

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia**  
**mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko**

Na podstawie art. 71 ust. 2, pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.), a także zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2016 r. poz. 71 t.j.) w związku z art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego ( Dz. U. z 2016 r. poz. 71) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Powiatowych w Wieliczce ul. Sienkiewicza 13A, 32 – 020 Wieliczka działającego za pośrednictwem pełnomocnika Pana Marcina Cydzik, zam. ul. Łużycka 63/164, 30 – 658 Kraków złożonego w dniu 8.01.2016 r. (uzupełniony w dniu 15.01.2016 r.) do Urzędu Miasta i Gminy w Wieliczce.

**orzekam**

**I. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 2028K Zbydniowice – Siercza w km 2 + 435 – 4 + 725”.**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicy istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej nr 2028K z lokalnymi zajęciami pasów drogowych dróg powiatowych nr 2029K i 2035K oraz działek gminnych i prywatnych w miejscowościach: Grabówki, Podstolice, Sygneczów, Siercza. W stanie istniejącym droga powiatowa klasy Z posiada jezdnię bitumiczną o szerokości od 5,4 - 6 m na odcinku prostym. Jezdnia posiada nierówności, spękania i łaty. Ruch pieszy odbywa się po istniejącym obustronnym poboczu z kruszyw. Odwodnienie drogi zapewniają rowy przydrożne. Na przedmiotowej drodze odbywa się ruch komunikacji autobusowej. Zakres przedsięwzięcia obejmuje skrzyżowania zwykłe z drogami powiatowymi i gminnymi.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się remont nawierzchni bitumicznej wraz z poszerzeniem jezdni do 6 i 6,5 m na odcinku prostym (plus normatywne poszerzenie jezdni na łukach poziomych w planie). W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieniają się istotnie parametry techniczne jezdni. Ruch pieszy odbywać się będzie po projektowanym jednostronnym chodniku o szerokości ok. 2 m i długości ok. 2290 m, zlokalizowanym bezpośrednio przy jezdni, wykonanym z kostki betonowej. Wyznaczono przejścia dla pieszych przez jezdnię drogi powiatowej. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na znaczne poprawienie bezpieczeństwa ruchu pieszego, który obecnie odbywa po obustronnym poboczu. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę skrzyżowań z 2 drogami powiatowymi oraz z 6 gminnymi. Zaprojektowano przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni z kostki brukowej, z kruszywa i bitumicznej. Planuje się przebudowę 8 przystanków autobusowych zlokalizowanych na jezdni wraz z wykonaniem peronów autobusowych z kostki brukowej. Przedmiotowa inwestycja

zlokalizowana jest w zakresie istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej nr 2028 K.

II. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

## UZASADNIENIE

Na wniosek Zarządu Dróg Powiatowych w Wieliczce ul. Sienkiewicza 13A, 32 – 020 Wieliczka działającego za pośrednictwem pełnomocnika Pana Marcina Cydzik, zam. ul. Łużycka 63/164, 30 – 658 Kraków w oparciu o przedłożone dokumenty Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn. „**Przebudowa drogi powiatowej nr 2028K Zbydniowice – Siercza w km 2 + 435 – 4 + 725**”.

Do wniosku dołączona została karta informacyjna o planowanym przedsięwzięciu sporządzona zgodnie z art. 74 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz poświadczona przez właściwy organ, mapa – projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500 z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek, obejmująca obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2, art. 71 ust. 2 pkt 2 i art. 173 ust. 2 pkt 2 w/w ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.). Przedsięwzięcie objęte w/w wnioskiem zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 – „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71.) zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu może zostać stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie jest zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 74, ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego w dniu 20.01.2016 r. Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka zawiadomił wszystkie strony biorące udział w postępowaniu podając do publicznej wiadomości zawiadomienie o wszczęciu postępowania oraz o wystąpieniu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, poprzez:

- wywieszenie zawiadomienia na tablicy ogłoszeń budynku Urzędu Miasta i Gminy w Wieliczce, przy ul. Powstania Warszawskiego 1 i ul. Limanowskiego 32,

- ogłoszenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka,
- zamieszczenie w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie informacji o wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, określając miejsce składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie oraz miejsce gdzie można zapoznać się z aktami sprawy. Potwierdzenia zamieszczenia zawiadomienia znajdują się w aktach sprawy. Do Urzędu Miasta i Gminy w Wieliczce w wyznaczonym terminie nie wpłynęły uwagi oraz wnioski.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2013 r. poz. 1397 ze zm. ), przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia wymagana jest opinia organu ochrony środowiska – Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 20.01.2016 r. znak: WGKOŚ.6220.1.1.2016 Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka przesłał ww. organom wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z wymaganymi załącznikami.

W toku postępowania uzyskano:

- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – pismo znak: Nr OO.4240.1.42.2016.ASu z dnia 11.02.2016 r. o braku obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia,
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce – pismo Nr PSSE.ZNS-420-II-1/16 z dnia 8.02.2016 r. o braku obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W uzasadnieniu opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, że przebudowa drogi powiatowej nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego. Planowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu pojazdów, a więc nie zwiększy się emisja zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy i poziom hałasu emitowanych przez pojazdy do środowiska. Zastosowanie nowej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę płynności ruchu, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi. Odwodnienie drogi zostanie zapewnione poprzez zastosowanie odpowiednich pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni oraz projektowaną sieć kanalizacji deszczowej. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska stwierdził, że przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd nr 139, zaliczanym do regionu wodnego Górnej Wisły. Stan ilościowy i jakościowy tej JCWPd oceniono jako dobry. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie mieć negatywnego wpływu na wody podziemne i powierzchniowe oraz nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla w/w JCWP z JCWPd.

Natomiast Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wieliczce stwierdził, że w/w przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie warunków higieniczno-sanitarnych, a zatem

nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka przeanalizował wyżej wskazane stanowiska organów oraz pozostałe materiały zgromadzone w aktach sprawy w szczególności z punktu widzenia uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm. ) oraz z punktu widzenia charakteru przedsięwzięcia i uznał, iż przyjęte w nim rozwiązania chroniące środowisko będą zabezpieczały przedsięwzięcie przed ewentualnym szkodliwym oddziaływaniem wobec powyższego stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W myśl art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ winien zawrzeć informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust.1 uwzględnionych przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia takiej oceny.

W toku prowadzonego postępowania Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka, w oparciu o art. 63 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) dokonał szczegółowej analizy zgromadzonych akt sprawy uwzględniając zawarte w art. 63 ust. 1 uwarunkowania.

