

Postanowienie

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U. 2017 r. poz. 1257 – ze zmianami zwaną dalej „ustawą kpa”) w związku z art. 63 ust. 1 i 4 a także art. 68 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 (tekst jedn. Dz.U 2017 r. poz. 1405 ze zmianami zwaną dalej „ustawą oos”) a także § 3 ust. 1 pkt. 60, §3 ust. 1 pkt. 33 w związku z § 3 ust. 2 pkt. 1, pkt. 7 w związku z § 3 ust. 2, pkt. 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. 2016 r. poz. 71) oraz na podstawie art. 545 ustawy o zmianie ustawy Prawo Wodne (Dz.U. 2018, poz.710 z dnia 11.04.2018r.).

postanawiam

I. **Stwierdzić obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko** dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pod nazwą „**Budowa obwodnicy Proszowic – etap II**” realizowanego przez Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków w imieniu którego występuje Pełnomocnik Tomasz Świdorski ul. Strzeszyńska 31, 60-479 Poznań.

II. **Ustalam następujący zakres raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

Raport należy sporządzić stosownie do wymogów określonych w art. 66 ustawy oos ze szczególnym uwzględnieniem następujących zagadnień:

1. W raporcie należy przedstawić charakterystykę przedsięwzięcia i warunki użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji lub użytkowania, z uwzględnieniem podstawowych parametrów, w tym podać szacunkowe parametry elementów/obiektów związanych z realizacją przedsięwzięcia tj.:
 - dróg (m. in. klasa drogi, kategoria ruchu, minimalna i maksymalna szerokość pasa drogowego, ilość jezdni, pasów ruchu, projektowana prędkość), obiektów inżynierskich (mostów, przepustów ze wskazaniem rodzaju cieku), skrzyżowań,

infrastruktury technicznej tj. chodniki, zjazdy, ciągi pieszo-rowerowe, drogi dojazdowe itp.,

- zakres przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z planowanym przedsięwzięciem również pod kątem kwalifikacji do przedsięwzięć,

- sposób odprowadzenia wód z odwodnienia dróg, w tym odwodnienie obiektów inżynierskich,

- przewidywaną zajętość terenu, w tym powierzchnię uszczelnioną, opis dotychczasowego użytkowania terenu,

- opis i zakres sposobu wykonania prac niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia, przybliżone parametry obiektów w tym nasypów,

- przedstawić załącznik graficzny obejmujący w/w elementy/obiekty oraz kilometrąż projektowanej drogi.

2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy spodziewać się ingerencji w środowisko gruntowo-wodne, przyrodnicze, uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, powstawaniem odpadów i wód opadowo-roztopowych. Emisja hałasu i zanieczyszczeń powietrza związana będzie przede wszystkim ze stosowaniem sprzętu mechanicznego przy pracach budowlano-montażowych, środków transportu itp. Wibracje będą skutkiem pracy sprzętu pneumatycznego oraz poruszającego się ciężkiego sprzętu drogowego. Należy przeanalizować oddziaływanie w tym zakresie oraz wskazać metody ograniczania w/w uciążliwości dla mieszkańców.
3. W wyniku prowadzenia prac budowlanych będą powstawać odpady. Należy oszacować ich ilość, podać rodzaje odpadów (wg. rozporządzenia w sprawie katalogu odpadów) oraz przedstawić sposób magazynowania i zagospodarowania, szczególną uwagę należy zwrócić na odpady niebezpieczne oraz zagospodarowanie mas ziemnych uwzględniając ich jakość oraz zakaz zmiany stanu wody ze szkodą dla gruntów sąsiednich, określić miejsce wywozu nadmiaru mas ziemnych.
4. Należy podać informację dotyczącą organizacji i lokalizacji zapleczy budowy, miejsc magazynowania mas ziemnych pod kątem minimalizowania wpływu inwestycji na środowisko szczególnie gruntowo-wodne i przyrodnicze (w tym siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków, również chronionych), ograniczania zajętości terenu w tym przekształcania terenów użytkowanych rolniczo.
5. Opis stanu środowiska przyrodniczego opracowany w KIP stanowi wystarczającą bazę do rozpoznania uwarunkowań biotopu, dlatego należy wykorzystać go do raportu i uzupełnić analizę zagrożeń oraz opis działań zapobiegających i ograniczających

negatywne oddziaływanie na środowisko. Przy wyszczególnieniu działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko należy wziąć pod uwagę wprowadzenie rozwiązań konstrukcyjnych (przepusty, mosty) umożliwiających bezpieczne przemieszczanie się drobnych zwierząt. Analiza ta winna obnosić się do migracji również w obrębie I etapu obwodnicy Proszowic.

6. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie dotyczyć będzie zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz wód opadowych i roztopowych. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza będą spaliny z przemieszczających się środków transportu będących jednocześnie źródłem hałasu. W raporcie należy przeanalizować wielkość emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza w zależności od rzeczywistego zagospodarowania terenu, natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów dla okresu bezpośrednio po realizacji inwestycji, jak i dla okresu prognozy.
7. W analizie akustycznej należy wskazać rodzaje terenów akustycznie chronionych np. na załącznikach graficznych. Izofony dla pory dnia i nocy dla poszczególnych horyzontów czasowych na podkładach map ewidencyjnych. Należy również podać dane wejściowe i wyjściowe do obliczeń.
8. W analizie zanieczyszczeń do powietrza należy uwzględnić również standardy dla roślin i emisję pyłu PM 2,5
9. Okres prognostyczny powinien odnosić się do etapu oddania inwestycji do użytku oraz późniejszego użytkowania tj. przyjętego w dokumentacji projektowej, zgodnie z okresem eksploatacji poszczególnych nawierzchni, czasokresu 10 lat od oddania nawierzchni do użytku. W przypadku stwierdzenia ponadnormatywnego oddziaływania należy zaproponować stosowne rozwiązania ograniczające. Do raportu należy dołączyć wyniki obliczeń (dane wejściowe umożliwiające weryfikację założeń) oraz przedstawić zagadnienia na załączniku graficznym w skali umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania na środowisko.
10. W raporcie należy się odnieść do lokalizacji przedsięwzięcia względem GZWP, najbliższych ujęć wód, stref ochronnych, studni gospodarskich itp. w razie potrzeby przedstawić działania minimalizujące.
11. W wyniku przedmiotowej inwestycji planuje się odwodnienie pasa drogowego poprzez odwodnienie powierzchniowe, wody opadowe z powierzchni jezdni będą odbierane przez rowy otwarte, ścieki drogowe oraz sieć kanalizacyjną. Należy przeanalizować działania minimalizujące wpływ na środowisko gruntowo-wodne na

etapie realizacji przedsięwzięcia (uwzględniając poziom wód gruntowych, przeanalizować konieczność stosowania odwodnień wykopów i odprowadzenia ujętej wody, ewentualnej wymiany gruntów) oraz na etapie eksploatacji w odniesieniu do wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 r. poz. 1800). W raporcie należy przedstawić parametry systemu odwodnienia wraz z analizą dotyczącą zmian stanu wody na gruntach sąsiednich, odnieść się do dostosowania obiektów inżynierskich, przepustów do ewentualnego pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Należy podać odbiorniki wód opadowych i roztopowych z poszczególnych odcinków projektowanej drogi wraz z oceną czy ich przepustowość pozwala na przyjęcie wód odprowadzanych z projektowanej drogi. Należy podać zakres prac przewidzianych w obrębie cieków oraz terenów podmokłych, które przecinać będzie projektowana droga.

12. W związku z art. 81 ust. 3 ustawy o ocenie konieczne będzie także dokonanie analizy wpływu przedsięwzięcia na realizację celów środowiskowych ujętych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zatwierdzonym Rozporządzeniem Rady Ministrów z 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2016 r. poz. 1911 ze zmianami Dz.U. 2016 r. poz. 1958). W związku z odprowadzaniem wód opadowo-roztopowych oraz ingerencją w koryta cieków na etapie realizacji obiektów inżynierskich należy dokonać oceny wpływu na elementy biologiczne, fizykochemiczne, hydromorfologiczne. Przedstawić zakres związanych z przekroczeniem rzeki i cieków, odnieść się do sposobu zabezpieczenia koryt.
13. W raporcie należy przeanalizować wariantowanie przedsięwzięcia, w tym opis przewidywanych skutków w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego i racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Wariantowaniu należy w szczególności poddać oddziaływanie związane z zajętością terenu (w tym ograniczenia zajętości terenu siedlisk przyrodniczych) zmiany stanu wody na gruntach sąsiednich, wpływ na klimat akustyczny oraz jakość powietrza.
14. W raporcie należy przeanalizować kwestię wpływu zamierzenia na zmiany klimatu oraz jego adaptację do zmian klimatu (z uwagi na zmianę Dyrektywy Parlamentu

Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 14 kwietnia 2014 r. zmieniające Dyrektywę 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko i rozpoczęcie implementacji do prawa polskiego.

