ziemi (Dz.U. 2014 poz. 1800).

Na ciągach kanalizacyjnych, w celu spełnienia wymagań Rozporządzenia nr 1/2011 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 6 lipca 2011 w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Rudawy, przewidziano zamontowanie w pierwszej studzience od wylotu kanału do odbiornika zastawki zamykanej przez obsługę ręczną w przypadku zdarzenia awaryjnego np. kolizji drogowej z wyciekami substancji niebezpiecznych.

Odbiornikami oczyszczonych wód opadowych będą istniejące ciekły, tj. rzeka Rudawa, potoki Wedonka, Kluczwoda (Wierchówka), Kobylanka, Będkówka, będące dopływami rzeki Rudawy oraz istniejące rowy melioracyjne, będące dopływami ww. cieków.

Zastosowane zostaną dwa rodzaje odwodnienia drogi:

- odwodnienie powierzchniowe z przejściem całości spływającej wody z drogi do szczelnych rowów przydrożnych lub do ścieku z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej w zależności od przekroju drogi,
- odwodnienie wgłębne odprowadzające wodę z dolnych warstw nawierzchni do rowów przydrożnych lub do kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie obiektów mostowych projektuje się w postaci wpustów odprowadzających wodę do rurociągów podwieszonych do konstrukcji niosącej. Odwodnienie to jest powiązane z systemem odwodnienia drogi.

Przyjęty system odwodnienia daje możliwość wykonania zbiorników retencyjnych zamkniętych, mieszczących się liniach zajętości.

Na Odcinku 1 we wszystkich wariantach dla podwariantu tunelowego W1T, dla odwodnienia tunelu oraz łącznicy wjazdu do tunelu koniecznym jest zastosowanie dwóch przepompowni wód opadowych. Wielkość i parametry obu przepompowni zostaną określone na etapie opracowywania PB.

## 7. Infrastruktura kolidująca

Inwestycja wymagać będzie przebudowy i rozbudowa infrastruktury kolidującej w obrębie pasa drogowego, w tym:

- linii napowietrznych energetycznych do 30 kV (trakcja kolejowa),
- sieci gazowej, w tym wysokiego ciśnienia DN 250 mm,
- sieci wodociągowej do DN 160 mm ze studniami i przyłączami, ale nie sieci magistralnej,
- sieci sanitarnych grawitacyjnych i tłocznych do DN 315 mm, na łącznej długości poniżej 1 km,
- sieci drenarskiej.

Specjalista

26.10.2016 r.

Naczelnik Wydziału

27.10.2016



Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska



## **ZAŁĄCZNIK NR 5**

Tabela nr 1: wnioski mieszkańców gminy Wielka Wieś

Tabela nr 1: wnioski mieszkańców gminy Wielka Wieś

L.p.	nr działki/km drogi	główne postulaty wniosku	data wniosku	data wpływu	Stanowisko Zamawiającego
1	2	3	4	5	6
gmina Wielka Wieś					
1	885/6	droga "północna" od ronda do ul.Kasztanowej jako droga dwukierunkowa	02.01.2019	03.01.2019	Uwaga uwzględniona
2	885/6	droga "północna" od ronda do ul.Kasztanowej jako droga dwukierunkowa	02.01.2019	03.01.2019	Uwaga uwzględniona
3	865/10	włączenie obw. Zabierzowa do obw. Krakowa poprzez węzeł na wysokości centrum logistycznego Goodmana	03.01.2019	04.01.2019	Uwaga nieuwzględniona – wniosek nie dotyczy zakresu opracowania
4	944	przeźroczyste ekrany akustyczne przy wjeździe w kierunku autostrady A4	28.12.2018	04.01.2019	Uwaga uwzględniona. W dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione rozwiązania odnoszące się do rozwiązania ekranów przeźroczystych po południowej stronie dowiązania do węzła Modlniczka