Analiza ta objęła:

### **1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:**

a) *Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.*

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicy istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej nr 2028K z lokalnymi zajęciami pasów drogowych dróg powiatowych nr 2029K i 2035K oraz działek gminnych i prywatnych w miejscowościach: Grabówki, Podstolice, Sygnezów, Siercza. W stanie istniejącym droga powiatowa klasy Z posiada jezdnię bitumiczną o szerokości od 5,4 - 6 m na odcinku prostym. Jezdnia posiada nierówności, spękania i łaty. Ruch pieszy odbywa się po istniejącym obustronnym poboczu z kruszyw. Odwodnienie drogi zapewniają rowy przydrożne. Na przedmiotowej drodze odbywa się ruch komunikacji autobusowej. Zakres przedsięwzięcia obejmuje skrzyżowania zwykłe z drogami powiatowymi i gminnymi.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się remont nawierzchni bitumicznej wraz z poszerzeniem jezdni do 6 i 6,5 m na odcinku prostym (plus normatywne poszerzenie jezdni na łukach poziomych w planie). W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmienią się istotnie parametry techniczne jezdni. Ruch pieszy odbywać się będzie po projektowanym jednostronnym chodniku o szerokości ok. 2 m i długości ok. 2290 m, zlokalizowanym bezpośrednio przy jezdni, wykonanym z kostki betonowej. Wyznaczono przejścia dla pieszych przez jezdnię drogi powiatowej. Realizacja

przedsięwzięcia wpłynie na znaczne poprawienie bezpieczeństwa ruchu pieszego, który obecnie odbywa po obustronnym poboczu.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę skrzyżowań z 2 drogami powiatowymi oraz z 6 gminnymi. Zaprojektowano przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni z kostki brukowej, z kruszywa i bitumicznej. Planuje się przebudowę 8 przystanków autobusowych zlokalizowanych na jezdni wraz z wykonaniem peronów autobusowych z kostki brukowej. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w zakresie istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej nr 2028 K.

*b) Powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.*

Przedsięwzięcie nie będzie powiązane z innymi przedsięwzięciami. Tereny nieruchomości sąsiednich to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej. Oddziaływanie wynikające z realizacji przedsięwzięcia będzie chwilowe i krótkotrwałe i odwracalne, a zatem po jego zakończeniu nie będzie się kumulowało z oddziaływaniem ewentualnych planowanych przedsięwzięć.

*c) Wykorzystania zasobów naturalnych.*

W celu realizacji przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane zasoby naturalne w ilościach mających znaczący wpływ na środowisko.

*d) Emisji i występowania innych uciążliwości.*

W trakcie realizacji przedsięwzięcia emitowane będą zanieczyszczenia pyłowe, związane z ruchem samochodów i maszyn wykonujących prace budowlane (drogowe). Oddziaływanie na stan czystości powietrza w fazie budowy związane będzie z poruszaniem się pojazdów mechanicznych (głównie samochodów ciężarowych i koparek). Planowana inwestycja nie zwiększy zasięgu oddziaływania na środowisko, przekroczenia norm hałasowych oraz zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych związanych z pracą urządzeń i maszyn budowlanych, które ustąpią wraz z zakończeniem prac. Aby zminimalizować te uciążliwości wykonawca robót zobowiązany będzie do stosowania sprzętu sprawnego technicznie, posiadającego atesty oraz prowadzenia prac w porze dziennej (w godzinach od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>). Uciążliwość hałasu będzie chwilowa i ustanie po zakończeniu etapu budowy, w związku z czym nie będzie ona miała istotnego wpływu na środowisko i nie wystąpi konieczność stosowania zabezpieczeń akustycznych.

*e) Ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.*

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje ryzyka wystąpienia poważnej awarii, w trakcie prac nie będą wykorzystywane substancje niebezpieczne. Odpady będą segregowane i gromadzone w miejscach do tego przeznaczonych, a po zakończeniu prac wywożone przez firmy posiadające stosowne zezwolenia.

**2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicy istniejącego pasa drogowego drogi

powiatowej nr 2028K z lokalnymi zajęciami pasów drogowych dróg powiatowych nr 2029K i 2035K oraz działek gminnych i prywatnych w miejscowościach: Grabówki, Podstolice, Sygneczów, Siercza.

Przebudowywana droga zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW 2000262137749 o nazwie Serafa oraz PLRW 2000162137299 o nazwie Wilga.

PLRW 2000262137749 - stan tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację dopuszczającą mniej rygorystyczne cele środowiskowe. W uzasadnieniu do derogacji zapisano, że JCWP Serafa jest bezpośrednim odbiornikiem ścieków oczyszczonych dla miasta Krakowa i osiągnięcie dobrego potencjału jest niemożliwe ze względu na brak możliwości technicznych.

PLRW 2000162137299 - stan tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zagrożona.

Wpływ działań antropogenicznych na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia wpływu tych oddziaływań, jak również dysproporcjonalne koszty generują konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów środowiskowych dla JCWP. Zgodnie z założonymi celami środowiskowymi, należy przede wszystkim nie pogarszać stanu wód.

Ponadto analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod kątem zagrożenia dla środowiska uwzględniono:

*- obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:*

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 139, zaliczonym do regionu wodnego Górnej Wisły. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przebudowywana droga zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW 2000262137749 o nazwie Serafa oraz PLRW 2000162137299 o nazwie Wilga. Przedsięwzięcie nie będzie mieć negatywnego wpływu na wody podziemne i powierzchniowe oraz nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla w/w JCWPd z JCWP.

*- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych*

Z przedmiotowej dokumentacji wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

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

Teren planowanej do przebudowy drogi nie leży w granicach żadnego obszaru Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000, zlokalizowanym w odległości ok. 10 km, jest obszar Łąki Nowohuckie PLH120069. W związku z tym, że planowana inwestycja prowadzona będzie w miejscu istniejącej drogi powiatowej, w znacznej odległości od ww. obszaru Natura 2000, należy stwierdzić, że zarówno podczas budowy jak i późniejszego użytkowania nie będzie miała negatywnego wpływu na siedliska, dla ochrony których wyznaczono ww. obszar.

- *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:*

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

- *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

W miejscu realizacji inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

- *gęstość zaludnienia:*

Planowane zamierzenie leży w obszarze w zabudowie o charakterze jednorodzinny i zagrodowym

- *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:*

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

### **3. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1) i 2), wynikającego z:**

a) *Zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać.*

Teren planowanej realizacji przedsięwzięcia (drogi) położony jest w miejscowościach Grabówki, Podstolice, Sygnezów, Siercza. Ze względu na charakter zadania przebudowa drogi będzie ono wpływać na grupę ludności zamieszkałą w zasięgu prowadzonej inwestycji, będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne. Inwestycja nie wpłynie w negatywny sposób na klimat akustyczny, jedynie na etapie robót budowlanych może wystąpić zwiększenie poziomu hałasu spowodowane pracą maszyn budowlanych oraz ruchem pojazdów ciężkich dowożących materiały budowlane. Emisje hałasu w fazie budowy będą miały charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy (czas trwania budowy). Podczas realizacji prac związanych z rozbudową drogi do powietrza atmosferycznego będą wprowadzane zanieczyszczenia w postaci spalin (pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu), substancji odorotwórczych (ich emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych) oraz pyłu (powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne).

Zanieczyszczenia te nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Ich emisja będzie miała charakter przede wszystkim nieorganizowany. Nie przewiduje się, aby przekroczyła wartości dopuszczalne i była uciążliwa dla środowiska.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się wzrostu emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, ponad dotychczasowy poziom.

