



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.420.4.1.2019.BM

Kraków, 28 lutego 2020 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. i, art. 84 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 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 (Dz. U. 2020 r., poz. 283 t.j.), art. 4 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2019 r., poz. 1712) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2020 r., poz. 256 t.j.), a także § 3 ust. 1 pkt 65 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71 j. t.), w brzmieniu § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839),

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

wniosku znak: POPDOW/KR/60549311/18/0469 z dnia 11.06.2019 r. (data wpływu: 12.06.2019 r.) złożonego przez Pełnomocnika Panią Barbarę Chammas, przedstawiciela firmy AECOM Polska Sp. z o.o. Biuro Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (Al. Pokoju 1, Budynek K1, 31-548 Kraków), działającej w imieniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarstwa Wodnego w Krakowie (ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa odcinka prawego wału poniżej stopnia Dąbie wraz z budową wrót przeciwpowodziowych w rejonie stoczni remontowej”.

o r z e k a m c o n a s t ę p u j e :

- I. Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.**
- II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie projektowania, realizacji i eksploatacji:**
 1. Celem zminimalizowania uciążliwości akustycznej powstającej w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane w otoczeniu terenów i budynków chronionych akustycznie, prowadzone z wykorzystaniem maszyn generujących nadmierny hałas, należy prowadzić w porze dziennej, w godzinach 6.00 - 22.00.
 2. W trakcie prowadzenia robót ziemnych i budowlanych należy ograniczyć emisję niezorganizowaną zanieczyszczeń pyłowych poprzez: transport materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi zabezpieczonymi przed pyleniem, magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem (o ile to możliwe

w opakowaniach fabrycznych) bądź przykrywanie ich np. plandeką, oraz w okresie wysokich temperatur zraszanie wodą powierzchni, z których może następować pylenie.

3. Miejsca prowadzenia prac, tankowania oraz konserwacji maszyn i sprzętu, a także miejsca magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych będą wyposażone w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych. W sytuacji wystąpienia awarii, ewentualne zanieczyszczenia należy niezwłocznie zneutralizować.
4. Materiał wykorzystywany do rozbudowy i przebudowy wałów oraz do zasypywania wykopów winien być wolny od substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz stwarzających ryzyko zanieczyszczenia powierzchni ziemi.
5. Nawierzchnie stref, w których zostaną zlokalizowane miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych - należy uszczelnić (wyłożyć np. materiałami izolacyjnymi), zabezpieczając przed ewentualnym przedostaniem się ww. substancji do środowiska gruntowo-wodnego.
6. Wykop pod wrota przeciwpowodziowe należy wykonać w osłonie ścianek szczelnych.
7. Roboty budowlane związane z wykonaniem wrót przeciwpowodziowych i kanałem tymczasowym oraz przebudową i rozbudową wałów przeciwpowodziowych nie należy prowadzić w okresie stanów ostrzegawczych i alarmowych.
8. W czasie przejścia fali powodziowej pojazdy, maszyny, materiały budowlane oraz inne obiekty i elementy mobilne wykorzystywane w trakcie budowy należy lokalizować poza stroną odwodną wałów.
9. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia.
10. Drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.:
 - a) poprzez wydzielenie drzewa / krzewu polegające na całkowitym ogrodzeniu zwartym płotem powierzchni, na których rosną drzewa wraz z powierzchniami zajmowanymi przez korzenie, w obrębie rzutu koron,
 - b) poprzez zabezpieczenie pnia drzewa w celu ochrony kory przed otarciami czy ubytkami - oszalowanie pnia lub owinięcie go matami np. ze słomy; przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia do wysokości około 2 m (jeśli jest to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem,
 - c) poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach. W obrębie korony drzewa wykop należy wykonywać ręcznie,
 - d) poprzez zabezpieczenie konarów drzew przez np. podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi, konarów do nadległych lub podparcie podporą tak aby nie uszkodzić ich kory.
11. W trakcie prac budowlanych należy unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych, mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów (od początku marca do końca maja), a w przypadku ich powstania należy je natychmiast likwidować.
12. W obrębie wykopów należy stosować właściwy system odwadniania wykopów budowlanych, zapewniający ich utrzymanie bez wody stojącej. W przypadku stwierdzenia obecności zawiesin w wodach wypompowywanych z wykopów należy je podczyścić np. w osadniku/odstojniku przechwytyjącym zawiesiny przed odprowadzeniem do rzeki.

III. Charakterystykę przedsięwzięcia określa załącznik nr 1 stanowiący integralną część niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Pani Barbara Chammas przedstawiciel firmy AECOM Polska Sp. z o.o. Biuro Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (Al. Pokoju 1, Budynek K1, 31-548 Kraków), działając w imieniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarstwa Wodnego w Krakowie (ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109), wystąpiła z wnioskiem znak: POPDOW/KR/60549311/18/0469 z dnia 11.06.2019 r. (data wpływu: 12.06.2019r.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa odcinka prawego wału poniżej stopnia Dąbie wraz z budową wrót przeciwpowodziowych w rejonie stoczni remontowej”**.

W trakcie postępowania na wniosek Inwestora została zmieniona nazwa planowanego przedsięwzięcia. Dotychczasowa nazwa planowanego przedsięwzięcia brzmiała następująco: *„Przebudowa prawego wału pomiędzy stopniem Dąbie, a portem Płaszów, budowa bramy przeciwpowodziowej wraz z niezbędną infrastrukturą”*. Konieczność zmiany nazwy przedsięwzięcia wynika przede wszystkim z podkreślenia podstawowej funkcji bramy przeciwpowodziowej, której celem jest ochrona przeciwpowodziowa.

Wniosek został uzupełniony o braki formalne przy piśmie z dnia 12.07.2019 r. znak: POPDOW/KR/60549311/19/0626 oraz o braki merytoryczne karty informacyjnej przedsięwzięcia przy piśmie z dnia 24.09.2019 r. znak: POPDOW/KR/60549311/19/0952.

W toku prowadzonego postępowania, do wniosku załączono wymagane dokumenty wyszczególnione w art. 74 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. 2020 r., poz. 283 t.j.). Za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz udzielone pełnomocnictwa uiszczono opłatę skarbową.

Zgodnie z zapisem art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. i) 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 2020r., poz. 283 t.j.), zwanej dalej *ustawą OOS*, a także z w związku z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy OOS* stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy budowli przeciwpowodziowych realizowanych na podstawie ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 933 t.j.).

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne w brzmieniu § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 65 – *„budowle przeciwpowodziowe, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża, w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód*

powodziowych, a także regulacja wód lub ich kanalizacja rozumiana jako zagospodarowanie wód umożliwiające ich wykorzystanie do celów żeglugowych” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

Zawiadomieniem znak: OO.420.4.1.2019.BM z dnia 20.08.2019 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował strony o wszczęciu postępowania oraz możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Zawiadomienie zostało wywieszone skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa. W ww. zawiadomieniu poinformowano, iż o kolejnych etapach postępowania, zgodnie z art. 49 § 1 strony powiadamiane będą poprzez udostępnianie pism (obwieszczeń, zawiadomień) w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Krąg stron postępowania przyjęto zgodnie z granicami obszaru realizacji i oddziaływania inwestycji. Za strony postępowania uznano również właścicieli działek/podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości przylegających bezpośrednio do działek, na których ma być realizowane przedsięwzięcie. Na podstawie przedłożonych map oraz wypisów z rejestru gruntów, ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Z uwagi na powyższe, 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, w niniejszym postępowaniu stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez publiczne obwieszczenie.

Pismem z dnia 04.10.2019 r., znak: OO.420.4.1.2019.BM Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił o opinie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. O czynności tej poinformowano strony postępowania zawiadomieniem znak: OO.420.4.1.2019.BM z dnia 04.10.2019 r., które wywieszone zostało na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię z dnia 15.10.2019 r. (data wpływu: 16.10.2019 r.) znak: NZ-PG-420-260/19 ZL/2019/10/291, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pismem z dnia 24.10.2019 r. (data wpływu: 30.10.2019 r.) znak: DOK.DOK2.950.36.2019.SW wydał opinię w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, mając na uwadze specyfikę realizacji i eksploatacji niniejszego przedsięwzięcia, wzięto pod uwagę następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i rozbudowę prawego wału rzeki Wisły pomiędzy stopniem Dąbie, a portem Płaszów oraz budowę wrót przeciwpowodziowych na wylocie

kanału portowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa małopolskiego, w całości na terenie miasta Krakowa, pomiędzy ulicami Stoczniovców, Nowohucką oraz Na Zakolu Wisły.

Wg ewidencji Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie RZGW w Krakowie port Płaszów usytuowany jest w kilometrze 81+250 rzeki Wisły, ok. 300 m poniżej stopnia Dąbie. Rozbudowa i przebudowa istniejących wałów przeciwpowodziowych będzie prowadzona w kilometrażu roboczym od 0+000 do 0+313 (z przerwą na wrota przeciwpowodziowe) zlokalizowane 0+272). Ponadto, część robót budowlanych związanych z realizacją planowanej inwestycji będzie wykraczała poza wymieniony kilometraż wałów (np. wykonanie kabla energetycznego zasilającego bramę przeciwpowodziową) ale będzie mieściła się w granicach oddziaływania całej inwestycji.