5	906/7	wydłużenie ekranów, przystanek przy zjeździe z ronda nad tunelem, zmiana drogi "północnej" od ronda do ul.Kasztanowej na drogę dwukierunkową, brak wjazdu na DK79 i autostradę, powrót do rozwiązań z 2014r.	01.01.2019	03.01.2019	Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie zlokalizowania przystanku, wydłużenia ekranów akustycznych. Ze względu na zachowanie warunków bezpieczeństwa i zgodności z warunkami technicznymi nie kontynuowano rozwiązań z poprzedniego etapu przygotowania inwestycji.
6	884/6	pozostawienie przystanku autobusowego w obecnej lokalizacji	24.12.2018	27.12.2018	Uwaga częściowo uwzględniona – odtworzono przystanek z nieznacznym przesunięciem wynikającym z kolizji z projektowanym rondem
6A	884/6	odpowiedź na przedstawioną propozycję, wznowienie wniosku o pozostawienie przystanku w obecnej lokalizacji	11.02.2019	18.02.2019	Uwaga częściowo uwzględniona – odtworzono przystanek z nieznacznym przesunięciem wynikającym z kolizji z projektowanym rondem
7	862/8	kładka nad projektowaną obwodnicą, przystanek na ul.Kasztanowej w obydwu kierunkach, droga "północna" jako droga dwukierunkowa	31.12.2018		Uwaga wprowadzona
8	900/2	droga "północna" od ronda do ul.Kasztanowej jako droga dwukierunkowa, przystanek autobusowy na drodze "północnej" od ronda, kładka lub tunel w ciągu ul.Kasztanowej	04.01.2019	05.01.2019	Uwaga wprowadzona
9	864/2	kładka nad projektowaną obwodnicą, przystanek na ul.Kasztanowej w obydwu kierunkach	-	04.01.2019	Uwaga wprowadzona
10	-	kładka nad projektowaną obwodnicą, droga "północna" jako droga dwukierunkowa	04.01.2019	08.01.2019	Uwaga wprowadzona



11	916/7	przystanek na ul.Kasztanowej w obydwu kierunkach, droga "północna" jako droga dwukierunkowa	14.01.2019		Uwaga wprowadzona
12	916/6	przystanek na ul.Kasztanowej w obydwu kierunkach, droga "północna" jako droga dwukierunkowa	14.01.2019		Uwaga wprowadzona
13	885/4, 885/5, 885/6, 885/7, 885/8	brak wjazdu do wymienionych działek	02.01.2019	14.01.2019	Uwaga bezzasadna. W dokumentacji projektowej uwzględniono odtworzenie istniejącego wjazdu na działkę 885/8. Budowa zjazdu należy do obowiązku właściciela terenu do którego ten zjazd ma prowadzić i odbywa się za zgodą zarządcy drogi.
14	916/6	przystanek na ul.Kasztanowej w obydwu kierunkach, droga "północna" jako droga dwukierunkowa	14.01.2019		Uwaga wprowadzona
15	-	droga "północna" od ronda do ul.Kasztanowej jako droga dwukierunkowa, zaproponować nie pogorszoną obsługę komunikacji miejskiej, przystanek bliżej NZOZ "Pasternik", przedstawić POR, kładka nad projektowaną obwodnicą, zaprojektować rozwiązania nie pogarszające stosunków wodnych, przebudowa ul.Handlowców i ul.Łąkowej	15.01.2019	21.01.2019	Uwaga wprowadzona. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na kolejnych etapach przygotowania inwestycji. Rozwiązania projektowe uwzględniają kompleksowe odwodnienie układu drogowego poprzez szczelny system kanalizacji z wyprowadzeniem wód do istniejącego układu cieków.