Wręcz przeciwnie, w wyniku realizacji inwestycji, która przyczyni się do poprawy płynności ruchu stan sanitarny powietrza może ulec poprawie.

b) *Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.*

Przedsięwzięcie ze względu na jego lokalizację nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

c) *Wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.*

Ze względu na rodzaj realizowanego przedsięwzięcia jego oddziaływanie będzie miało

charakter krótkotrwały i nie będzie znacząco wpływać na stan środowiska naturalnego.

*d) Prawdopodobieństwa oddziaływania.*

W fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpią oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych (nieznaczna emisja energii i substancji związanych z pracą silników spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych, wytwarzaniem odpadów). Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie stwierdzono, brak oddziaływania na środowisko w fazie eksploatacji wynikające z realizacji przedsięwzięcia.

*e) Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.*

Ze względu na charakter zadania, jego czas realizacji będzie stosunkowo krótki. Po zakończeniu prac budowlanych zakończy się okres jego oddziaływania i ewentualne uciążliwości spowodowane ruchem pojazdów i maszyn wykorzystywanych do prowadzenia prac. Realizacja inwestycji wpłynie w sposób pozytywny na stan klimatu akustycznego ze względu na poprawę płynności ruchu. Inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na liczne elementy środowiska. Przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ludzi oraz będzie mieć pozytywny wpływ na otaczające środowisko.

Po rozpatrzeniu w/w. uwarunkowań oraz w oparciu o opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce, Burmistrz Miasta i Gminy w Wieliczce postanowieniem z dnia 19.02.2016 roku znak: WGKOŚ.6220.1.1.2016 nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko uznając, iż przyjęte we wniosku rozwiązania chroniące środowisko będą zabezpieczyły przedsięwzięcie przed ewentualnym szkodliwym oddziaływaniem.

Zawiadomieniem z dnia 23.02.2016 roku Burmistrz poinformował strony postępowania o wydaniu ww. postanowienia. Doręczenie o wydaniu postanowienia nastąpiło w trybie art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Z przedłożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wynika że planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicy istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej nr 2028K z lokalnymi zajęciami pasów drogowych dróg powiatowych nr 2029K i 2035K oraz działek gminnych i prywatnych w miejscowościach: Grabówki, Podstolice, Sygneczów, Siercza; powiat wielicki; województwo małopolskie.

W stanie istniejącym droga powiatowa klasy Z posiada jezdnię bitumiczną o szerokości od 5,4 - 6 m na odcinku prostym. Jezdnia posiada nierówności, spękania i łaty. Ruch pieszy odbywa się po istniejącym obustronnym poboczu z kruszyw. Odwodnienie drogi zapewniają rowy przydrożne. Na przedmiotowej drodze odbywa się ruch komunikacji autobusowej. Zakres przedsięwzięcia obejmuje skrzyżowania zwykłe z drogami powiatowymi i gminnymi.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się remont nawierzchni bitumicznej wraz z poszerzeniem jezdni do 6 i 6,5 m na odcinku prostym (plus normatywne poszerzenie jezdni na łukach poziomych w planie). W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieniają się istotnie parametry techniczne jezdni. Ruch pieszy odbywać się będzie po projektowanym jednostronnym chodniku o szerokości ok. 2 m i długości ok. 2290 m, zlokalizowanym bezpośrednio przy jezdni, wykonanym z kostki betonowej. Wyznaczono przejścia dla pieszych przez jezdnię drogi powiatowej. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na znaczne poprawienie bezpieczeństwa ruchu pieszego, który obecnie odbywa po obustronnym poboczu.



W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę skrzyżowań z 2 drogami powiatowymi oraz z 6 gminnymi. Zaprojektowano przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni z kostki brukowej, z kruszywa i bitumicznej. Planuje się przebudowę 8 przystanków autobusowych zlokalizowanych na jezdni wraz z wykonaniem peronów autobusowych z kostki brukowej.

Pod projektowanym chodnikiem, w miejscu likwidowanego rowu przydrożnego zaprojektowano kanalizację deszczową. Zapewni ona odwodnienie pasa drogowego, jak i przyległego terenu. Projektuje się kolektor kanalizacyjny o łącznej długości ok. 2100 m w granicach pasa drogowego. Zaprojektowano studnie kontrolne betonowe  $\varnothing$  1000 mm i  $\varnothing$  1200 mm oraz wpusty deszczowe  $\varnothing$  500 mm. Odbiornikami wód opadowych z projektowanej kanalizacji będą bezpośrednio istniejące rowy przydrożne, kanał kryty i rowy odpływowe. Dodatkowo projektuje się profilowanie istniejących rowów przydrożnych od strony jezdni, gdzie nie będzie występował chodnik oraz przebudowę przepustów. Przewiduje się umocnienie dna rowów płytami betonowymi i skarp płytami ażurowymi. Rowy przydrożne zapewnią odwodnienie pasa drogowego, jak i przyległego terenu. Docelowymi odbiornikami wód opadowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi powiatowej są rowy przydrożne, odpływowe i melioracyjne, które dopływają do rzek Serafa i Wilga.

W ramach prowadzonych prac przewiduje się wycinkę drzew w ilości ok. 50 szt i karczowanie krzewów o powierzchni ok. 200 m<sup>2</sup> kolidujących z planowaną inwestycją. W obszarze realizacji inwestycji nie występuje roślinność objęta ochroną. Wycinka drzew i krzewów planowana jest poza okresem lęgowym ptaków. Zezwolenie na usunięcie drzew i krzewów wydane będzie w formie odrębnej decyzji. Po wykonaniu robót budowlanych planuje się odtworzenie istniejących trawników oraz humusowanie z obsianiem wyprofilowanych skarp.

W ramach planowanej inwestycji wykonywane będą: roboty przygotowawcze (usunięcie humusu; rozbiórki nawierzchni pod: poszerzenie jezdni, budowany chodnik i perony autobusowe, przebudowywane zjazdy publiczne i indywidualne; frezowanie nawierzchni jezdni, wycinka kolidujących drzew), roboty ziemne (wykopy i nasypy, profilowanie rowów przydrożnych), roboty nawierzchniowe (wykonywanie warstw odcinających z piasku, warstw podbudowy i nawierzchni z kruszywa, warstw ścieralnych z mieszanek mineralno-asfaltowych oraz z kostki betonowej), roboty odwodnieniowe (montaż studni kontrolnych betonowych, wpustów deszczowych, kolektora deszczowego, przykanalika z PCV, przepustów betonowych i z PP), montaż elementów ulic (krawężniki, obrzeża, ścieki trójkątne/korytkowe), roboty wykończeniowe (umocnienia skarp nasypów i wykopów oraz rowów przydrożnych, humusowanie z obsianiem skarp, montaż wygradzeń segmentowych itp.).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego. Droga już istnieje i nie planuje się jej znaczącej przebudowy. Obecnie występuje niewielkie natężenie ruchu (ok. 2 800 poj./dobę) i spełnione są dopuszczalne poziomy hałasu emitowanego do środowiska. Planowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu pojazdów, a więc nie zwiększy się emisja zanieczyszczeń i poziom hałasu emitowanych przez pojazdy do środowiska. Zastosowanie nowej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę płynności ruchu, przez co ilość zanieczyszczeń oraz poziom hałasu emitowanych przez pojazdy do środowiska ulegnie zmniejszeniu. Budowa chodnika znacznie poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszego. Nowa nawierzchnia oraz poszerzenie i korekta geometrii jezdni wpłyną na istotną poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów.