Powierzchnia terenu, na którym będzie realizowana inwestycja wyniesie ok. 3 ha, w tym objęte wycinką zieleni jest ok. 0,25 ha. Powierzchnia obszaru oddziaływania planowanego przedsięwzięcia wyniesie ok. 14,0 ha. W trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpią także tymczasowe zajęcia terenów z przeznaczeniem na zaplecze budowy i drogi technologiczne. Po zakończeniu inwestycji, zaplecze budowy i drogi technologiczne zostaną zlikwidowane, a zajęty przez nie teren przywrócony do pierwotnego stanu i sposobu użytkowania.

W ramach planowanego przedsięwzięcia nie będą przebudowywane sieci uzbrojenia terenu mieszczące się w katalogu przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z informacją podaną w KIP planuje się usunięcie nieczynnej infrastruktury technicznej w obszarze korpusu wału oraz przebudowę lub zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu kolidujących z wałem.

W dokumentacji przedłożonej przez Inwestora przeanalizowano realizację przedsięwzięcia z uwzględnieniem dwóch wariantów oraz wariantu tzw. „0”, w przypadku zaniechania realizacji przedmiotowego zadania.

W wybranym przez Inwestora do realizacji wariantcie (wariant II) planuje się podwyższenie oraz poszerzenie korony istniejącego wału wraz z wykonaniem uszczelnienia w postaci przesłony przeciwfiltracyjnej. Wykonanie centralnej przesłony przeciwfiltracyjnej uszczelniającej korpus wału na całej długości przebudowywanego i rozbudowywanego odcinka obwałowania. Głębokość przesłony powinna wynosić ok. 10 m pod poziom korony wału. Planuje się wykonanie centralnej przesłony przeciwfiltracyjnej uszczelniającej korpus wału na całej długości przebudowywanego i rozbudowywanego odcinka obwałowania. Głębokość przesłony powinna wynosić ok. 10 m pod poziom korony wału. Lokalnie, w miejscach skrzyżowań oraz połączeń wałów z istniejącą infrastrukturą, może zajść konieczność doszczelnienia przesłony, wykonywane w innej lokalizacji niż korona wału, w taki sposób, aby zapewnić jednolitą szczelność na całej długości wału.

Ponadto, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę korpusu wału do rzędnej projektowanej od ok. 204,01 do 203,73 m n.p.m., a następnie odbudowę korony wraz z wykonaniem utwardzonej drogi oraz odtworzeniem skarpy odwodnej i odpowietrznej wału z zachowaniem projektowanych nachyleń (1:2,0 - odpowietrzna, 1:2,25 i 1:2,5 - odwodna). Lokalnie na krótkich odcinkach przy połączeniach z innymi obiektami może zajść konieczność zastosowania innego nachylenia, przy zachowaniu wymaganej stateczności wału.

Długość istniejącego wału podlegającego na rozbudowie / przebudowie wynosi obecnie ok. 245 m, natomiast po przebudowie / rozbudowie jego łączna długość będzie wynosiła ok. 290 m. W wariantcie tym w celu budowy wrót przeciwpowodziowych wskazane jest wykonanie tymczasowego kanału wejściowego do portu (na czas wykonywania rozwiązania docelowego). Wiązać się to będzie z rozbiórką części istniejącego wału oraz przełożeniem wejścia do portu na czas budowy wrót przeciwpowodziowych. Kilometraż roboczy wału wynosi od 0+000 do 0+313.

Parametry tymczasowego odcinka kanału wejściowego do portu będą podobne do istniejącego wejścia (szerokość ok. 25 m). Kanał ten będzie wykonany za pomocą palisady w postaci ścianki

szczelnej z pograżonych grodzie stalowych oraz skarpowania brzegów z nachyleniem i ubezpieczeniem zapewniającym ich stateczność i trwałość. Po zakończeniu robót część palisady zostanie rozebrana, a część wykorzystana do budowy bramy, natomiast kanał dopływowy zostanie przywrócony na swoją pierwotną trasę.

W celu zabezpieczenia grodzy budowlanej przed uderzeniem jednostek pływających, wykonana zostanie tymczasowa kierownica z brusów stalowych. W celu wykonania konstrukcji żelbetowej bramy przeciwpowodziowej, wykop pod bramę przeciwpowodziową zostanie wykonany w osłonie stalowych ścianek szczelnych. Przewiduje się wykonać zamknięcie wrót z konstrukcji stalowej zapewniające ochronę przeciwpowodziową przy przepływie wody powodziowej. Rzędna korony wrót przeciwpowodziowych będzie wynosić 203,73 m. n.p.m. W kolejnym zadaniu projektuje się powiązanie skarpy rozbudowanego i przebudowanego wału oraz przesłony przeciwfiltracyjne z sąsiednimi obiektami tj. wrotami przeciwpowodziowymi oraz stopniem Dąbie, tak aby tworzyły jednolity system ochrony przeciwpowodziowej.

Wariant ten został rekomendowany przez Inwestora ze względu, na częściowo ograniczony dostęp do skarpy odwodnej, co uniemożliwi wykonanie przesłony przeciwfiltracyjnej z wykorzystaniem jednolitej technologii.

Planowana przebudowa i rozbudowa wałów przeciwpowodziowych oraz wrót przeciwpowodziowych zapewni ochronę przed powodzią terenu samego portu Płaszów jak i terenów wokół niego, przy jednoczesnym umożliwieniu korzystania z portu przez jednostki pływające. Takie rozwiązanie ochrony przeciwpowodziowej eliminuje konieczność modernizacji i rozbudowy istniejących wałów przeciwpowodziowych wokół całego terenu portu, koncentrując się na obiektach inżynierskich.

Wrota przeciwpowodziowe wraz z modernizowanym wałem przeciwpowodziowym zostaną powiązane z obiektami stopnia wodnego Dąbie (początek wału) oraz prawobrzeżnymi wałami przeciwpowodziowymi Wisły, modernizowanymi w oparciu o odrębną dokumentację (koniec wału), tworząc jednolity system ochrony Krakowa przed wodami powodziowymi.

Prace prowadzone będą etapowo. Początkowy etap polegać będzie na wykonaniu tymczasowych ścianek szczelnych, stalowych (grodzy budowlanej) zabezpieczających wykop budowlany pod wrota przeciwpowodziowych oraz utworzenie tymczasowego (na czas budowy) wejścia do portu omijającego wykop, dzięki czemu będzie możliwe korzystanie z portu Płaszów na etapie realizacji inwestycji oraz zapewniona będzie wymiana wody między rzeką Wisłą i basenem portowym. W kolejnym etapie planuje się wykonanie obiektu wrót przeciwpowodziowych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą oraz jej uruchomienie i likwidację tymczasowego wejścia do portu. Na tym etapie zostaną również rozbudowane oraz przebudowane wały przeciwpowodziowe wraz z wykonaniem przesłony przeciwfiltracyjnej, jak również kładki eksploatacyjnej na obiekcie wrót przeciwpowodziowych, o długości dostosowanej do szerokości obiektu wrót przeciwpowodziowych i szerokości ok. 3,0 m.

Planowane do realizacji stałe objekty hydrotechniczne zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2007 nr 86 poz. 579) będą należały do I klasy ważności z odstępstwem co do określenia przepływu miarodajnego i kontrolnego, odpowiednio na Q1% i Q0,2% (bez uwzględnienia błędu oszacowania). Odstępstwo od przepisów technicznobudowlanych dla tego odcinka wałów jest następstwem kontynuacji niwelety istniejących i rozbudowywanych wałów, ustalonej w oparciu o takie same zasady, na całej długości na terenie Krakowa.

Pozostałe parametry planowanej inwestycji zostały przedstawione w charakterystyce planowanego przedsięwzięcia będącej załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,*

W najbliższym czasie planowana jest rozbudowa wałów Wisły: „Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 1 – lewy wał rzeki Wisły od mostu Wandy do stopnia Przewóz wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni; Odcinek 2 – lewy wał rzeki Wisły od stopnia przewóz do Suchego Jaru; Odcinek 3 – prawy wał rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz” - Kontrakt 3A.1 realizowany w ramach POPDOW.

Odcinek 3 ww. projektu graniczy bezpośrednio z planowaną inwestycją polegającą na budowie wrot przeciwpowodziowych oraz przebudowie i rozbudowie wałów przeciwpowodziowych. Prace na odcinku 3 wałów, bezpośrednio sąsiadującym z planowaną rozbudową i przebudową wałów oraz budową wrot przeciwpowodziowych prowadzone będą w innym czasie. Przewiduje się, iż ewentualna jednoczesna realizacja zaplanowanych prac na odcinku 3 wałów, w dalszych odległościach w stosunku do przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje powstawania zjawiska kumulacji oddziaływań z niniejszą inwestycją.

Projektowane przedsięwzięcie nie spowoduje ponadnormatywnego oddziaływania na tereny sąsiednie.