16	865/23	kładka nad projektowaną obwodnicą, droga "północna" jako droga dwukierunkowa, zaprojektować wjazd z ronda nad tunelem na estakadę, przebudować drogę wzdłuż "Witka" (ul.Łąkowa?) na drogę dwukierunkową, wybudować ścieżkę rowerową i chodniki łączące rondo nad tunelem z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym nad autostradą	02.01.2019	21.01.2019	Uwaga częściowo wprowadzona. W związku z zachowaniem zgodności z obowiązującymi przepisami i warunkami bezpieczeństwa nie zaprojektowano połączenia ronda nad tunelem z jezdnią w kierunku Krakowa. Wjazd na obwodnicę będzie możliwy z wykorzystaniem węzła łączącego stary ślad DK79 i ul. Szalacecką.
17	865/22	kładka nad projektowaną obwodnicą, droga "północna" jako droga dwukierunkowa, zaprojektować wjazd z ronda nad tunelem na estakadę, przebudować drogę wzdłuż "Witka" (ul.Łąkowa?) na drogę dwukierunkową, wybudować ścieżkę rowerową i chodniki łączące rondo nad tunelem z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym nad autostradą	02.01.2019	21.01.2019	Uwaga częściowo wprowadzona. W związku z zachowaniem zgodności z obowiązującymi przepisami i warunkami bezpieczeństwa nie zaprojektowano połączenia ronda nad tunelem z jezdnią w kierunku Krakowa. Wjazd na obwodnicę będzie możliwy z wykorzystaniem węzła łączącego stary ślad DK79 i ul. Szalacecką.
18	-	pozostawienie przystanku autobusowego w obecnej lokalizacji (Modlniczka Trzecie na ul. Kasztanowej, Modlniczka ul. Różańskiego)	11.01.2019	21.01.2019	Waga prowadzona – odtworzono przystanek autobusowy w lokalizacji zbliżonej do istniejącej
19	915/1	prośba o zachowanie dotychczasowych szlaków komunikacyjnych	10.01.2019	21.01.2019	Uwaga uwzględniona – projektowany układ komunikacyjny zapewnia pełne skomunikowanie terenów sąsiadujących z inwestycją
20	915/3	prośba o zachowanie dotychczasowych szlaków komunikacyjnych	10.01.2019	21.01.2019	Uwaga uwzględniona – projektowany układ komunikacyjny zapewnia pełne skomunikowanie terenów sąsiadujących z inwestycją
21	-	droga "północna" od ronda do ul.Kasztanowej jako droga dwukierunkowa	14.01.2019	23.01.2019	Uwaga uwzględniona

## **ZAŁĄCZNIK NR 6**

Tabela nr 2: wnioski mieszkańców gminy Zabierzów



Tabela nr 2: wnioski mieszkańców gminy Zabierzów

L.p.	nr działki/km drogi	główne postulaty wniosku	data wniosku	data wpływu	Stanowisko Zamawiającego
1	2	3	4	5	6
<b>gmina Zabierzów</b>					
1	-	udostępnienie dodatkowej dokumentacji, przesunięcie terminu składania uwag i wniosków na 14 dni od udostępnienia dokumentacji	20.12.2018	27.12.2018	Uwaga uwzględniona - termin składania wniosków został na życzenie mieszkańców wydłużony
2	385/106 i 385/113	przesunięcie łącznika w kierunku wschodnim, rozważenie możliwości przejęcia działki od Skarbu Państwa w zamian za teren oddany pod budowę łącznika	02.01.2019		Uwaga uwzględniona – łącznik został przesunięty co wyeliminuje pozostawienie „resztówek „, Wykup terenu odbywać się będzie na zasadach ogólnych
3	362,363,364,365,366,367,368,369,370, 371,374,355/2,354/7, 373/1,373/2,272/2, 346/2,355/2,354/7,348/3	wykonanie ekspertyzy w zakresie wpływu realizacji i eksploatacji inwestycji na budowie posadowione na wskazanych działkach, zachowanie ciągłości komunikacyjnej pomiędzy poszczególnymi częściami nieruchomości, lokalizacja ekranów akustycznych w obrębie nieruchomości	03.01.2019	04.01.2019	Uwagi dotyczące etapu realizacji inwestycji. W ramach realizacji wykonawca będzie zobowiązany wykonać inwentaryzację stanu obiektów zlokalizowanych wzdłuż budowanej drogi. Podczas realizacji inwestycji musi zostać zachowana ciągłość dojazdu do posesji, w przypadku jej ograniczenia wykonawca musi uzgodnić to z właścicielem
3A	362,363,364,365,366,367,368,369,370, 371,374,355/2,354/7,373/1,373/2,272/2, 346/2,355/2,354/7,348/3	zaprojektowanie ekranów dźwiękochłonnych w sąsiedztwie szklarni położonej na wymienionych działkach	11.01.2019	15.01.2019	Ekran zakustyczne zostały zaprojektowane zgodnie z wytycznymi DŚU. Na etapie powtórnej oceny oddziaływania ich lokalizacja i parametry zostaną zweryfikowane
4	382/3,382/4,396/2,396/3, 50	(postulaty skierowane do inwestora)	03.01.2019	07.01.2019	----