Budowa kanalizacji opadowej praktycznie nie zwiększy ilości odprowadzanych wód opadowych do istniejących odbiorników w stosunku do ilości wód odprowadzanych

obecnie z istniejących rowów przydrożnych. Zlewnia wód opadowych dla projektowanej kanalizacji deszczowej jest taka sama, jak dla istniejących rowów przydrożnych przeznaczonych do likwidacji - nieznaczne zwiększenie odprowadzanych wód opadowych do odbiorników wynika z tego, że kanał deszczowy jest szczelny w porównaniu z rowem trawiastym. W wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z rozpatrywanej zlewni nie wystąpi przekroczenie dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń w zakresie wskaźników określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Ze względu na zastosowany system osadnikowy w projektowanej kanalizacji deszczowej, ilość substancji zanieczyszczających odprowadzanych do odbiorników wód ulegnie zmniejszeniu o ok. 10 - 15 %.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 139, zaliczonym do regionu wodnego Górnej Wisły. Stan ilościowy i jakościowy tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przebudowywana droga zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW 2000262137749 o nazwie Serafa oraz PLRW 2000162137299 o nazwie Wilga.

PLRW 2000262137749 - stan tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację dopuszczającą mniej rygorystyczne cele środowiskowe. W uzasadnieniu do derogacji zapisano, że JCWP Serafa jest bezpośrednim odbiornikiem ścieków oczyszczonych dla miasta Krakowa i osiągnięcie dobrego potencjału jest niemożliwe ze względu na brak możliwości technicznych.

PLRW 2000162137299 - stan tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona. Wpływ działań antropogenicznych na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia wpływu tych oddziaływań, jak również dysproporcjonalne koszty generują konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów środowiskowych dla JCWP. Zgodnie z założonymi celami środowiskowymi, należy przede wszystkim nie pogarszać stanu wód.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie mieć negatywnego wpływu na wody podziemne i powierzchniowe oraz nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla w/w JCWP z JCWPd.

Podczas robót budowlanych może dojść do chwilowego zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz hałasu z maszyn drogowych i środków transportu, przejazdu pojazdów przewożących materiały sypkie do budowy obiektu wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz pylenia będącego skutkiem prowadzonych robót budowlanych. Emisje te będą miały charakter czasowy, tzn. zanikną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady z następujących prac: robót ziemnych, ułożenia nawierzchni drogi, usuwania nawierzchni z istniejących jezdni, które będą wymagały przebudowy, wycinki drzew i krzewów, funkcjonowania zaplecza budowy. W rozumieniu przepisów ustawy o odpadach wykonawca, będzie wytwórcą odpadów. Do jego obowiązków będzie należeć zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w fazie budowy, np.: zgromadzenie powstających odpadów w sposób selektywny, zapewnienie właściwego magazynowania na terenie budowy oraz przekazanie do wtórnego wykorzystania lub sprzedaży - surowce wtórne przekazywane

specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów. Szczegółowy sposób postępowania z odpadami powinien być zgodny z wymaganiami określonymi w ustawie o odpadach.

Z uwagi na przewidywaną lokalizację inwestycji oraz prognozowany zasięg poszczególnych uciążliwości, transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

Teren planowanej do przebudowy drogi nie leży w granicach żadnego obszaru Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000, zlokalizowanym w odległości ok. 10 km, jest obszar Łąki Nowohuckie PLH120069. W związku z tym, że planowana inwestycja prowadzona będzie w miejscu istniejącej drogi powiatowej, w znacznej odległości od ww. obszaru Natura 2000, należy stwierdzić, że zarówno podczas budowy jak i późniejszego użytkowania nie będzie miała negatywnego wpływu na siedliska, dla ochrony których wyznaczono ww. obszar.

Charakter inwestycji nie przyczyni się do zmiany obecnego sposobu zagospodarowania terenu stwierdzono, że inwestycja ta nie stworzy zagrożeń dla siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt, nie naruszy także spójności sieci i integralności w/w. obszaru Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącej drogi.

Analiza przedłożonego wniosku o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w w/w dokumentach oraz w niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na ludzi. Inwestycja w przedstawionej formie będzie miała pozytywny wpływ na liczne elementy środowiska. Przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ludzi oraz będzie mieć pozytywny wpływ na otaczające środowisko. Przyczyni się także do ochrony wód rzeki Serafy przed możliwym zanieczyszczeniem niebezpiecznymi substancjami spowodowanym możliwą katastrofą lub wypadkiem na drodze spowodowanymi głównie przez ruch pieszych odbywający się w chwili obecnej poboczem wzdłuż jezdni.

Po rozważeniu informacji zawartych w przedłożonych dokumentach, uwzględniając łącznie uwarunkowania zawarte w art. 63 w/w ustawy, rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem jego skali i ich wzajemnych oddziaływań, wielkości zajmowanego terenu oraz wykorzystywania zasobów naturalnych, emisji i występowania innych uciążliwości, ryzyka wystąpienia poważnej awarii, a także jego położenia względem obszarów wrażliwych i cennych przyrodniczo uznano, że planowane przedsięwzięcie nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko. Przeanalizowano również wielkość i złożoność oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej, wobec czego nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, gdyż nie ma podstaw do utworzenia ograniczonego oddziaływania.

Strony postępowania na podstawie art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poinformowane zostały w dniu 23.02.2016 r. o przysługującym im prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 i 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organ prowadzący postępowanie stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.



1. Zgodnie z art. 72 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach ( Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z póź. zm. ) dołącza się do wniosku decyzji, o którym mowa w ust. 1. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o cztery lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie, ul. Lea 10, 30-048 Kraków, za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka (Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska) w terminie 14 dni od daty jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 oraz art. 129 § 1 i 2 kpa). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 kpa).
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Decyzja niniejsza jest ostateczna

z dniem 14.04.2016r

Wieliczka, dnia 25.04.2016r

Z up. Burmistrza  
Miasta i Gminy Wieliczka  
mgr inż. Henryk Wołak  
Gospodarka Komunalna i Ochrona Środowiska

Z up. Burmistrza  
Miasta i Gminy Wieliczka  
mgr inż. Henryk Wołak  
Gospodarka Komunalna i Ochrona Środowiska

Otrzymują :

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Wieliczce, ul. Sienkiewicza 13a, 32 – 020 Wieliczka
2. Pan Marcin Cydzik, ul. Łużycka 63/164, 30 – 658 Kraków
3. Gminny Zarząd Dróg w Wieliczce, ul. Limanowskiego 32, 32 – 020 Wieliczka
4. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, Plac Na Stawach 3, 30 – 107 Kraków
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Stroma 11, 32 – 020 Wieliczka
6. Strony postępowania, obwieszczenie zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz.1235 ze zm.) oraz art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego
7. Pani Góra Grażyna, Grabówki 128, 32 – 020 Wieliczka (Sołtys)
8. Pan Kurek Leszek, Sygnezów 202, 32 – 020 Wieliczka (Sołtys)
9. Pani Kapusta Halina, Siercza 300, 32 – 020 Wieliczka (Sołtys)
10. WGKOŚ a/a

do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia znak: WGKOŚ.6220.1.1.2016 z dnia 07.03.2016 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.