- c) *różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,*

Negatywne oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska przyrodniczego polega przede wszystkim na zajmowaniu nowych terenów pod zabudowę oraz zniszczeniu biotopów, fragmentacji siedlisk i odcięciu kontaktów między gatunkami i populacjami. Teren planowanych prac stanowiący obszar portu Płaszów wraz z obwałowaniem do stopnia Dąbie, nie wpłynie na zmianę ekosystemów i istniejącej biosfery.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia 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: grunty wbudowywane, beton/żelbet, bentonit, tworzywa sztuczne, stal i żeliwo.

Ilości wykorzystanych surowców do budowy wrot przeciwpowodziowych wraz z przebudową i rozbudową prawego wału przeciwpowodziowego wynikały będą z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane do realizacji tego typu prac. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Potwierdzenie rzeczywistej ilości wykorzystanych materiałów na ubezpieczenia i konstrukcje możliwe będzie po wykonaniu dokumentacji projektowej, w pierwszej kolejności projektu budowlanego.

Podstawowym materiałem wykorzystanym podczas realizacji inwestycji będzie materiał pochodzący z rozbiórki części istniejącego wału (wykonanie tymczasowego wejścia do portu) oraz materiał pozyskany z wykonania wykopu budowlanego pod bramę przeciwpowodziową. W przypadku deficytu materiału zostanie on zakupiony i dostarczony z dowolnego zakładu.

Paliwo do maszyn wykonawcy dowożone będzie autocysternami z osprzętem do tankowania. Samochody tankować będą paliwo na stacjach paliw. Beton dowożony będzie betonowozami i podawany pompą samojezdną. Zapotrzebowanie na wodę związane będzie przede wszystkim z potrzebami na cele socjalno-bytowe pracowników uczestniczących w pracach budowlanych. Nie przewiduje się wyposażania infrastruktury związanej z wrotami przeciwpowodziowymi w pomieszczenie sanitarne. Pracownicy dozoru oraz przebywające okresowo ekipy wykonujące

przeglądy techniczne wrót przeciwpowodziowych, korzystać będą z węzła sanitarnego na stopniu Dąbie. Woda do zaplecza budowy zostanie doprowadzona z lokalnej sieci wodociągowej, w zabudowaniach portowych lub dowożona beczkowozami. Woda wykorzystywana będzie także do produkcji i pielęgnacji betonu. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej linii elektroenergetycznej, poprzez przyłącze.

Wykop pod blok wrót przeciwpowodziowych wykonywany będzie koparkami hydraulicznymi, ze zdeponowaniem gruntu z wykopu na obrzeżu robót (po przebadaniu fizyko-chemicznym do późniejszego wykorzystania) lub z bezpośrednim załadunkiem na samochody, do wywiezienia z terenu inwestycji. W czasie budowy wrót przeciwpowodziowych oraz przebudowy i rozbudowy wałów od stopnia Dąbie do kanału portowego wykorzystywane zostaną odpowiednie maszyny budowlane.

Poniżej wymieniono zakres głównych robót i technologii przewidziany dla poszczególnych obiektów wraz z szacunkową ilością użytych materiałów.

- *Budowa wrót przeciwpowodziowych wraz kładką eksploatacyjną i kanałem tymczasowym:*
 - wykonanie wykopu budowlanego w osłonie stalowych ścianek szczelnych w celu wykonania konstrukcji żelbetowej bramy przeciwpowodziowej wraz z kanałem dopływowym etap początkowy - ok. 4200 m²,
 - wymiana w razie konieczności gruntów (ok. 2000 m³) pod fundament,
 - wykonanie w razie konieczności mikro palowania wzmacniającego podłoże pod fundament konstrukcji wrót przeciwpowodziowych,
 - wykonanie przesłony przeciwfiltracyjnej (np. ze stalowych ścianek szczelnych) między wrótami przeciwpowodziowymi, a rozbudowywanymi i przebudowywanymi wałami przeciwpowodziowymi po obu stronach (ok. 800 m²),
 - wykonanie konstrukcji żelbetowej wrót przeciwpowodziowych (ok. 4500 m³),
 - osadzenie i montaż stalowego zamknięcia bramy przeciwpowodziowej,
 - budowa linii elektroenergetycznej (SN lub NN) zasilającej urządzenia wrót przeciwpowodziowych wraz z oświetleniem,
 - budowa sieci teletechnicznej wraz z aparaturą kontrolno-pomiarową,
 - budowa systemu monitoringu z wykorzystaniem telewizyjnego systemu dozoru CCTV,
 - budowa kładki eksploatacyjnej wraz z oświetleniem.
- *Budowa tymczasowego kanału wejściowego do portu omijającego wykop fundamentowy:*
 - wykonanie kierownicy ze stalowych ścianek szczelnych,
 - likwidacja tymczasowego kanału wejściowego do portu w drugim etapie prac,
 - częściowy zasyp istniejącego koryta kanału portowego materiałem miejscowym lub z dowozu,
 - wykonanie nabrzeża w rejonie bramy w postaci ścianki szczelnej z pograżonych grodziec stalowych zwieńczonych żelbetowym oczepem (długości nie większej niż 150 m).
- *Przebudowa i rozbudowa wałów przeciwpowodziowych:*
 - rozbiórka od strony odpowietrznej obiektów kolidujących z wałem, niezwiązanych z nim funkcjonalnie,
 - zdjęcie humusu i schodkowanie skarp wałów,
 - podwyższenie i poszerzenie korony wałów,
 - wykonanie przesłony przeciwfiltracyjnej zawieszanej (np. metodą trenchmix) na całej długości przebudowywanego i rozbudowywanego odcinka obwałowania. Głębokość przesłony powinna wynosić ok. 10 m pod poziom korony wału. Lokalnie w miejscach skrzyżowań oraz połączeń wałów z istniejącą infrastrukturą może zajść konieczność wykonania doszczelnienia przesłoną w innej lokalizacji niż korona wału oraz w innej

technologii, w taki sposób aby zapewnić jednolitą szczelność na całej długości wału. Powierzchnia przesłony będzie wynosiła ok. 3230 m²,

- wykonanie utwardzonych dróg eksploatacyjnych na koronie wału oraz w rejonie zjazdów i przejazdu wałowego i placów eksploatacyjnych,
- humusowanie i obsiew mieszanką traw.

Mieszanka betonowa dowożona będzie na miejsce wbudowania z betoniarni posiadającej certyfikat na wykonywanie betonów hydrotechnicznych. Pozostałe materiały budowlane i wyposażenie technologiczne wrót przeciwpowodziowych będzie dowożone do projektowanego miejsca wbudowania istniejącymi drogami.

Kanał portowy zostanie ubezpieczony odcinkowo (skarpy, podstawa skarp, dno w miejscach podwyższonych prędkości przepływu) narzutem z kamienia łamanego ciężkiego na podbudowie z geowłókniny. W miejscach narażonych na erozję zaprojektowane zostanie ubezpieczenie w formie materacy i koszy siatkowo – kamiennych lub otworowych płyt żelbetowych.

Wykop pod blok wrót przeciwpowodziowych wykonywany będzie ogólnodostępnym sprzętem mechanicznym, ze zdeponowaniem gruntu z wykopu na obrzeżu robót (po przebadaniu fizykochemicznym do późniejszego wykorzystania) lub z bezpośrednim załadunkiem na samochody, do wywiezienia z terenu inwestycji.

Zaplecze budowy będzie znajdowało się w granicach zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. Jego dokładna lokalizacja zostanie ustalona przez wykonawcę robót.

Szacuje się, iż podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia wykonywane będą jedynie prace związane z naprawami i przeglądami konserwacyjnymi, gdzie użyte zostaną niewielkie ilości materiałów i paliw.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

Podczas eksploatacji nie wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza ani emisja hałasu. Funkcjonowanie zabezpieczeń przeciwpowodziowych (wrót i wałów) będących przedmiotem prac nie wiąże się z regularną emisją zanieczyszczeń oraz emisją hałasu. Okresowo, może pojawić się chwilowe oddziaływanie w postaci emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu podczas koszenia roślinności porastającej koronę i skarpy wału oraz podczas ewentualnych prac warsztatowych związanych z konserwacją bramy.

Niewielka uciążliwość przedsięwzięcia wystąpi jedynie na etapie jego realizacji, w wyniku prowadzenia robót budowlanych z użyciem ciężkiego sprzętu, pojazdów i maszyn o napędzie spalinowym. Uciążliwości te będą miały charakter okresowy oraz przemijający i zostaną ograniczone do placu budowy, jego najbliższej okolicy oraz dróg wykorzystywanych do transportu związanego z budową.

W trakcie wykonywania robót mogą wystąpić nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych wartości emisji hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza, których źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i ruch pojazdów samochodowych. Aby zminimalizować niekorzystne oddziaływanie na środowisko, prace w obszarach zabudowanych będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie prac budowlanych, zaleca się ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym. Drogi wykorzystywane do transportu związanego z budową w suche i wietrzne dni należy zraszać, oraz w razie konieczności czyścić z błota. Materiały sypkie wykorzystywane do budowy, odpady powstałe w czasie prac oraz urobek związany z wykopami należy zabezpieczać materiałami nieprzepuszczalnymi (np. folią) w miejscach ich magazynowania. Transport materiałów sypkich należy prowadzić w opakowaniach lub pojazdami do tego przystosowanymi, wyposażonymi w oponcza.