5	-	wiadukt nad drogą powiatową 2131K i rondo na poziomie terenu (rozwiązanie jak w km 1+300 (WD-1))	03.01.2019	07.01.2019	Uwaga nie nieuwzględniona – brak uzasadnienia ruchowego , większa zajętość terenu wykraczająca poza granice określone DŚU
6	-	wiadukt nad drogą powiatową 2131K i rondo na poziomie terenu (rozwiązanie jak w km 1+300 (WD-1))	03.01.2019	07.01.2019	Uwaga nie nieuwzględniona – brak uzasadnienia ruchowego , większa zajętość terenu wykraczająca poza granice określone DŚU
7	-	projektowany łącznik przy skrzyżowaniu z ul. Szlachecką jako droga z pierwszeństwem przejazdu, rozważyć alternatywne rozwiązanie dla skomunikowania drogi powiatowej 2131K z obwodnicą (np. tunel)	02.01.2019	10.01.2019	Uwaga możliwa do wprowadzenia przez zarządcę drogi powiatowej tj. ul. Szlacheckiej. Wprowadzenie jej będzie zasadne po zrealizowaniu inwestycji po weryfikacji faktycznych potoków ruchu
8	212/6	przesunięcie projektowanej obwodnicy od ul. Piaski i Krokusowej i wytyczenie jej w linii prostej na tym odcinku, wniosek o przekazanie informacji jakie wpłynęły na wybranie drogi "okrężnej" zamiast "najkrótszej"	03.01.2019	09.01.2019	Uwaga nie uwzględniona – niezgodność z wydaną DŚU
9	-	zastosowanie pasów zieleni izolacyjnej (ochronnej) na terenie m. Bolechowice, uwzględnienie ekranów akustycznych od ronda przy DP2131K do WD-3 (potok Kobylanka)			Uwaga nie uwzględniona – niezgodność z wydaną DŚU. Ze względu na prowadzenie niwelety wprowadzenie pasów zieleni izolacyjnej jest bezskuteczne
10	-	1)-4), 5) ograniczenie prędkości na DK79 w Rudawie, 6)-7), 8) utworzenie zjazdu z projektowanej obwodnicy na ul. Legionów Polskich, 9)-11)	10.01.2019	14.01.2019	Prędkość na odcinku DK79 objętej projektem jest dostosowana do obowiązujących przepisów i przyjętej geometrii drogi. DK79 (ul. Śląska) znajduje się poza zakresem opracowania. Zjazd na ul. Legionów Polskich (Kwiatowa) zapewniony jest poprzez projektowane rondo w Rudawie. Pozostałe uwagi nie odnoszą się do zakresu objętego dokumentacją projektową.
11	836/1	wykonanie dodatkowego włączenia do obwodnicy na odcinku Rudawa-Bolechowice	08.01.2019	14.01.2019	Uwaga nieuwzględniona – połączenia projektowanej obwodnicy z terenem istniejącym zostały ściśle określone w DŚU
12	-	1)-4), 5) ograniczenie prędkości na DK79 w Rudawie, 6)-7), 8) utworzenie zjazdu z projektowanej obwodnicy na ul. Legionów Polskich, 9)-11)	06.01.2019	14.01.2019	odpowiedź nr 10