15. Raport winien zawierać informacje dotyczące kumulacji oddziaływania na środowisko ewentualnych innych przedsięwzięć planowanych lub realizowanych w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, a także istniejącego/planowanego zagospodarowania terenów sąsiednich.
16. W raporcie należy przeanalizować lokalizację zamierzenia w odniesieniu do obiektów archeologicznych i zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz ocenić ewentualne oddziaływanie w tym zakresie i zaproponować działania minimalizujące oraz przedstawić opis krajobrazu, w którym dane przedsięwzięcie ma być zlokalizowane.
17. Ponadto należy przeanalizować możliwość wystąpienia konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem.
18. Raport oddziaływania na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji. Powyższe zagadnienia należy przedstawić w formie graficznej w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w raporcie zagadnień.
19. Rozwiązania chroniące środowisko należy precyzyjnie określić i scharakteryzować oraz dostosować do lokalnych uwarunkowań dla analizowanej drogi.
20. W raporcie należy przeanalizować możliwości wystąpienia awarii sprzętu budowlanego w fazie realizacji inwestycji wraz ze wskazaniem sposobu zabezpieczenia środowiska wodno-gruntowego w razie wycieku substancji niebezpiecznych.
21. Ponadto należy podać informacje o zakresie planowanej ingerencji w parametry poprzeczne i podłużne cieków (odcinkowa regulacja) z uwzględnieniem przyjętych rozwiązań technologicznych i materiałów, które mają zostać wykorzystane do realizacji niniejszych prac.
22. Należy także odnieść się do zakresu ingerencji w koryta rzeczne w związku z planowaną budową obiektu mostowego i innych obiektów inżynierskich związanych z przekroczeniem cieków, z uwzględnieniem lokalizacji i rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko wodne oraz obszary chronione od wód

zależne, a także w zakresie analizy możliwości swobodnego przepływu wód rzecznych na etapie budowy i użytkowania przedmiotowej inwestycji.

23. W raporcie należy zidentyfikować jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych w zlewni których zlokalizowane jest przedsięwzięcie (kod status, aktualny stan, cele środowiskowe z oceną ryzyka ich nieosiągnięcia) w oparciu o obowiązujący Plan rozporządzenia wodami na obszarze Wisły (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły).
24. Należy także dokonać analizy przedmiotowej inwestycji w zakresie rozmieszczenia oraz wpływu na obszary chronione w rozumieniu art. 16 pkt. 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2017 r. poz. 1566)

UZASADNIENIE

Na wniosek złożony przez Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków w imieniu którego występuje Pełnomocnik Tomasz Świdorski ul. Strzeszyńska 31, 60-479 Poznań w trybie ustawy ooś zostało wszczęte w dniu 09.12.2017 r. postępowanie w sprawie wydania decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Budowa obwodnicy Proszowice – etap II”. Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. 2016 r. poz. 71), oraz art. 60 ustawy ooś jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Obwieszczeniem z dnia 09.12.2017 r. zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania. W związku z koniecznością doszczegółowienia podstawy prawnej zgodnie z art. 10 ustawy kpa w dniu 15.12.2017 r. ponownie obwieszczeniem zawiadomiono o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia i o możliwości zapoznania się z aktami sprawy w siedzibie Urzędu Gminy i Miasta Proszowice.

Obowiązek sporządzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko

stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tj. Burmistrz po zasięgnięciu opinii państwowego powiatowego inspektora sanitarnego (PPIS) oraz regionalnego dyrektora ochrony środowiska (RDOŚ) a w związku z nowym Prawem wodnym od 1 stycznia 2018 r. również opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1 art. 64 ust. pkt. 2 pismem ROŚ.6220.7.2017 z dnia 11.12.2017 r. Burmistrz Gminy i Miasta Proszowice wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Proszowicach z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Po wezwaniu inwestora do uzupełnienia dokumentacji o czwarty wymagany do opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej egzemplarz i dostarczeniu tej dokumentacji w dniu 08.02.2018 r. wniosek o opinię został przesłany do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie, Zarząd Zlewni w Krakowie, ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków (PGW WP).