Prace będą prowadzone w sposób zapobiegający powstawaniu odpadów lub ograniczający ich ilość. Odpady powstające w związku z realizacją przedsięwzięcia będą zbierane w sposób selektywny, w wyznaczonych miejscach a następnie przekazywane firmom posiadającym stosowne pozwolenia.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

Nie przewiduje się wystąpienia ryzyka poważnej awarii w przypadku planowanego przedsięwzięcia, gdyż nie będą wykorzystywane technologie ani substancje mogące stanowić zagrożenie dla środowiska, zgodnie z przepisami szczegółowymi.

Pod warunkiem prowadzenia robót budowlanych zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, obowiązującymi przepisami, normami i przepisami BHP, wystąpienie katastrofy budowlanej oraz naturalnej w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia jest mało prawdopodobne.

Wszystkie rodzaje oddziaływania bezpośrednie i pośrednie ze względu na lokalny charakter planowanej inwestycji nie będą miały znaczenia w globalnym oddziaływaniu na klimat.

Planowana przebudowa i rozbudowa wałów przeciwpowodziowych oraz budowa wrót przeciwpowodziowych na wylocie kanału portowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, nie przyczyni się do ryzyka związanego ze zmianą klimatu.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

Realizacja inwestycji pociągnie za sobą powstawanie odpadów wynikających z: przygotowania wykopu budowlanego, prac ziemnych związanych z projektowaną inwestycją, użytkowania sprzętu budowlanego oraz funkcjonowania zaplecza socjalnego dla pracowników.

W związku z realizacją przedsięwzięcia, w fazie budowy przewiduje się powstanie następujących rodzajów odpadów takich jak: zmieszane odpady opakowaniowe (kod 17 01 06) w przewidywanej ilości ok. 0,45 Mg/rok; zmieszane odpady betonu, odpadów materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia innych niż wymienione w 17 01 06 (kod 17 01 07) w przewidywanej ilości ok. 3,5 Mg/rok; inne niewymienione odpady (kamień) (kod 17 12 09) w przewidywanej ilości ok. 1,0 Mg/rok; sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np.: szmaty, ścierki) i ubrania ochronne, inne niż wymienione w 15 02 02 (kod 15 02 03) w przewidywanej ilości ok. 0,04 Mg/rok; drewno (kod 17 02 01) w przewidywanej ilości ok. 2,0 Mg/rok; kable inne niż wymienione w 17 04 10 (kod 17 04 11) w przewidywanej ilości ok. 1,2 Mg/rok; materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 do 17 06 03 (wełna mineralna, styropian) (kod 17 06 04) w przewidywanej ilości ok. 0,7 Mg/rok; tworzywa sztuczne (kod 17 02 03) w przewidywanej ilości ok. 0,7 Mg/rok; żelazo i stal (kod 17 04 05) w przewidywanej ilości ok. 1,2 Mg/rok; gruz ceglany (kod 17 01 02) w przewidywanej ilości ok. 0,7 Mg/rok oraz odpadowa papa (kod 17 03 80) w przewidywanej ilości ok. 0,5 Mg/rok.

Zebrany w czasie budowy grunt w postaci żwirów, pospółek, glin zostanie wykorzystany jako materiał przydatny do budowy korpusu wałów. Nie przewiduje się występowania mas ziemnych jako odpadów ze względu na ich zagospodarowanie na terenie inwestycji. Ewentualny nadmiar gruntu wydobyty z wykopów nie nadający się do wbudowania zostanie wywieziony z terenu inwestycji i zagospodarowany zgodnie z przepisami ustawy o odpadach.

Wszystkie wytworzone odpady powstałe w trakcie prac będą segregowane i magazynowane w sposób selektywny w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego oraz odbierane przez uprawnione podmioty do odzysku lub unieszkodliwiania.

Odpady wytwarzane na etapie użytkowania obiektów związane będą z ich konserwacją. Z przeprowadzonej analizy rozwiązań projektowych wynika, że podczas eksploatacji obiektów wytwarzane będą w małych ilościach odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne. Wszystkie odpady wytwarzane na terenie przedsięwzięcia odbierane będą przez specjalistyczne firmy.

Prowadzenie racjonalnej gospodarki odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami w trakcie fazy realizacji i eksploatacji nie będzie mieć negatywnego wpływu na środowisko.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji,

W czasie realizacji i funkcjonowania inwestycji nie przewiduje się wystąpienia zagrożeń dla zdrowia ludzi.

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

Planowana do realizacji wrota przeciwpowodziowe wraz z rozbudowywanym i przebudowywanym wałem zlokalizowana jest w całości na terenie miasta Krakowa pomiędzy ulicami Stoczniowców, Nowohucką oraz ulicą Na Zakolu Wisły. Wg ewidencji Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarządy Gospodarki Wodnej w Krakowie, port usytuowany jest w kilometrze 81+250 rzeki Wisły, ok. 300 m poniżej stopnia Dąbie.

Teren planowanych do realizacji prac stanowi obszar portu Płaszów wraz z obwałowaniem do stopnia Dąbie. Wał, który będzie podlegał modernizacji pełni w chwili obecnej swoją podstawową funkcję – wału przeciwpowodziowego. Skarpy i korona wału pokryte są trawą i częściowo porośnięte drzewami i krzewami. Port Płaszów wraz z obwałowaniem oraz basenem i zapleczem portu (warsztaty, magazyny, biura, garaże itp.) stanowi odrębną całość techniczno – użytkową wybudowaną dla obsługi taboru pływającego po Wiśle. Teren portu ograniczony jest praktycznie ze wszystkich stron wałami przeciwpowodziowymi.

Przedmiotowe obwałowanie charakteryzuje przede wszystkim: silne porośnięcie wałów (korony i skarp) i ich bezpośredniego sąsiedztwa drzewami, krzewami i inną roślinnością, jak również istniejącą infrastrukturą w postaci różnego rodzaju kabli elektrycznych, teletechnicznych, rurociągów znajdujących się zarówno pod ziemią jak i bezpośrednio na wale, jego skarpach lub u podnóża. Zakres przewidziany do realizacji przywracający funkcję obwałowań między wejściem do portu, a stopniem Dąbie wynika z konieczności przywrócenia stanu technicznego i funkcjonalnego obwałowań stosownie do obowiązujących wytycznych i wymagań technicznych stawianych ziemnym obiektom ochrony przeciwpowodziowej.

Inwestycja nie przyczyni się do zmiany w sposobie zagospodarowania i użytkowania terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie, nie wpłynie znacząco na zmianę walorów krajobrazowych i przyrodniczych omawianego terenu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na podstawie ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych, a więc biorąc pod uwagę zapisy ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (art. 80 ust. 2) dla budowli przeciwpowodziowych nie stwierdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto, analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod kątem zagrożenia dla środowiska uwzględniono:

a) występowanie obszarów wodno-błotnych, innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek,

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na siedlisku łągowym, w dorzeczu górnej Wisły. Inwestycja znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi, natomiast w bliskim sąsiedztwie koryta Wisły. Wisła ma charakter drenujący, a pierwszy poziom (poziom czwartorzędowy) będący głównym użytkowym poziomem wodonośnym ma bezpośredni kontakt hydrauliczny z wodami Wisły. Według Mapy hydrogeologicznej Polski w skali 1:50000 – pierwszy poziom wodonośny występowanie i hydrodynamika, arkusz 973 – Kraków (2006), teren inwestycji położony jest w strefie, dla której głębokość zwierciadła wód pierwszego poziomu wodonośnego mieści się w granicach 2-5 m p.p.t. Rzędne zwierciadła na terenie inwestycji wynoszą ok. 199 m n.p.m.

b) występowanie obszarów wybrzeży i środowiska morskiego,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży.

c) możliwe występowanie obszarów górskich lub leśnych,

Teren przedsięwzięcia nie jest obszarem górskim, a planowana do realizacji brama powodziowa wraz z rozbudowywanym i przebudowywanym wałem nie będzie przebiegać przez obszar leśny.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

Inwestycja leży poza obszarami ochrony wyznaczonymi na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz.U. 2018 poz. 2268 ze zm.), tj. poza strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych. Najbliższe zbiorniki wód śródlądowych – GZWP Nr 450 Dolina rzeki Wisła (Kraków) i GZWP Nr 451 Subzbiornik Bogucice znajdują się w odległościach odpowiednio ok. 0,6 km na północny wschód i ok. 2,3 km na południowy wschód od terenu inwestycji.

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

Realizacja i funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia nie będą miały negatywnego wpływu na obszary prawnie chronione wyznaczone na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody. Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar Łąki Nowohuckie PLH120069 znajduje się w kierunku północno - wschodnim w odległości około 3,7 km od granicy terenu inwestycji. Obszar ten położony jest w dolinie Wisły (na dawnej terasie zalewowej). Od południa graniczy ze starorzeczem Wisły, od północy z centrum Nowej Huty - dzielnicy Krakowa. Łąki Nowohuckie są ostatnim, dobrze zachowanym fragmentem łąk nadwiślańskich w Nowej Hucie. Spotykamy tu na niewielkim obszarze ponad 10 zróżnicowanych zbiorowisk roślinnych. Podstawowym celem ochrony w ww. obszarze jest ochrona siedlisk łąkowych (łąk trzęślicowych i rajgrasowych) jako siedliska motyli, stanowiących główny przedmiot ochrony. Nie występuje zagrożenie negatywnego oddziaływania inwestycji na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000.