„Przebudowa drogi powiatowej nr 2028K Zbydniowice – Siercza w km 2 + 435 – 4 + 725”.

## 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

### 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie p.n.: "Przebudowa drogi powiatowej nr 2028K Zbydniowice – Siercza w km 2+435 - 4+725" kwalifikuje się jako planowane przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71). Planowana inwestycja zlokalizowana jest w zakresie istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej nr 2028 K z lokalnymi zajęciami pasów drogowych dróg powiatowych nr 2029 K i 2035 K oraz działek gminnych i prywatnych w miejscowościach: Grabówki, Podstolice, Sygneczów, Siercza; powiat wielicki; województwo małopolskie. W stanie istniejącym droga powiatowa klasy Z (zbiorcza) posiada jezdnię bitumiczną o szerokości od 5,40 - 6,00 m na odcinku prostym w planie. Jezdnia posiada nierówności, spękania i łaty. Ruch pieszy odbywa się po istniejącym obustronnym poboczu z kruszywa. Odwodnienie drogi zapewniają rowy przydrożne. Na przedmiotowej drodze odbywa się ruch komunikacji autobusowej. Na przedmiotowym odcinku występują skrzyżowania zwykłe z drogami powiatowymi i gminnymi. W zakresie opracowania występują następujące sieci uzbrojenia terenu: linie elektroenergetyczne napowietrzne i kablowe nn, linia oświetlenia ulicznego nn, linie teletechniczne napowietrzne i kablowe, wodociągi, gazociągi.

Zieleń wysoka i niska reprezentowana jest przez gatunki liściaste i iglaste. Przy drodze powiatowej zlokalizowana jest głównie zabudowa mieszkaniowa; występuje też zabudowa usługowa. W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się remont nawierzchni bitumicznej wraz z poszerzeniem jezdni do 6,00 i 6,50 m na odcinku prostym w planie (plus normatywne poszerzenie jezdni na łukach poziomych w planie). W związku z tym, że nie zmieniają się istotnie parametry techniczne jezdni, planowana inwestycja nie wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu pojazdów. W granicach opracowania ruch pieszy odbywać się będzie po projektowanym jednostronnym chodniku o szer. 2,00 m, zlokalizowanym bezpośrednio przy jezdni wykonanym z kostki betonowej, długości ok. 2290 m. Szerokość chodnika mierzona jest łącznie z krawężnikiem betonowym 20/30 cm, lecz bez obrzeża betonowego 8/30 cm. Budowa chodnika wpłynie na znaczne poprawienie bezpieczeństwa ruchu pieszego, który obecnie odbywa się po obustronnym poboczu. Wyznaczono przejścia dla pieszych przez jezdnię drogi powiatowej.

W zakresie opracowania przewiduje się przebudowę skrzyżowań z 2 drogami powiatowymi oraz z 6 gminnymi. Zaprojektowano przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni z kostki brukowej koloru czerwonego, z kruszywa i bitumicznej. Planuje się przebudowę 8 przystanków autobusowych zlokalizowanych na jezdni wraz z

wykonaniem peronów autobusowych z kostki brukowej. Szerokość projektowanych peronów wynosi 2,00 m + 1,50 m powierzchni przeznaczonych dla pasażerów oczekujących na przyjazd autobusu, długość peronów – 15 (10) m. Pod projektowanym chodnikiem, w miejscu likwidowanego rowu przydrożnego zaprojektowano kanalizację deszczową. Zapewni ona odwodnienie pasa drogowego, jak i przyległego terenu. Projektuje się kolektor kanalizacyjny o łącznej długości ok. 2100 m w granicach pasa drogowego. Zaprojektowano studnie kontrolne betonowe Ø 1000 mm i Ø 1200 mm oraz wpusty deszczowe Ø 500 mm. Odbiornikami wód opadowych z projektowanej kanalizacji będą bezpośrednio istniejące rowy przydrożne, kanał kryty i rowy odpływowe. Dodatkowo projektuje się profilowanie istniejących rowów przydrożnych od strony jezdni, gdzie nie będzie występował chodnik oraz przebudowę przepustów. Przewiduje się umocnienie dna rowów płytami betonowymi i skarp płytami ażurowymi. Rowy przydrożne zapewnią odwodnienie pasa drogowego, jak i przyległego terenu. Docelowymi odbiornikami wód opadowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi powiatowej są rowy przydrożne, odpływowe i melioracyjne, które dopływają do rzek Serafa i Wilga. Budowa kanalizacji deszczowej praktycznie nie zwiększy ilości odprowadzanych wód opadowych do istniejących odbiorników w stosunku do ilości wód odprowadzanych obecnie z istniejących rowów przydrożnych. Wstępnie nie przewiduje się przebudowy sieci infrastruktury technicznej, które kolidowałyby z planowaną inwestycją. Ewentualna przebudowa sieci infrastruktury technicznej, wynikać będzie z uzgodnień z Gestorami tych sieci na naradzie koordynacyjnej w Starostwie Powiatowym w Wieliczce. Dla istniejących linii elektroenergetycznych napowietrznych i kablowych niskiego napięcia, linii oświetlenia ulicznego niskiego napięcia, linii teletechnicznych napowietrznych i kablowych, wodociągów i gazociągów, ewentualna ich przebudowa nie należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71). Projektowane przedsięwzięcie inwestycyjne, którego dotyczy niniejsza informacja oraz zakres oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje działki zlokalizowane w gminie Wieliczka, powiat wielicki, województwo małopolskie o numerach ewidencyjnych:  
 49, 172/2, 226 - obręb Grabówki; jedn. ewid. Wieliczka  
 53/1 - obręb Podstolice; jedn. ewid. Wieliczka  
 158/2, 103 - obręb Sygnezów; jedn. ewid. Wieliczka  
 10/1, 4/8, 10/7 - obręb Siercza; jedn. ewid. Wieliczka

## 2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Zestawienie zajmowanych powierzchni poszczególnych elementów zagospodarowania terenu:

Lp.	Rodzaj nawierzchni	Powierzchnia
		[m <sup>2</sup> ]
1.	Nawierzchnia bitumiczna jezdni	15 200
2.	Nawierzchnia pobocza	2 300
3.	Nawierzchnia chodników i peronów autobusowych	4 120
4.	Nawierzchnia zjazdów	2 500
5.	Odtworzenie zieleni	5 000
Suma		29 120

Istniejąca droga powiatowa obecnie pełni funkcję komunikacyjną i po wykonaniu przedsięwzięcia budowlanego jej funkcja się nie zmieni. W ramach prowadzonych prac przewiduje się wycinkę drzew w ilości ok. 50 szt. i karczowanie krzewów o powierzchni ok. 200 m<sup>2</sup> kolidujących z planowaną inwestycją. W zakresie opracowania nie występuje roślinność objęta ochroną. Zezwolenie na usunięcie drzew i krzewów wydane będzie w formie odrębnej decyzji. Wycinka drzew i krzewów planowana jest poza okresem lęgowym ptaków. Po wykonaniu robót budowlanych planuje się odtworzenie istniejących trawników oraz humusowanie z obsianiem wyprofilowanych skarp.