Pismem NZ-420-46/17 z dnia 21.12.2017 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Proszowicach wyraził opinię, że dla planowanej „Budowy obwodnicy - etap II” nie jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem OO.4240.1.485.2017 z dnia 30.01.2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wyraził opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia „Budowa obwodnicy Proszowic – etap II”. W opinii tego organu wykonany raport oddziaływania na środowisko powinien zawierać i spełniać wszystkie wymagania określone w art. 66 ustawy oos , a w szczególności :

- w oparciu o opis stanu środowiska przyrodniczego opracowany w KIP uzupełnienie o analizę zagrożeń oraz opis działań zapobiegających i ograniczających negatywne oddziaływania na środowisko. Przy wyszczególnieniu działań minimalizujących negatywne oddziaływania na środowisko należy wziąć pod uwagę wprowadzenie rozwiązań konstrukcyjnych (przepusty, mosty) umożliwiających bezpieczne przemieszczanie się drobnych zwierząt,
- przedstawienie opisu działań minimalizujących i ograniczających negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze w rozbiciu na etap budowy i eksploatacji,
- podanie odbiorników wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z poszczególnych

odcinków projektowanej drogi wraz z oceną, czy ich przepustowość pozwala na przyjęcie wód odprowadzanych z projektowanej drogi, kierując się doświadczeniami związanymi z I odcinkiem obwodnicy,

- podanie zakresu prac przewidzianych w obrębie cieków oraz terenów podmokłych, które przecinać będzie projektowana droga,
- przedstawienie szczegółowej i wnikliwej analizy akustycznej w odniesieniu do terenów chronionych akustycznie wraz z podaniem danych wejściowych i wyjściowych do obliczeń oraz przedstawieniem graficznym wyników,
- dokonanie analizy potencjalnych konfliktów społecznych.

Ponadto w opinii RDOS zasadnym jest na etapie raportu przeanalizować i objąć zakresem decyzji środki wpływające na poprawę migracji płazów na I etapie obwodnicy Proszowic.

Pismem KR.ZZo.2.435.115.2018.ASt z dnia 13.04.2018 r. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyraził opinię, że przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przy uwzględnieniu warunków:

- stosowania wyłącznie urządzeń i maszyn w pełni sprawnych technicznie, ze szczelnymi układami paliwowymi, hydraulicznymi oraz innych płynów eksploatacyjnych,
- zapewnienia sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych i taboru samochodowego,
- oczyszczenia wód opadowych z obwodnicy przebiegającej przez most nad rzeką Szreniawą przed odprowadzeniem do odbiornika.

Z uwagi na dynamiczne zmiany w prawodawstwie polskim, w tym zmianę Ustawy Prawo Wodne z dnia 28 lutego 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 710), która weszła w życie 26 kwietnia 2018 roku, gdzie zgodnie z art. 545 ust. 1 ustawy jw. do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem 1 stycznia 2018 roku dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się przepisy obowiązujące przed dniem 1 stycznia 2018 roku. W związku z powyższym w ramach wydanego postanowienia nie uwzględnia się opinii znak: KR.ZZo.2.435.115.2018.ASt z dnia 13.04.2018 r. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Tutejszy organ po przeanalizowaniu wszystkich materiałów zgromadzonych w przedmiotowej sprawie oraz uwzględniając łącznie szczegółowe uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś uznał potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dokonując analizy wniosku inwestora wraz z załącznikami pod kątem uwarunkowań

związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko stwierdzono:

Projektowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Proszowic – etap II, będącej kontynuacją zrealizowanego wcześniej etapu I.

Dalszy ciąg obwodnicy rozpatruje się w 3 wariantach lokalizacyjnych W1, W4 i W6, które wybrane zostały do dalszych analiz na podstawie wcześniejszego opracowania pn. studium korytarzowe.

Wariant W6, jako wariant preferowany, rozpoczynać się będzie na skrzyżowaniu typu rondo drogi wojewódzkiej nr 776 z drogą wojewódzką nr 775 (ul. Brodzińskiego) i łączyć będzie drogę wojewódzką nr 775 (ul. 3-go Maja) na wylocie z miejscowości w kierunku wschodnim do Nowego Brzeska.

Całkowita długość trasy wariantu W6 wynosi około 1,967 km.

Wariant W6 przecina pas drogi gminnej przeznaczony pod ścieżkę rowerową Eurovelo 11 oraz drogę gminną (ul. Łąkową) stanowiącą dojazd do oczyszczalni ścieków Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w jednym poziomie, bez obiektów mostowych.

W związku z tym trasa ścieżki rowerowej zostanie przeprowadzona przez obwodnicę przy istniejącym rondzie, natomiast przejazd ul. Łąkową po jej zamknięciu zostanie zastąpiony dojazdem drogą obsługową poprowadzoną wzdłuż obwodnicy od ronda na drodze powiatowej 1274K.

Na drodze powiatowej nr 1274K zaprojektowano rondo o średnicy zewnętrznej około 48 m. Koniec trasy przewidywany jest na włączeniu w istniejący przebieg drogi wojewódzkiej nr 775 przed skrzyżowaniem z drogą gminną nr 160310K w kierunku Żębocina i Stogniowic.