Analizując zawarte KIP informacje przyrodnicze wraz z zagrożeniami dla Obszaru Natura 2000, w odniesieniu do realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie i rozbudowie wałów przeciwpowodziowych oraz budowie wrót przeciwpowodziowych, uznano że inwestycja ta nie wpłynie znacząco negatywnie na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Łąki Nowohuckie PLH120069, gdyż nie przewiduje się, aby działania realizowane w ramach przedsięwzięcia mogły

istotnie oddziaływać na gatunki i siedliska dla ochrony których wyznaczono ww. obszar Natura 2000, a także na spójność tego obszaru.

Obszar realizacji inwestycji, stanowi powierzchnia biologicznie czynna. Projektowane wrota przeciwpowodziowe zostaną umiejscowione pomiędzy wałami w kanale żeglugowym prowadzącym do portu Płaszów. Zarówno na tafli wody, jak i w toni nie stwierdzono żadnej roślinności. Nie stwierdzono również roślinności zakorzenionej w dnie. Teren pokryty jest szatą roślinną na terenie wałów oraz w ich pobliżu.

Wały porośnięte są obecnie roślinnością wysoką, choć gdzieś występuje tylko roślinność trawiasto - zielna. Prawy wał pomiędzy stopniem Dąbie, a portem Płaszów jest w rejonie jego korony zadrzewiony, a przy linii brzegowej porośnięty jedynie trawami i roślinnością zielną.

Zadrzewienie znajdujące się na prawym wale jest wielogatunkowe i składa się z takich gatunków jak: dąb bezszypułkowy, głóg jednoszyjkowy, jesion wyniosły, klon jesionolistny, klon pospolity, śliwa ałcza, topola czarna, wiąz szypułkowy, wierzba biała oraz wierzba płacząca.

Roślinność trawiasto - zielną prawego wału budują gatunki kosmopolityczne, o małych wymaganiach siedliskowych, odporne na koszenie i antropopresję, tworząc kadłubowe postaci zbiorowisk łąkowych. Jest to mieszanka traw wysiana i systematycznie koszona w ramach utrzymania wałów. Stwierdzono tu m.in. wiechlinę roczną, trzcinnik piaskowy, rajgras wyniosły, życicę trwałą. Do roślin zielnych znajdujących się na tym terenie należą m.in. podagrycznik pospolity, pokrzywa zwyczajna, glistnik jaskółcze ziele, jeżyna popielica, powój polny, szczaw polny, rdest ptasi. Lewy wał również porośnięty jest roślinnością wysoką – stwierdzono tu głównie wiąz szypułkowy i topolę czarną.

Na omawianym terenie w dniu 15.11.2018 r. przeprowadzono rozpoznanie przyrodnicze przedmiotem którego były drzewa i krzewy, które prawdopodobnie ulegną wycince w związku z realizacją inwestycji. Planowana wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Łącznie przewidywana ilość drzew przeznaczona do wycinki wyniesie ok. 195. Planowana wycinka drzew i krzewów prowadzona będzie poza okresem lęgowym ptaków (czyli poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia).

Na terenie Portu Płaszów została przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza, którą przeprowadzono w sezonie wegetacyjnym /lęgowym rozrodczym w terminie 14-16.05.2018 r. Wyniki z przeprowadzonej inwentaryzacji zostały szczegółowo przedstawione w *raporcie z inwentaryzacji przyrodniczej na obszarze Portu Płaszów* – stanowiącym załącznik do KIP. Obszarem badań był teren Portu Płaszów, na terenie zlewni rzeki Wisły wraz z buforem ok. 100 m.

Z ww. inwentaryzacji wynika, iż występujące na etapie realizacji oddziaływanie inwestycji będzie wiązało się z okresowym (trwającym prawdopodobnie jeden sezon) zajęciem wałów – miejsc lęgu i żerowania ptaków i utrudnieniem (w przypadku budowy wrót przeciwpowodziowych) dostępu ryb do obszaru portu Płaszów. Przeprowadzona wycinka w ramach inwestycji, spowoduje zniszczenie potencjalnych miejsc gniazdowania ptaków chronionych. W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono użytkowanych gniazd. Na przeznaczonych do wycinki drzewach znajdowały się natomiast pozostałości gniazda ptaka określonego, jako pokrzewka i pozostałości gniazda sroki. Wycinane fragmenty zieleni nie są unikalne, jednak możliwe, że w kolejnych sezonach będą one miejscem gniazdowania jednego lub kilku gatunków ptaków zaobserwowanych w okolicy portu Płaszów. W wyniku wycinki ptaki te stracą swoje siedliska.

Realizacja inwestycji będzie wiązała się ze zniszczeniem siedlisk gatunków chronionych:

- zniszczenie gniazd: kapturka – 1 gniazdo, sroki – 1 gniazdo. Innych gniazd podczas jesiennej inwentaryzacji gniazd nie stwierdzono.
- zniszczenie części siedliska: gajówka – 1 rewir, dzwońca – 1 rewir, słowik rdzawy – 1 rewir, bogatka – 2 rewiry i grzywacz – 1 rewir. Żadne z ww. siedlisk nie zostanie zniszczone w całości.

Podczas wiosennych obserwacji stwierdzono na obszarze inwestycji występowanie gajówki (śpiewający samiec), słowika rdzawego (śpiewający samiec), dzwonec (1 osobnik), bogatki (2 śpiewające samce) i grzywacza (1 osobnik). Nie stwierdzono jednak gniazdowania. W związku z powyższym uznano, że w odniesieniu do tych gatunków dojdzie do zniszczenia części siedliska, w której nie dochodzi do lęgów. Oddziaływanie to będzie nieznaczące z punktu widzenia lokalnych populacji gatunków chronionych. Stwierdzone gatunki charakteryzują się znikomą powtarzalnością lokalizacji gniazd. Dlatego przed przystąpieniem do budowy należy sprawdzić, czy obszar nie został skolonizowany przez inne gatunki chronione.

Drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a znajdujące się w strefie zasięgu prowadzonych prac ziemnych zostaną odpowiednio zabezpieczone, np. poprzez odeskowanie (zastosowanie osłon pni drzew); wygradzenie terenu nie podlegającego wycince; ręczne wykonywanie prac ziemnych w obrębie rzutu koron drzew.

Z przeprowadzonej inwentaryzacji wynika, iż na terenie badań nie stwierdzono gatunków chronionych roślin i grzybów. Nie stwierdzono także siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej.

Ponadto, w buforze ok. 500 m od przedmiotowego obwałowania potwierdzono występowanie trzmieli ziemnych *Bombus terrestris* oraz winniczka *Helix pomatia*. Nie stwierdzono potencjalnych siedlisk innych owadów chronionych.

W basenie portowym potwierdzono występowanie żab z grupy żab zielonych w typie żaby jeziorkowej i żaby wodnej. Gatunki zostały oznaczone na podstawie wokalizacji. Innych gatunków płazów ani form larwalnych nie stwierdzono. Na obszarze potwierdzono również występowanie jaszczurek zwinek. Występowanie innych gatunków gadów jest mało prawdopodobne.

Na obszarze portu Płaszów podczas nocnych nasłuchów potwierdzono bardzo dużą aktywność nietoperzy. Stwierdzono przeloty i intensywne żerowanie borowców wielkich, mroczków późnychnocków rudych i karlików malutkich oraz karlików większych. Stwierdzono też nieoznaczone do gatunku nocki i gacki. Obszar inwestycji ze względu na brak odpowiednich schronień nie może być miejscem hibernacji nietoperzy.

Na obszarze portu nie stwierdzono ssaków gatunków łownych ani gatunków chronionych innych niż nietoperze. Z rozmów z wędkarzami wynika, że w poprzednim sezonie bobry były obserwowane w okolicy portu po stronie zachodniej. Okolice portu mogą być teoretycznie wykorzystywane przez jeże, lisy i kuny domowe. Ich obecności jednak nie potwierdzono podczas badań terenowych.

Ponadto, w Porcie Płaszów oraz w Wiśle może występować minimum 31 gatunków ryb, z których 5 to gatunki chronione.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

Monitoring jakości powietrza na terenie województwa małopolskiego prowadzi Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie. Aktualny stan jakości powietrza w rejonie planowanej inwestycji wskazuje, że wartości dopuszczalne dla pyłów są przekroczone. Związane jest to z występującą na znaczną skalę niską emisją. Dla miasta Krakowa został opracowany program ochrony powietrza, który w swych priorytetach zakłada redukcję tej emisji.