### **3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności - ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia)**

Używane substancje oraz stosowane technologie podczas realizacji planowanego zadania inwestycyjnego nie pociągają za sobą ryzyka poważnej awarii i wynikającego z niej potencjalnego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. W fazie budowy wykonywane będą roboty przygotowawcze (usunięcie humusu; rozbiórki nawierzchni pod: poszerzenie jezdni, budowany chodnik i perony autobusowe, przebudowywane zjazdy publiczne i indywidualne; frezowanie nawierzchni jezdni, wycinka kolidujących drzew), roboty ziemne (wykopy i nasypy, profilowanie rowów przydrożnych), roboty nawierzchniowe (wykonywanie warstw odcinających z piasku, warstw podbudowy i nawierzchni z kruszywa, warstw ścieralnych z mieszanek mineralno-asfaltowych oraz z kostki betonowej), roboty odwodnieniowe (montaż studni kontrolnych betonowych, wpustów deszczowych, kolektora deszczowego, przykanalika z PCV, przepustów betonowych i z PP), montaż elementów ulic (krawężniki, obrzeża, ścieki trójkątne/korytkowe), roboty wykończeniowe (umocnienia skarp nasypów i wykopów oraz rowów przydrożnych, humusowanie z obsianiem skarp, montaż wygradzeń segmentowych itp.).

Do ww. robót zostanie zastosowany następujący sprzęt:

- koparka, ładowarka - roboty ziemne, transport na niewielkie odległości,
- samochód ciężarowy - wywóz odpadów budowlanych (gruzu), dowóz piasku, kruszywa i mieszanek mineralno-asfaltowych, dowóz i wywóz humusu,
- spycharka - równanie terenu, rozłożenie piasku i kruszywa,
- rozścielacz - rozłożenie mieszanek mineralno-asfaltowych,
- zagęszczarka - zagęszczanie podłoża,
- walec - zagęszczanie podłoża i podbudowy z kruszyw mineralnych, wałowanie warstw mineralno-asfaltowych,
- ciągnik - wywózka usuniętych drzew, zasiew trawy,
- brona - uprawa gleby (humusowanie),
- piły, siekiery - wycinka drzew, nacinanie nawierzchni jezdni

### **4. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.**

Na potrzeby przebudowy drogi powiatowej prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały, takie jak: mieszanki mineralno-asfaltowe, beton konstrukcyjny, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe oraz inne elementy wykończenia drogi; poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców i materiałów do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru

robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane w technologii. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Szacunkowe zapotrzebowanie na wykorzystanie energii, paliw i wody w trakcie prowadzenia robót budowlanych, przy założeniu jednoczesnej realizacji wykonawstwa robot drogowych i rozbiórek: energia elektryczna – do napędu urządzeń, oświetlenia i zasilania placu budowy pobierana z agregatu prądotwórczego i z sieci elektroenergetycznej w ilości ok. 40-60 kWh/dobę,

- energia cieplna – nie przewiduje się,
- gaz - nie przewiduje się,
- paliwa do sprzętu pobierane z rejestrowanych stacji paliw,
- woda pobierana z sieci wodociągowej lub dowożona beczkowozami w ilości ok. 20 m<sup>3</sup> na miesiąc.

Szacunkowo przyjmuje się, że do wykonania przedmiotowego zadania inwestycyjnego zostanie wykorzystana następująca ilość materiałów, dowożona na plac budowy specjalistycznymi samochodami ciężarowymi lub wytwarzana na miejscu budowy:

- beton cementowy - 498 m<sup>3</sup>
- mieszanki mineralno-asfaltowe - 2 073 m<sup>3</sup>
- kruszywo mineralne - 2 976 m<sup>3</sup>
- kostka betonowa - 421 m<sup>3</sup>

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

## **5. Rozwiązania chroniące środowisko:**

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie stanu klimatu akustycznego. Droga już istnieje i nie planuje się jej znaczącej przebudowy. Będzie tylko wykonane poszerzenie każdego z pasów ruchu o maksymalnie ok. 0,50 m, aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu mijających się pojazdów. Będą przebudowywane wloty dróg powiatowych i gminnych do drogi powiatowej nr 2028 K, aby można było odpowiednio zakończyć chodnik w rejonie skrzyżowań i poprawić widoczność na skrzyżowaniu. Obecnie występuje niewielkie natężenie ruchu (ok. 2 800 poj./dobę) i spełnione są dopuszczalne poziomy hałasu emitowanego do środowiska.

Planowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu pojazdów, a więc nie zwiększy się emisja zanieczyszczeń i poziom hałasu emitowanych przez pojazdy do środowiska. Zastosowanie nowej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę płynności ruchu, przez co ilość zanieczyszczeń oraz poziom hałasu emitowanych przez pojazdy do środowiska ulegnie zmniejszeniu.

Budowa chodnika znacznie poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszego. Nowa nawierzchnia oraz poszerzenie i korekta geometrii jezdni wpłyną na istotną poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów. Budowa kanalizacji opadowej wpłynie na nieznaczne zwiększenie ilości odprowadzanych wód opadowych do istniejących odbiorników w stosunku do ilości wód odprowadzanych obecnie z istniejących rowów przydrożnych. Zlewnia wód opadowych dla projektowanej kanalizacji deszczowej jest taka sama, jak dla istniejących rowów przydrożnych przeznaczonych do likwidacji - nieznaczne zwiększenie odprowadzanych wód opadowych do odbiorników wynika z tego, że kanał deszczowy jest szczelny w porównaniu z rowem trawiastym oraz projektuje się szczelną nawierzchnię chodnika, peronów przystankowych, zjazdów i poszerzenia jezdni.