13	-	1)-4), 5) ograniczenie prędkości na DK79 w Rudawie, 6)-7), 8) utworzenie zjazdu z projektowanej obwodnicy na ul. Legionów Polskich, 9)-11)	06.01.2019	14.01.2019	odpowiedź nr 10
14	-	1)-4), 5) ograniczenie prędkości na DK79 w Rudawie, 6)-7), 8) utworzenie zjazdu z projektowanej obwodnicy na ul. Legionów Polskich, 9)-11)	11.01.2019	14.01.2019	odpowiedź nr 10
15	-	1)-4), 5) ograniczenie prędkości na DK79 w Rudawie, 6)-7), 8) utworzenie zjazdu z projektowanej obwodnicy na ul. Legionów Polskich, 9)-11)	-	14.01.2019	odpowiedź nr 10
16	1117/1, 1117/2, 1118, 1119/26	minimalizacja zajętości wymienionych działek, wykonanie zjazdu publicznego na działkę 1117/1, brak zgody na lokalizację zatoki autobusowej na wymienionych działkach	14.01.2019	14.01.2019	odpowiedź nr 10
17	-	1)-4), 5) ograniczenie prędkości na DK79 w Rudawie, 6)-7), 8) utworzenie zjazdu z projektowanej obwodnicy na ul. Legionów Polskich, 9)-11)	05.01.2019	14.01.2019	odpowiedź nr 10
18	-	zmiana niwelety km 2+300-3+000, dodatkowe wały ziemne, ul.Łąkowa nad obwodnicą, zmiana przebiegu obwodnicy w km 1+600-3+100, budowa dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, zmiana organizacja ruchu na drogach sąsiednich, wykonanie ekspertyzy wpływu obwodnicy na jakość powietrza, udostępnienie materiałów, budowa mostu na rzece Kluczwoła, zaprojektowaniu obwodnicy w tunelu odc.1 W3	14.01.2019	14.01.2019	Uwaga nieuwzględniona. Wydana DŚU określa obszar realizacji inwestycji. Postulowane rozwiązania wykraczają poza przedmiotowy pas terenu. Ponadto zgodnie z warunkami wydanymi przez PGW Wody Polskie projektowana obwodnica przekracza teren podlegający zalewaniu przez wody rzeki Rudawy przez co jej niweleta nie może zostać obniżona
19	229/4	sprzeciw budowie drogi na działce 229/4 i wiążącym się z tym wyburzeniem domu	11.01.2019	18.01.2019	W ramach realizacji inwestycji na kolejnym etapie przygotowania zostanie opracowany projekt budowlany oraz określona zostanie granica terenu który przejęty zostanie za odszkodowaniem na rzecz Skarbu Państwa (docelowego pasa drogowego). Zajęcie terenu na przedmiotowej jest zajęciem minimalnym niezbędnym i wynika z przyjętych rozwiązań projektowych.
20	1117/1, 1117/2, 1118, 1119/26	minimalizacja zajętości wymienionych działek, wykonanie zjazdu publicznego na działkę 1117/1, brak zgody na lokalizację zatoki autobusowej na wymienionych działkach	12.01.2019	16.01.2019	Zajętość wymienionych działek została ograniczona do niezbędnego minimum. Zgodnie z wnioskiem zaprojektowano zjazd publiczny na działkę 1117/1.



21	1117/1, 1117/2, 1118, 1119/26	minimalizacja zajętości wymienionych działek, wykonanie zjazdu publicznego na działkę 1117/1, brak zgody na lokalizację zatoki autobusowej na wymienionych działkach	12.01.2019	16.01.2019	Zajętość wymienionych działek została ograniczona do niezbędnego minimum. Zgodnie z wnioskiem zaprojektowano zjazd publiczny na działkę 1117/1.
22	m. in. 197/6, 197/5	brak ekranów akustycznych nad ul.Sportową	31.12.2019		Ekran akustyczny został zaprojektowany zgodnie z warunkami DSU
23	-	rozbudowa ul. Łąkowej i Rodziny Poganów, Łącznik jako droga z pierwszeństwem względem DP2128K	13.01.2019		Uwaga nie uwzględniona – przebudowa istniejących dróg jest realizowana jedynie w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji i wynika to z obowiązujących przepisów. Zmiana organizacji ruchu na drodze powiatowej należy do jej zarządcy.
24	999/5	likwidacja lub przesunięcie zatoki autobusowej na Łączniku, usunięcie ekranów wzdłuż ww. działki, uwzględnienie gruntowego wymiennika ciepła wokół hali squash	14.01.2019	23.01.2019	Uwaga uwzględniona – skorygowano lokalizację zatoki
25	1089/5	umożliwienie zjazdu do działki bez zawracania na rondzie, przesunięcie ronda nad tunelem w gm. Wielka Wieś w miejsce istniejącego skrzyżowania ul.Kasztanowej z Krakowską, zaprojektować zjazd do działki 1087	14.01.2019	23.01.2019	Uwaga nie uwzględniona – układ wysokościowy projektowanego i istniejącego układu drogowego wyklucza możliwość zlokalizowania ronda w miejscu istniejącego skrzyżowania DK79 z ul. Kasztanową. W stanie istniejącym działka nr 1087 nie posiada zjazdu bezpośrednio z ul. Krakowskiej. Budowa zjazdu należy do obowiązku właściciela terenu na którym ten zjazd ma zostać wykonany. Powyższe odbywa się za zgodą zarządcy drogi z której zjazd będzie wykonany.
25A	1088/8	brak zgody na lokalizację zjazdu publicznego do Eximius Parku na działce 1088/8	14.01.2019	23.01.2019	Uwaga nieuwzględniona. Został odtworzony istniejący i funkcjonujący zjazd. Wszelkie zmiany jego funkcjonalności należą do właściciela terenu na którym zjazd został zlokalizowany
26	15/2, 15/3	przesunięcie ronda nad tunelem oraz wjazdu do tunelu w miejsce istniejącego skrzyżowania ul. Kasztanowej i Krakowskiej	14.01.2019	23.01.2019	Odpowiedź – uwaga nr 25
27	-	rozważyć alternatywne rozwiązanie dla skomunikowania drogi powiatowej 2131K z obwodnicą (np. tunel)	14.01.2019	23.01.2019	Uwaga nie uwzględniona. Zgodnie z założeniami przyjętymi w projekcie skrzyżowanie drogi powiatowej ma umożliwiać komunikację na wszystkich relacjach – jedynym ekonomicznie uzasadnionym i z minimalną ingerencją w teren przyległy jest budowa skrzyżowania jednopoziomowego.