Przedmiotowa inwestycja nie generuje zanieczyszczeń, które mogłyby wpłynąć na pogorszenie stanu jakości środowiska. W trakcie budowy emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie miała charakter krótkotrwały i ustanie po zakończeniu budowy sieci, a w czasie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie będzie znikome i nie wpłynie na pogorszenie wartości dopuszczalnych.

g) obszary, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

Inwestycja znajduje się wewnątrz strefy nadzoru archeologicznego. W pobliżu planowanej inwestycji znajdują się dwa stanowiska archeologiczne, z którymi inwestycja ta nie koliduje tj.: Kraków-Płaszów 1 (AZP 102-57; nr 42) w odległości ok. 100 m na północ oraz Kraków - Płaszów 2 (AZP 102-57; nr 42) w odległości ok. 200 m na południowy - wschód (wg informacji podanych w MPZP w rejonie analizowanego przedsięwzięcia; *Uchwała nr CXIV/1540/10 Rady Miasta Kwakowa z dnia 20 października 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Myśliwska” w Krakowie*). Na obszarze strefy podczas prowadzenia prac ziemnych związanych z robotami budowlanymi wymaga się uczestnictwa osoby uprawnionej do prowadzenia badań archeologicznych.

h) gęstość zaludnienia,

Planowana inwestycja będzie realizowana w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Według biuletynu informacji publicznej miasta Krakowa średnie zaludnienie w dzielnicy XIII Podgórze, gdzie będzie realizowana inwestycja wynosi 1 547 os/km². (<https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/215088/karta>).

i) obszary przylegające do jezior,

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami przylegającymi do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenie uzdrowiska i obszarze ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Planowana inwestycja będzie realizowana na obszarze dorzecza Wisły. Zadanie to nie zostało ujęte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2016 r. poz. 1911), zwanym dalej „aPGW”, jako mogące zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi dopełnienie zadania realizowanego w ramach POPDOW tj.: „*Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 1 - lewy wał rzeki Wisły od mostu Wandy do stopnia Przewóz wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni*”; „*Odcinek 2 - lewy wał rzeki Wisły od stopnia Przewóz do Suchego Jaru; Odcinek 3 - prawy wał rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz*”, które zostało uwzględnione w Planie Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły, przyjętym w drodze Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. sprawie przyjęcia Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły (Dz. U. 2016 r. poz. 1841), jako inwestycja strategiczna w regionie wodnym Górnej Wisły.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Wisła od Skawinki do Podłęzanki o europejskim kodzie PLRW2000192137759. Zgodnie z obowiązującym aPGW jest to silnie zmieniona część wód o złym stanie, monitorowana, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której ustanowiono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/WE). Dla tej JCWP, celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny oraz możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieklu istotnego - Wisła od Podłęzanki do Skawinki, a także dobry stan chemiczny, część wód wyznaczona jako obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych. Część wód stanowi obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2018 r. poz. 1614), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW2000148. Jest to część wód podziemnych o dobrym stanie ilościowy i dobrym stanie

chemicznym, monitorowana i niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla tej JCWPD nie ustanowiono odstępstw z art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, a celem jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego, ponadto przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczona do spożycia.

Przedsięwzięcie nie będzie wpływało negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych ustalonych w aPGW dla obszaru dorzecza Wisły dla ww. jednolitych części wód.

Planowane działania w ramach przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę ich charakter, zakres oraz specyfikę prac w skali całej zlewni jednolitych części wód oraz powierzchnię zajmowanych terenów (tj. ok. 3 ha), nie spowodują trwałego pogorszenia elementów biologicznych, fizykochemicznych i hydromorfologicznych. Realizacja prac nie będzie wpływać na ciągłość morfologiczną Wisły oraz nie zmieni wielkości i dynamiki przepływów w rzece. Ponadto, nie będzie miała wpływu na związek hydrauliczny pomiędzy korytem rzeki, a zawałem.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wiąże się z bezpośrednią ingerencją w koryto rzeki Wisły. Prace związane z budową wrót przeciwpowodziowych będą prowadzone na odcinku łączącym kanał portowy z basenem portu Płaszów. Podczas prowadzenia robót ziemnych i prac budowlanych nastąpi lokalne i okresowe obniżenie poziomu wód gruntowych w obrębie grodzy. Zjawisko to nie wpłynie w sposób istotny i trwały na poziom wód gruntowych na terenach przyległych. Po zakończeniu robót poziom wód gruntowych wróci do poziomu pierwotnego. Potencjalne oddziaływanie, w postaci pojawienia się zwiększonej ilości zawieszin, może wystąpić na etapie wykonania odcinka tymczasowego kanału portowego i ustąpi z chwilą zakończenia prac.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia obieg wód podziemnych i powierzchniowych nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu obecnego. Funkcjonowanie zmodernizowanego wału przeciwpowodziowego oraz eksploatacja wrót przeciwpowodziowych nie będą powodować emisji zanieczyszczeń do gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie wpłyną na zmianę ich jakości. Teren wokół wrót przeciwpowodziowych zostanie ukształtowany w sposób umożliwiający samoczynny odpływ wód opadowych. Wrota Przeciwpowodziowe w przypadku stanów normalnych będą otwarte, a przepływ między kanałem portowym, a rzeką Wisłą będzie swobodny. W trakcie przejścia wód powodziowych na rzece Wiśle w Krakowie wrota będą zamknięte, odcinając basen portowy od podwyższonego stanu wody w korycie rzeki Wisły.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Planowane przedsięwzięcie może spowodować chwilowe pogorszenie stanu środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych robót. Uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie występujące podczas budowy inwestycji będą miały charakter lokalny oraz przemijalny - występować będą w pobliżu terenu prowadzenia robót ziemnych.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza możliwość oddziaływania transgranicznego ponieważ uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie występujące podczas budowy inwestycji będą miały charakter lokalny oraz przemijalny - występować będą w pobliżu terenu prowadzenia robót ziemnych.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na obciążenie istniejącej infrastruktury technicznej.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią nieznaczne oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych, jednakże będą one krótkotrwałe. Aby zminimalizować niekorzystne oddziaływanie na środowisko zaleca się prowadzenie prac w porze dziennej.

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 ustaną. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnych zanieczyszczeń stałych, płynnych ani gazowych.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

W sąsiedztwie projektowanych robót nie są planowane żadne inwestycje, których oddziaływanie mogłoby zostać uznane za powodujące kumulację oddziaływań z projektowanym przedsięwzięciem.

W najbliższym czasie planuje się rozbudowę wałów Wisły: „Dokończenie przebudowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w Krakowie: Odcinek 1 – lewy wał rzeki Wisły od mostu Wandy do stopnia Przewóz wraz z wałami cofkowymi rzeki Dłubni” oraz „Odcinek 2 – lewy wał rzeki Wisły od stopnia przewóz do Suchego Jaru; Odcinek 3 – prawy wał rzeki Wisły od stopnia Dąbie do stopnia Przewóz”.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie będzie powodować kumulowania się oddziaływań w stosunku do przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

Zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko takich jak: stosowanie sprawnego sprzętu mechanicznego, skrócenie do niezbędnego minimum czasu realizacji, selektywne zbieranie odpadów i ich wywożenie z placu budowy i przekazywanie podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia do odzysku lub unieszkodliwiania sprawi, że oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko będzie miało charakter krótkotrwały, przejściowy o zasięgu lokalnym i tym samym ograniczy możliwość negatywnego wpływu inwestycji na środowisko.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi obligatoryjny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna większość uwarunkowań określonych 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 o ocenach oddziaływania na środowisko nie wystąpi w stosunku do przedmiotowej

inwestycji, a pozostałe będą miały znikomy wpływ. W związku z powyższym uznano, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko, wobec czego nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wydał zawiadomienie o zakończeniu postępowania dowodowego.

Zawiadomienie znak: OO.420.4.1.2019.BM z dnia 19.11.2019 r. o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w sprawie, zamieszczone zostało w sposób skuteczny na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Żadna ze stron nie wypowiedziała się i nie złożyła uwag w przedmiotowej sprawie.

W toku trwającego postępowania Pełnomocnik pismem znak: PODOW/KR/60549311/20/0151 z dnia 17.01.2020r. wystąpił o zmianę dotychczasowej nazwy inwestycji, która brzmiała: **„Przebudowa prawego wału pomiędzy stopniem Dąbie, a portem Płaszów, budowa bramy przeciwpowodziowej wraz z niezbędną infrastrukturą”**, na następującą: **„Rozbudowa odcinka prawego wału poniżej stopnia Dąbie wraz z budową wrót przeciwpowodziowych w rejonie stoczni remontowej”** oraz doprecyzował niektóre parametry techniczne projektowanych obiektów przedstawionych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia i uzupełnieniu.

Zgodnie z wyjaśnieniami przedłożonymi przez Pełnomocnika, konieczność zmiany nazwy przedsięwzięcia została wskazana m. in.: w celu podkreślenia podstawowego zadania wrót przeciwpowodziowych, którego celem jest ochrona przeciwpowodziowa oraz konieczność dostosowania się do wymaganego nazewnictwa w katalogu obiektów przeciwpowodziowych wymienionych w *specustawie przeciwpowodziowej* oraz w *ustawie Prawo wodne*.