Na terenie objętym inwestycją nie stwierdzono obecności pławów. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd)



oznaczonym europejskim kodem PLGW 2200139, zaliczonym do regionu wodnego Górnej Wisły. Stan ilościowy i jakościowy tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych. Przebudowywana droga zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW 2000262137749 o nazwie Serafa oraz PLRW 2000162137299 o nazwie Wilga. PLRW 2000262137749 – stan tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację dopuszczającą mniej rygorystyczne cele środowiskowe. W uzasadnieniu do derogacji zapisano, że JCWP Serafa jest bezpośrednim odbiornikiem ścieków oczyszczonych dla miasta Krakowa i osiągnięcie dobrego potencjału jest niemożliwe ze względu na brak możliwości technicznych. PLRW 2000162137299 – stan tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona. Wpływ działań antropogenicznych na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia wpływu tych oddziaływań, jak również dysproporcjonalne koszty generują konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów środowiskowych dla JCWP. Zgodnie z założonymi celami środowiskowymi, należy przede wszystkim nie pogarszać stanu wód. Planowana inwestycja przyczyni się do poprawy środowiska wodnego na analizowanym obszarze. Rozbudowa drogi nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu pojazdów, a więc nie zwiększy się emisja zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy do wód powierzchniowych. Zastosowanie nowej nawierzchni jezdni i jej poszerzenie wpłynie na poprawę płynności ruchu, przez co ilość zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy do wód ulegnie zmniejszeniu (zmniejszy się emisja spalin, ilość pyłów z zużytych klocków hamulcowych). Projektowana kanalizacja deszczowa posiada studnie i wpusty z osadnikami, które wpłyną na zmniejszenie ilości substancji zanieczyszczających, wprowadzanych do odbiorników wód. Rowy przydrożne będą posiadały na końcu osadnik betonowy przed wlotem do projektowanej kanalizacji deszczowej. Nowa nawierzchnia jezdni przyczyni się do znacznego obniżenia kosztów utrzymania drogi, a przede wszystkim do zmniejszenia częstotliwości remontów, które zawsze pociągają za sobą wiele uciążliwości dla środowiska, w tym wodnego. Przewidywana ilość substancji zanieczyszczających, wprowadzanych do odbiorników wód spełnia wymagane normy. W czasie prowadzenia robót, korzystny wpływ na środowisko będzie miało zastosowanie technologii zmniejszających emisję hałasu i zanieczyszczeń powietrza do środowiska poprzez zastosowanie standaryzowanego sprzętu i pracy w porze dziennej w czasie robót. Takie rozwiązanie stanowić będzie barierę zabezpieczającą środowisko na zewnątrz prowadzonych procesów wykonawczych. Wszystkie prace wykonywane będą zgodnie z wszelkimi normami środowiskowymi i BHP. Urządzenia techniczne i wyroby budowlane wykorzystywane będą zgodnie z dyrektywami i normami UE oraz będą posiadały oznakowanie CE, bądź polski znak budowlany B.

##### **5. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzonych do środowiska naturalnego substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:**

**Etap budowy** charakteryzuje się powstawaniem hałasu, drgań i spalin, których źródłem są maszyny i urządzenia napędzane silnikami spalinowymi, używane do prowadzenia robót przygotowawczych, ziemnych, nawierzchniowych, montażowych i innych prac. Uciążliwości z tym związane mają charakter krótkotrwały i są ściśle związane z pracami wykonywanymi na danym terenie. Ta emisja zanieczyszczeń do powietrza ma charakter miejscowy i okresowy – występuje tylko w okresie prowadzenia robót budowlanych. Po

zakończeniu prac całkowicie ustępuje. Wykonawcy robót są zobligowani do używania maszyn, sprzętu, urządzeń i technologii, które nie powinny przekraczać dopuszczalnych norm hałasu, a także wprowadzać nadmiernych drgań (wibracji) w podłoże. Równocześnie zakłada się, że sprzęt budowlany pracujący na terenie budowy będzie w pełni sprawny technicznie i nie będzie źródłem dodatkowych zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. Roboty budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej. Uciążliwość dla powietrza atmosferycznego w fazie budowy stanowić będzie pył powstający podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być okresowo dokuczliwe, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza.

*W fazie budowy drogi nie będzie występowało zagrożenie dla wód powierzchniowych, podziemnych i gleby. W czasie budowy wpływ wykonywanych robót na jakość i ilość odprowadzanych ścieków oraz wody gruntowe może być wyraźny jedynie w obszarze zaplecza budowy oraz placu budowy. Prace wykonywane na placu budowy nie będą powodować powstawania istotnych ilości ścieków. Lokalnie niewielkie place zaplecza budowy służyć będą głównie jako miejsca postojowe maszyn i pojazdów i zaplecza socjalne pracowników. Na placach tych należy szczególną uwagę zwracać na składowanie podręcznych zapasów paliwa, tankowanie maszyn budowlanych oraz sposób prowadzenia napraw awaryjnych maszyn i pojazdów, aby nie wystąpiły wycieki paliwa, olejów i innych płynów eksploatacyjnych, które mogą zanieczyścić wodę i glebę. Wszystkie odpady powstające na etapie budowy drogi powinny być wstępnie segregowane i magazynowane na terenie a następnie przekazane do wtórnego wykorzystania lub sprzedaży - surowce wtórne przekazywane specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów. Odpady powinny być składowane w wyznaczonym miejscu. Miejsce składowania odpadów powinno być izolowane od środowiska. Na terenie składowania odpadów należy zachować bezpieczeństwo i higienę oraz zabezpieczyć przed osobami obcymi. Odpady nieprzydatne do wykorzystania będą wymagały deponowania na składowisku. Odpadową masę roślinną tworzy roślinność z usuniętych drzew. Odpadowa masa zielona taka, jak: gałęzie, liście, pozostałości z karczowania, stanowić będzie również odpad wymagający zagospodarowania. Zadanie to będzie obowiązkiem wytwórcy tych odpadów, czyli jednostki wybranej do wykonania tych czynności. Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – powinny być rozdrabniane i kierowane w miarę możliwości do kompostowania. Możliwe jest również przekazanie odpadu osobom fizycznym. Powstawały będą również odpady z grupy 17 01 81 - odpady z remontów dróg pochodzące z frezowania nawierzchni drogi. Ponadto w fazie budowy będą powstawać odpady komunalne: 20 03 01 – niesegregowane odpady komunalne. Usunięcie odpadów powstających podczas budowy drogi, zgodnie z aktualnymi przepisami, będzie należeć do wykonawcy tego przedsięwzięcia. Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie budowy przedsięwzięcia będzie odpowiedzialny wykonawca. Wykonawca, w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach będzie wytwórcą odpadów. Do jego obowiązków będzie należeć zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w fazie budowy, np.: zgromadzenie powstających odpadów w sposób selektywny, zapewnienie właściwego postępowania oraz przekazanie jednostce uprawnionej odpadów nieprzydatnych do zagospodarowania na miejscu budowy.*

Woda technologiczna (zarobowa) stosowana na budowie do wytwarzania mieszanki betonowej i pielęgnacji betonu wyparuje z jego powierzchni w czasie wiązania i pielęgnacji

betonu. Ścieki bytowe powstające na terenie budowy (toalety stacjonarne, przenośne) będą odprowadzone do miejskiej kanalizacji sanitarnej lub wywożone w trakcie trwania przebudowy do oczyszczalni ścieków przez wozy sanitarne.

### **Faza eksploatacji**

W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie nie przewiduje istotnych zmian parametrów technicznych drogi powiatowej, za wyjątkiem poszerzenia jezdni o maksymalnie ok. 0,5 m dla każdego pasa ruchu oraz przebudowy wlotów dróg powiatowych i gminnych do drogi powiatowej nr 2028 K, nie zwiększy się ilość zanieczyszczeń oraz poziom hałasu emitowanych przez pojazdy do środowiska. Planowana przebudowa nie wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu pojazdów. Obecnie poziom hałasu emitowany przez pojazdy do środowiska, ze względu na stosunkowo niewielkie natężenie ruchu pojazdów (ok. 2 800 poj./dobę), niewysokie prędkości jazdy i nieduży udział pojazdów ciężkich (< 10 %), spełnia dopuszczalne normy. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. 2014 poz. 112), dopuszczalny poziom hałasu dla dróg oraz terenu zabudowy mieszkaniowej i jednorodzinnej wynosi w dzień  $L_{AeqD} = 61$  dB (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom) oraz w nocy  $L_{AeqN} = 56$  dB (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom). Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej zapewni lepszą płynność ruchu pojazdów, co wpłynie na obniżenie emitowanego hałasu o ok. 2 - 3 dB.

Źródłem ścieków z analizowanego przedsięwzięcia będą wody opadowe i roztopowe pochodzące z odwodnienia drogi. Wody opadowe pochodzące z dróg zawierają różne zanieczyszczenia, z których kilka jest specyficznie związanych z ruchem drogowym. Do wskaźników tych należą: ekstrakt eterowy i substancje ropopochodne pochodzący ze spłukiwania z jezdni resztek olejów i smarów, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA) oraz ołów pochodzący z dodatków do benzyn. Stosowanie benzyn bezołowiowych, a w pojazdach ciężarowych oleju napędowego powoduje, że zawartość ołowiu w wodach opadowych stopniowo ulega zmniejszaniu. Wody roztopowe zawierają ponadto chlorki sodu oraz czasami wapnia (w zależności od składu środków używanych do usuwania śliskości jezdni).

Z ogólnych wskaźników zanieczyszczeń zarówno wody opadowe, jak i roztopowe zawierają zawiesiny, głównie mineralne oraz stosunkowo wysokie stężenie ChZT przy niewielkim stosunkowo stężeniu BZT<sub>5</sub>. Zawartość biogenów, takich jak azot i fosfor jest w wodach opadowych stosunkowo niska i nie stanowią one o istotnej uciążliwości tych wód dla odbiorców. Miarodajne średnie stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych zależą od lokalnych warunków terenowych, częstotliwości i natężenia opadów w danym roku, sezonowych zmian pogody i występującej w związku z tym koniecznej częstotliwości prowadzenia zabiegów odładzania jezdni oraz od rodzaju środków stosowanych przy odładzaniu (piasek, sól techniczna).

Stężenie zanieczyszczeń w spływach opadowych zależy od różnorodnych czynników, m.in. od: natężenia ruchu samochodowego, stanu technicznego pojazdów, zagospodarowania terenu, warunków klimatycznych oraz szerokości odwadnianej korony drogi.

Wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne odprowadzone do wód lub do ziemi z powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, centrów miast, budowli kolejowych, dróg zaliczanych do kategorii krajowych i wojewódzkich oraz powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha, wprowadzane do wód lub do ziemi nie

powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

W analizowanej zlewni występują obszary ujęte w szczelny zamknięty system kanalizacyjny, który służy do odprowadzania wód opadowych z jezdni, chodników, zjazdów i przyległego terenu z analizowanego odcinka przedmiotowej drogi powiatowej, będącej drogą klasy Z, zatem nie wymagają oczyszczania. Na omawianym terenie występuje ruch pojazdów mechanicznych. Prognozowane średnie dobowe natężenie ruchu na drodze powiatowej nie przekracza 2 800 poj./dobę.

Na podstawie wyników badań dla wylotów kanalizacji różnych typów bez stosowania urządzeń podczyszczających uzyskano zależności pomiędzy stężeniem zawiesin ogólnych w ściekach z dróg, a natężeniem ruchu.

Wyznacza się go na podstawie następującej zależności:

$$S_{zo} = 0,718 \times Q^{0,529} \text{ [mg/l]} = 47,8 \text{ mg/l}$$

$S_{zo}$  - stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach z dróg [mg/l]

$Q$  - dobowe natężenie ruchu (2 800 pojazdów na dobę)

Węglowodory ropopochodne wyliczono korzystając z zależności określonych przez Instytut Ochrony Środowiska:

$$S_w = S_{zo} \times 0,08 = 3,82 \text{ mg/l}$$

Prognozowane wartości wskaźników normowanych cyt. wyżej rozporządzeniem:

- zawiesina ogólna  $S_{zo} = 47,8 \text{ mg/l}$
- węglowodory ropopochodne  $S_w = 3,82 \text{ mg/l}$

Z powyższego zestawienia obliczeń wynika, że w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z rozpatrywanej zlewni nie wystąpi przekroczenie dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń w zakresie wskaźników określonych rozporządzeniem. Ze względu na zastosowany system osadnikowy w projektowanej kanalizacji deszczowej oraz poprawę płynności ruchu, ilość substancji zanieczyszczających odprowadzanych do odbiorników wód ulegnie zmniejszeniu o ok. 10 - 15 %.

Zestawienie przewidywanych ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z przebudowywanej drogi i przyległego terenu dla przyjętego deszczu miarodajnego i wyznaczonej zlewni (jako deszcz miarodajny przyjęto deszcz o prawdopodobieństwie występowania  $p = 20\%$ , tj. deszcz zdarzający się raz na pięć lat i czasie trwania  $t = 15 \text{ min.}$ ):

- wylot WY1 - 31,8 dm<sup>3</sup>/s
- wylot WY2 - 23,8 dm<sup>3</sup>/s
- wylot WY3 - 51,0 dm<sup>3</sup>/s
- istniejący rów przydrożny przy drodze powiatowej nr 2028K (łącznie z wylotami WY1, WY2, WY3) - 154,2 dm<sup>3</sup>/s
- wylot WY4 - 177,0 dm<sup>3</sup>/s
- wylot WY5 - 159,2 dm<sup>3</sup>/s

Przewidywane ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych podano szacunkowo. Zostaną one uszczegółowione na etapie opracowywania operatu wodno-prawnego.

W fazie eksploatacji chodnika występować będą następujące rodzaje odpadów:

- typowe odpady komunalne,
- odpady związane z utrzymaniem drogowym (szczególnie w okresie zimowym).

## 6. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. Wody opadowe nie będą wprowadzane do odbiorników (rzeki, rowy), które wpływają do cieków poza granicami kraju.

## 7. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie Ustawy o ochronie przyrody. Wynika to z usytuowania planowanej inwestycji i charakteru jej oddziaływania na środowisko.

Przewidziane do realizacji przedsięwzięcie w całości znajduje się poza granicami obszarów Natura 2000 (najbliżej położony obszar „Łąki Nowohuckie” PLH120069 - obszar specjalnej ochrony siedlisk znajduje się w odległości ok. 10,0 km).

Decyzja niniejsza jest ostateczna

z dniem 14.04.2016r

Wieliczka, dnia 25.04.2016r

up. Burmistrza  
Miasta i Gminy Wieliczka

mgr inż. Henryk Wolaś

mgr inż. Henryk Wolaś

mgr inż. Henryk Wolaś

mgr inż. Henryk Wolaś

mgr inż. Henryk Wolaś