28	201	usunięcie ekranów wzdłuż ww. działki, 2-3	04.01.2019	23.01.2019	<p>Lokalizacja i parametry ekranów z ustaleń z uzyskanej Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach. Na etapie projektu budowlanego przeprowadzona zostanie ponowna analiza oddziaływania akustycznego, w przypadku braku konieczności zastosowania ekranów – ekrany zostaną usunięte na omawianym odcinku.</p> <p>Chodniki zaprojektowano zgodnie z wymaganiami zarządcy drogi, zaprojektowane zostało w granicach terenu niezbędnego dla realizacji obwodnicy. Na pozostałym odcinku budowa chodnika należy do zarządcy drogi powiatowej.</p> <p>Przebudowa systemu melioracyjnego zostanie wykonana wyprzedzająco do pozostałych robót drogowych. Celem zminimalizowania ryzyka podtopienia przyległych posesji.</p>
29	185/7	dołożenie dodatkowych odcinków ekranów akustycznych, przeniesienie trasy jak najdalej od nieruchomości na ww. działce	11.01.2019	23.01.2019	Lokalizacja ekranów wynika z uzyskanej DSU. Na etapie projektu budowlanego zostanie przeprowadzona powtórna ocena oddziaływania mająca na celu weryfikację przyjętych rozwiązań projektowych
29A	185/7	przeniesienie trasy jak najdalej od nieruchomości na ww. działce	18.01.2019	24.01.2019	Uwaga nieuwzględniona – lokalizację projektowanej drogi określa wydana DSU
30	185/6	dołożenie dodatkowych odcinków ekranów akustycznych, przeniesienie trasy jak najdalej od nieruchomości na ww. działce	11.01.2019	23.01.2019	Odpowiedź – uwaga nr 29
31	-	46 punktów - uwagi i wnioski	15.01.2019	29.01.2019	Odpowiedź udzielona niezależnie gminie Zabierzów
32	192/4, 200	udzielenie informacji o przebiegu drogi w pobliżu w/w działek	21.01.2019	06.02.2019	<p>Na chwilę obecną brak jest podstawy do wypłaty odszkodowania z tytułu utraty wartości działek leżących przy drodze.</p> <p>Przedmiotowa dokumentacja na etapie koncepcji programowej stanowi podstawę do opracowania projektu budowlanego na podstawie którego zostanie uzyskana decyzja o Zezwolenia Realizacji Inwestycji Drogowej (ZRID). Tym samym dopiero rozwiązania zawarte w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją ZRID traktować można jako ostateczne. Do obowiązku inwestora należy wypłata odszkodowania z tyt. przejścia części nieruchomości pod przyszłą drogę.</p>