Natomiast wnioskowane niewielkie korekty parametrów technicznych projektowanych obiektów wynikają przede wszystkim z ich aktualizacji, uszczegółowienia rozwiązań projektowych oraz uzgodnień branżowych, które miały miejsce w trakcie procedowania przedmiotowego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Powyższa niewielka zmiana parametrów technicznych projektowanych obiektów przedstawionych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia i uzupełnieniu nie spowoduje zmiany zakresu inwestycji, rodzaju planowanych obiektów oraz obszaru i skali ich oddziaływania.

Biorąc powyższe pod uwagę Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomieniem znak: OO.420.4.1.2019.BM z dnia 27.01.2020 r. ponownie zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w sprawie. Zawiadomienie zamieszczone zostało w sposób skuteczny na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Żadna ze stron nie wypowiedziała się i nie złożyła uwag w przedmiotowej sprawie.

Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 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.

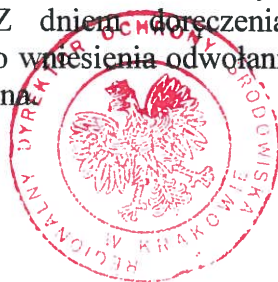
Analiza przedłożonego wniosku oraz informacji o planowanym przedsięwzięciu wskazuje, że zamierzone przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

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

Od niniejszej decyzji służy prawo do zrzeczenia się odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wnieсения odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki

Otrzymują:

- ① Pani Barbara Chammas – Pełnomocnik Inwestora.
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.,
3. OO.BM a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie (ePUAP),
2. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (ePUAP).

INFORMACJA ADMINISTRATORA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH

W związku z obowiązywaniem od dnia 25 maja 2018r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (zwanego dalej RODO), informujemy, że:

- 1/ administratorem Pana/Pani danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z siedzibą w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków
- 2/ Pana/Pani dane osobowe będą przetwarzane przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie w celu prowadzenia postępowania administracyjnego/sądowo-administracyjnego, zgodnie z art. 6 ust.1 lit c) RODO.

Podanie Pana/Pani danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do realizacji obowiązku prawnego w postaci rozpatrzenia sprawy.

- 3/ dane Pana/Pani mogą być udostępniane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie podmiotom upoważnionym do uzyskania informacji na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa.
- 4/ Podane przez Pana/Panią dane osobowe będą przechowywane przez okres wymagany przepisami prawa.
- 5/ posiada Pan/pani prawo dostępu do swoich danych osobowych oraz prawo ich sprostowania, ograniczenia ich przetwarzania oraz prawo do przenoszenia danych.
- 6/ w związku z przetwarzaniem Pana/Pani danych osobowych ma Pan/Pani prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
- 7/ dane kontaktowe Inspektora Ochrony Danych: adres e-mail: iod.krakow@rdos.gov.pl adres pocztowy: ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków.

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.420.4.1.2019.BM
z dnia: 28 lutego 2020 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie pn. „Rozbudowa odcinka prawego wału poniżej stopnia Dąbie wraz z budową wrót przeciwpowodziowych w rejonie stoczni remontowej” polegało będzie na przebudowie i rozbudowie prawego wału rzeki Wisły pomiędzy stopniem Dąbie, a portem Płaszów wraz z budową wrót przeciwpowodziowych na wylocie kanału portowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa małopolskiego, w całości na terenie miasta Krakowa, pomiędzy ulicami Stoczniowców, Nowohucką oraz Na Zakolu Wisły.

Planowane przedsięwzięcie obejmować będzie następujące działania:

- budowę wrót przeciwpowodziowych z zamknięciem stalowym na wylocie kanału portowego wraz z niezbędną infrastrukturą w osłonie stalowych ścianek szczelnych, eliminującej ewentualny wpływ realizacji obiektów na wody płynące (np. poprzez wprowadzenie do nich zawiesziny);
- przebudowę, zabezpieczenie, rozbiórkę i budowę sieci elektroenergetycznych (o napięciu mniejszym od 110 kV) w tym sieci zasilającej mechanizmy bramy oraz sieci kolidujących z planowanymi obiektami, wraz z oświetleniem oraz sieci teletechnicznej do monitoringu i sterowania bramą;
- przebudowę i budowę placów i dróg eksploatacyjnych na odcinku modernizowanych wałów i budowanych wrót przeciwpowodziowych. Wymienione drogi i place o podbudowie i nawierzchni z mieszanki kruszyw lub częściowo o nawierzchni z betonu asfaltowego lub otworowych płyt żelbetowych, będą obiektami funkcjonalnie związanymi z przedsięwzięciem i będą służyć do obsługi budowanych i przebudowywanych obiektów;
- budowę kładki eksploatacyjnej opierającej się bezpośrednio na konstrukcji wrót przeciwpowodziowych;
- przebudowę i rozbudowę istniejących wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły oraz wałów przeciwpowodziowych portu Płaszów, polegającą na podwyższeniu i poszerzeniu korony wałów, połączeniu ich z projektowanymi wrotami przeciwpowodziowymi i sąsiednimi obiektami oraz ich uszczelnienie poprzez wykonanie przesłony przeciwiłtracyjnej;
- wykonanie kierownic z brusów stalowych na wejściu i wyjściu z wrót przeciwpowodziowych w dopasowaniu do linii brzegowej kanału portowego;
- przebudowę i rozbudowę istniejących zjazdów i przejazdów wałowych poprzez ich podwyższenie, poszerzenie, zmianę nachylenia oraz ich połączenie z istniejącymi drogami;
- budowę nabrzeża w rejonie projektowanych wrót przeciwpowodziowych;
- ubezpieczenie skarp kanałów doprowadzającego i odprowadzającego oraz przyległego do nich dna w rejonie projektowanych wrót przeciwpowodziowych za pomocą konstrukcji siatkowo kamiennych oraz narzutu kamiennego lub otworowych płyt żelbetowych;
- wycinkę drzew i krzewów na obszarze inwestycji ograniczając się do niezbędnego minimum;
- rozbiórka obiektów kolidujących z wałem niezwiązanych z nim funkcjonalnie,
- makroniwelację terenu międzywałą i zawała na odcinku wzdłuż przebudowywanych i rozbudowywanych wałów przeciwpowodziowych i wrót przeciwpowodziowych.

Prace prowadzone będą etapowo. Początkowy etap polegać będzie na wykonaniu tymczasowych ścianek szczelnych, stalowych (grodzi budowlanej) zabezpieczających wykop

budowlany pod wrota przeciwpowodziowe oraz utworzenie tymczasowego (na czas budowy) wejścia do portu omijającego wykop, dzięki czemu będzie możliwe korzystanie z portu Płaszów na etapie realizacji inwestycji oraz zapewniona będzie wymiana wody między rzeką Wisłą i basenem portowym. Tymczasowe wejście do portu będzie wyposażone w kierownice z brusów stalowych, dzięki czemu będzie możliwe korzystanie z wejścia do portu Płaszów na etapie realizacji inwestycji i będzie zapewniona wymiana wody między rzeką Wisłą i basenem portowym. W kolejnym etapie planuje się wykonanie obiektu wrót przeciwpowodziowych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą oraz jej uruchomienie i likwidację tymczasowego wejścia do portu. Na tym etapie zostaną również rozbudowane oraz przebudowane wały przeciwpowodziowe wraz z wykonaniem przesłony przeciwfiltracyjnej, jak również kładki eksploatacyjnej na obiekcie wrót przeciwpowodziowych.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje wykonanie następujących elementów konstrukcyjnych:

- *Grodza budowlana*

Wrota przeciwpowodziowe budowane będą pod osłoną grodzy ze stalowych ścianek szczelnych, w razie konieczności rozpartych wewnątrz lub kotwionych. Po zakończeniu prac grodza budowlana zostanie odcięta na poziomie dna kanału dopływowego i będzie pełnić funkcję elementu przeciwfiltracyjnego pod obiektami wrót przeciwpowodziowych.

Ścianki grodzy zostaną przedłużone w kierunku lewego i prawego brzegu kanału i zostaną powiązane z istniejącymi wałami. Na dalszych etapach realizacji inwestycji, w celu zabezpieczenia dna wykopu fundamentowego przed ewentualnym wyparciem gruntu rozważana będzie również możliwość wymiany gruntów, dociążenie podłoża lub wykonanie cementacji podłoża w obrębie projektowanego wykopu. Rozstrzygające w tej kwestii będą wyniki badań geotechnicznych.

- *Kanał dopływowy*

Na czas budowy wrót przeciwpowodziowych kanał dopływowy w miejscu wejścia do portu zostanie przełożony tak, aby zapewnić jednostkom pływającym możliwość korzystania z portu, niezależnie od prowadzonych robót. Parametry tymczasowego odcinka kanału wejściowego do portu, będą podobne do istniejącego wejścia (szerokość ok. 25 m) i będą odpowiadać wymaganiom Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Długość palisady uzależniona będzie od przyjętej przez wykonawcę technologii wykonania robót. Tymczasowy odcinek kanału będzie wykonany za pomocą palisady w postaci ścianki szczelnej z pogrążanych grodziec stalowych lub skarpowania brzegów z nachyleniem i ubezpieczeniem zapewniającym ich stateczność i trwałość. Po zakończeniu robót część palisady zostanie rozebrana, a część wykorzystana do budowy wrót, natomiast kanał dopływowy zostanie przywrócony na swoją pierwotną trasę. W celu zabezpieczenia grodzy budowlanej przed uderzeniem jednostek pływających, wykonana zostanie tymczasowa kierownica z brusów stalowych.

- *Wrota przeciwpowodziowe*

Wrota przeciwpowodziowe zostaną zaprojektowane jako konstrukcja monolityczna żelbetowa. Kształt i wielkość będzie wynikać z uwarunkowań funkcjonalnych i konstrukcyjnych przy jednoczesnym zapewnieniu stateczności i bezpieczeństwa budowli. Parametrem wymaganym jest zapewnienie światła budowli równego 12 m. W zależności od parametrów i warunków gruntowych może zaistnieć konieczność posadowienia projektowanych obiektów na palach fundamentowych. Wrota przeciwpowodziowe zostaną wyposażone w zamknięcia wykonane z konstrukcji stalowej zapewniające ochronę przeciwpowodziową do rzędnej ok. 203,73 m n.p.m., przy przepływie wody powodziowej.

Wrota przeciwpowodziowe w przypadku stanów normalnych będą otwarte, a przepływ między kanałem portowym, a rz. Wisłą będzie swobodny. W trakcie przejścia wód powodziowych na rzece Wiśle w Krakowie wrota będą zamknięte, odcinając basen portowy od podwyższonego stanu wody w korycie rzeki Wisły. Wrota pozostaną zamknięte do czasu wydania przez Centrum Kryzysowe w

Krakowie komunikatu o odwołaniu stanu alarmowego. Na wyposażeniu wrót przeciwpowodziowych będzie się znajdować również komplet zamknięć remontowych. Wrota przeciwpowodziowe wyposażone będą w elektromechaniczny lub hydrauliczny napęd do obsługi zamknięcia oraz awaryjny napęd ręczny z możliwością sterowania miejscowego z poziomu sterowni zlokalizowanej na wrotach. Zakłada się również zapewnienie awaryjnego zasilania mechanizmów bramy z przewoźnego agregatu prądotwórczego. Przewiduje się wykonanie kładki eksploatacyjnej o długości dostosowanej do szerokości obiektu wrót przeciwpowodziowych i szerokości ok 3,0 m wykonanej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Na wyposażeniu wrót przeciwpowodziowych znajdować się będą również urządzenia kontrolno-pomiarowe do oceny stanu technicznego i kontroli poprawnego funkcjonowania wrót.

- *Zagospodarowanie terenu*

W osi kanału dopływowego do portu, od strony wody górnej i dolnej, zostaną wykonane kierownice stalowe, umożliwiające jednostkom pływającym bezpieczne przepłynięcie przez wrota przeciwpowodziowe. W obrębie wrót od strony brzegu lewego i prawego kanału dopływowego, wykonane zostaną place eksploatacyjne (o wymiarach umożliwiających zawracanie pojazdów eksploatacyjnych) o nawierzchni utwardzonej mieszanką kruszyw lub częściowo z otworowych płyt żelbetowych. Przewiduje się również wykonanie schodów i pomostów komunikacyjnych w obrębie wrót, umożliwiających poruszanie się po terenie jej obiektów oraz zejście do basenu portowego. Dno kanału dopływowego w najbliższym rejonie wrót przeciwpowodziowych zostanie zabezpieczone narzutem kamiennym. W ramach projektu wykonane zostanie oświetlenie kanału dopływowego i terenu w obrębie wrót przeciwpowodziowych od strony wody górnej i dolnej. Sieci uzbrojenia terenu w zakresie kolidującym z inwestycją zostaną przebudowane, a sam obiekt zostanie podłączony do sieci energetycznej i telekomunikacyjnej. Planowane obiekty zostaną powiązane pośrednio lub bezpośrednio z drogami publicznymi poprzez budowę dróg eksploatacyjnych. Projektowane drogi eksploatacyjne będą miały łączną długość nie większą niż 350 m, w tym część będzie zlokalizowana na koronie rozbudowywanych i przebudowywanych wałów. Drogi te będą wykonane na podbudowie oraz utwardzone materiałem kamiennym lub lokalnie betonem asfaltowym lub otworowymi płytami żelbetowymi.

- *Modernizacja wału przeciwpowodziowego od planowanych wrót przeciwpowodziowych w kierunku stopnia Dąbie polegająca na przebudowie i rozbudowie istniejącego obwałowania*

Długość istniejących wałów podlegających rozbudowie i przebudowie mierzona w osi korony wynosi łącznie ok. 245 m. Po rozbudowie i przebudowie wały będą miały łączną długość (mierzona w osi korony wału) ok. 290 m.

Rozbudowa i przebudowa istniejących wałów przeciwpowodziowych będzie prowadzona w kilometrażu roboczym od 0+000 do 0+313 (z przerwą na obiekt wrót przeciwpowodziowych zlokalizowanych w km 0+272). Odpowiada to kilometrażowi rzeki Wisły od 80+950 do 81+256.

Planowana rozbudowa i przebudowa wałów przeciwpowodziowych będzie obejmować głównie:

- usunięcie drzew z korpusu wału oraz pasa przywałowego o szerokości min. 3 m, wraz z karczowaniem pni oraz usunięciem krzewów i zarośli;
- usunięcie nieczynnej infrastruktury technicznej w obszarze korpusu wału oraz przebudowę lub zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu kolidujących z wałem;
- podniesienie korony wału do wymaganej przepisami rzędnej wraz z wyrównaniem, zagęszczeniem i korektą nachylenia skarp (zwłaszcza skarpy odwodnej), rozbudowa istniejących zjazdów i przejazdu wałowego, budowa placów eksploatacyjnych;
- na odcinku od km rob. 0+000 do 0+054 wykonanie stabilizacji skarpy odwodnej poprzez budowę ścianki szczelnej o głębokości ok. 6 m, zwieńczonej oczepem żelbetowym. Ścianka

ta będzie również pełniła rolę dodatkowej przesłony przeciwfiltracyjnej. Korekcie będzie podlegało nachylenie skarpy odwodnej do 1:2,25 oraz dogęszczenie podłoża skarpy;

- wykonanie centralnej przesłony przeciwfiltracyjnej uszczelniającej korpus wału na całej długości przebudowywanego i rozbudowywanego odcinka obwałowania. Głębokość przesłony powinna wynosić ok. 10 m pod poziom korony wału. Lokalnie w miejscach skrzyżowań oraz połączeń wałów z istniejącą infrastrukturą może zająć konieczność wykonania doszczelnienia przesłoną w innej lokalizacji niż korona wału oraz w innej technologii, w taki sposób aby zapewnić jednolitą szczelność na całej długości wału.
- powiązanie skarp rozbudowywanego i przebudowywanego wału oraz przesłony przeciwfiltracyjnej z sąsiednimi obiektami tj. projektowanymi wrotami przeciwpowodziowymi oraz istniejącymi obwałowaniami rzeki Wisły i portu Płaszów oraz stopniem Dąbie w taki sposób aby tworzyły jednolity system ochrony przeciwpowodziowej;
- utwardzenie korony wału oraz placów eksploatacyjnych mieszanką kruszyw (lokalnie możliwe wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego lub otworowych płyt żelbetowych);
- utwardzenie nawierzchni zjazdów i przejazdu wałowego otworowymi płytami drogowymi, żelbetowymi (lokalnie możliwe wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego).

Ponadto część robót budowlanych związanych z realizacją planowanej inwestycji będzie wykroczała poza obręb wału przeciwpowodziowego oraz wrót przeciwpowodziowych (poza wymieniony kilometr roboczy) np. wykonanie kabla energetycznego zasilającego wrota przeciwpowodziowe ale będzie mieściła się w granicach oddziaływania całej inwestycji.

Podstawowe parametry techniczne rozbudowywanych i przebudowywanych wałów przeciwpowodziowych wynoszą:

- Szerokość korony ok. 3,5 m do przejazdu wałowego w km rob. 0+092 i ok. 4,0 m na pozostałej długości wału wraz z jej umocnieniem mieszanką kruszyw oraz wyprofilowaniem z odpowiednim spadkiem w kierunku międzywału.
- Skarpa odpowietrzna o nachyleniu ok. 1:2,0 (nawiązanie do skarpy istniejącej).
- Skarpa odwodna o nachyleniu 1:2,25 – 1:2,5.
- Projektowana rzędna korony w km rob. 0+000 – 204,01 m n.p.m.
- Projektowana rzędna korony w km rob. 0+313 – 203,73 m n.p.m.

Roboty budowlane mogą zostać poszerzone o zabezpieczenie skarpy odwodnej przed zwierzętami np. za pomocą siatki technicznej. Istniejące zjazdy i przejazd wałowy zostaną odpowiednio wyprofilowane z zachowaniem wymaganego spadku max. 15% oraz umocnione otworowymi, żelbetowymi płytami drogowymi lub lokalnie betonem asfaltowym.

Zaplecze budowy będzie znajdowało się w granicach zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. Jego dokładna lokalizacja zostanie ustalona przez wykonawcę robót.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie

mgr Rafał Rostecki