Posadowienie nasypu drogowego na całym odcinku planowane jest na wzmocnionym podłożu kolumnami żwirowymi do poziomu 4,50 do 7,6 m ppt. z uwagi na występowanie na całym odcinku gruntów nienadających się do bezpośredniego posadowienia nasypu drogowego oraz obiektów inżynierskich.

W wariantcie W6 zaprojektowano jeden obiekt mostowy na rzece Szreniawie o rozpiętości około 130 m oraz łącznie 20 przepustów pod koroną drogi umożliwiających przepływ wód powodziowych, z których jeden zlokalizowany jest w ciągu ul. Łąkowej, dla umożliwienia ruchu pieszego i rowerowego oraz przepusty na istniejących na ciekach wodnych.

Wariant W6 nie powoduje konieczności wyburzeń obiektów mieszkalnych i gospodarczych.

Projektowana obwodnica klasy G posiadać będzie przekrój jednojezdniowy.

Głównym celem inwestycji jest przejęcie ruchu tranzytowego, a w szczególności ruchu ciężkich samochodów ciężarowych, który obecnie odbywa się ulicami Proszowic zlokalizowanymi w gęstej zabudowie mieszkaniowej (przez centrum miasta).

Ważnym elementem będzie poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników, warunków ruchu (płynność, przepustowość) oraz zmniejszenie negatywnego oddziaływania pochodzącego od ruchu samochodowego na środowisko (hałasu, poziomu zanieczyszczeń) w miejscowości Proszowice.

Po wstępnej analizie koncepcyjnej wariantów inwestycji, na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wybrano trzy warianty: W1, W4 oraz W6 (preferowany).

Parametry projektowanej obwodnicy:

- klasa drogi – G,
- kategoria ruchu KR-3,
- prędkość projektowa V_p – 60 km/h,
- szerokość pasa ruchu – 3.50 m
- liczba pasów ruchu – 1x2,
- pobocza gruntowe min. 1,25 m,
- skrajnia pionowa drogi 4,60 m
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni 115 kN/oś

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy spodziewać się ingerencji w środowisko gruntowo-wodne, przyrodnicze, uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, powstawaniem odpadów i wód opadowo-roztopowych. Emisja hałasu i zanieczyszczeń powietrza związana będzie przede wszystkim ze stosowaniem sprzętu mechanicznego przy pracach budowlano-montażowych, środków transportu itp. Wibracje będą skutkiem pracy sprzętu pneumatycznego oraz poruszającego się ciężkiego sprzętu drogowego. Konieczne jest zatem przeanalizowanie oddziaływania w tym zakresie oraz wskazanie metody ograniczania w/w uciążliwości dla mieszkańców.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie dotyczyć będzie zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz wód opadowych i roztopowych. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza będą spaliny z przemieszczających się środków transportu będących jednocześnie źródłem hałasu. Niezbędne będzie przeanalizowanie wielkości emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza w zależności od rzeczywistego zagospodarowania terenu,

natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów dla okresu bezpośrednio po realizacji inwestycji, jak i dla okresu prognozy.

W wyniku przedmiotowej inwestycji planuje się wykonanie odwodnienia pasa drogowego, wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji deszczowej oraz sieci rowów przydrożnych. Odcinek obwodnicy przebiegający przez most nad rzeką Szreniawą odwadniany będzie za pomocą kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem ścieków opadowych do rzeki Szreniawy. Niezbędna będzie zatem analiza działań minimalizujących wpływ na środowisko gruntowo-wodne na etapie realizacji i eksploatacji. Projektowane rozwiązania (m. in. przepusty) powinny zagwarantować zachowanie stanu wód na terenach przyległych oraz być dostosowane do migracji płazów.

Biorąc pod uwagę usytuowanie i charakter oddziaływania tutejszy organ stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia dającej możliwość zgłaszania uwag i wniosków przez społeczeństwo oraz określenia środowiskowych warunków na jakich zamierzenie inwestycyjne może być realizowane.

W związku z powyższym należało orzec jak we wstępie.

POUCZENIE

Burmistrz Gminy i Miasta

mgr Grzegorz Cichy

Na niniejsze postanowienie służy stronom zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego Województwa Małopolskiego, ul. Łęca 10, 30-040 Kraków za pośrednictwem tutejszego Urzędu w terminie do 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.



Otrzymują:

1. Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków w imieniu którego występuje Pełnomocnik **Tomasz Świdorski ul. Strzeszyńska 31, 60-479 Poznań.**
2. Pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie – zgodnie z art. 49 kpa.
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie Plac Na Stawach 3, 30-107
Kraków
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Proszowicach, ul. Grzymały
Siedleckiego 2, 32-100 Proszowice
3. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków.