



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4210.22.2016.ASł/TŚ

Kraków, dnia 30.12.2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 i art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm., w związku z art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 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. z 2015 r. poz. 1936, w związku z art. 545 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne: Dz. U. z 2018 r. poz. 2268 z późn. zm. oraz w związku z art. 4 ust. 1-3 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. z 2019 r. poz. 1712), § 3 ust. 1 pkt 60 i 65 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 33 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839), zgodnie z art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, poz. 868, poz. 996, poz. 1579 i poz. 2138, w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw: Dz. U. 2017 r. poz. 935), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 05.12.2016 r. (data wpływu 06.12.2016 r.) Zarządu Województwa Małopolskiego – Zarządu Dróg Wojewódzkich, ul. Bartosza Głowackiego 56, 30-085 Kraków działającego przez pełnomocnika,

o d m a w i a s i ę :

- I. **zgodny na realizację przedsięwzięcia pn.: "Budowa połączenia drogowego pomiędzy węzłem autostrady A4 Rudno i drogą krajową nr 79",**
- II. **nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

W dniu 06.12.2016 r. wnioskodawca: Zarząd Województwa Małopolskiego – Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Bartosza Głowackiego 56, 30-085 Kraków działający przez pełnomocnika wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa połączenia drogowego pomiędzy węzłem autostrady A4 Rudno i drogą krajową nr 79**”.

W związku z licznymi zmianami stanu prawnego, jakie nastąpiły w toku przedmiotowego postępowania, podkreślić należy, iż niniejsze rozstrzygnięcie uwzględni stan prawny odpowiadający zmianom z uwzględnieniem obowiązujących w tym zakresie przepisów przejściowych.

W szczególności wyjaśnić należy, co następuje:

Do rozpatrywania przedmiotowej sprawy mają między innymi zastosowanie przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (zwanej dalej „k.p.a.”). Ustawą z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r. poz. 935) dokonano nowelizacji przepisów k.p.a. Zgodnie z brzmieniem art. 16 ww. ustawy zmieniającej, do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem jej wejścia w życie (tzn. przed 1 czerwca 2017 r.) ostateczną decyzją lub postanowieniem stosuje się przepisy k.p.a. w brzmieniu dotychczasowym. W związku z powyższym, ponieważ postępowanie w niniejszej sprawie zostało wszczęte przed dniem 1 czerwca 2017 r. zastosowanie do niego mają przepisy k.p.a. w brzmieniu sprzed ww. nowelizacji, za wyjątkiem przepisów o mediacji.

Ustawą z dnia 9 października 2015 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. z 2015 r., poz. 1936, z późn. zm.) dokonano nowelizacji przepisów ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zgodnie z brzmieniem art. 6 ust. 2 ustawy zmieniającej do spraw wszczętych na podstawie ustawy zmienianej w art. 1, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przedłożono raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub wydano postanowienie określające zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Z dniem 01.01.2018 r. weszła w życie ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r. poz. 310 z późn. zm. – cyt. dalej jako „Prawo wodne”) nowelizująca również ustawę z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W myśl art. 545 ust. 1 ustawy Prawo wodne do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy Prawo wodne dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stosuje się przepisy obowiązujące przed dniem 1 stycznia 2018 r. W myśl jednakże art. 545 ust. 2 ustawy – Prawo wodne przepisy art. 64 ust. 2 pkt 3, art. 74 ust. 1 pkt 5, art. 77 ust. 2 pkt 3, art. 80 ust. 2 oraz art. 81 ust. 3 UUOŚ, stosuje się w brzmieniu nadanym ustawą – Prawo wodne. W dniu 24.09.2019 r. weszła w życie ustawa 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. z 2019 r. poz. 1712). Zgodnie z art. 4 ust. 1 i 2 ustawy zmieniającej z dnia 19 lipca 2019 r. do spraw wszczętych na podstawie ustawy UUOŚ i niezakończonych przed dniem wejścia w życie

ustawy zmieniającej stosuje się przepisy dotychczasowe, do spraw tych stosuje się jednakże przepisy art. 63, art. 64 ust. 1 i 3a, art. 65, art. 74 ust. 3b-3h, art. 84 ust. 1 i 1a oraz art. 86d UUOŚ w brzmieniu nadanym ustawą zmieniającą z dnia 19 lipca 2019 r.

Mając na uwadze powyższe zmiany oraz mając na uwadze fakt, iż przed dniem 01.01.2017 r. w przedmiotowej sprawie wydano postanowienie o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, określające zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w niniejszej sprawie mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm. cyt. dalej jako „UUOŚ”).

Dnia 11.10.2019 r. weszło w życie również nowe rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839). Zgodnie z § 4 tego rozporządzenia do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem jego wejścia w życie wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b UUOŚ, stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z powyższym oraz w związku z faktem, iż przedmiotowe postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 UUOŚ, zostało wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej oraz przed dniem wejścia w życie nowego rozporządzenia, niniejsza sprawa została rozpatrzona w oparciu o przepisy wyżej cytowanej ustawy UUOŚ w brzmieniu obowiązującym przed dniem 24.09.2019 z zastrzeżeniem treści art. 4 ust. 2 ustawy zmieniającej oraz przepisy obowiązującego przed dniem 11.10.2019 r. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), a czynności dokonane przez organ prowadzący postępowanie przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej pozostały w mocy.

Przedmiotowa inwestycja jest przedsięwzięciem wymienionym w § 3 ust. 1 pkt 60 i 65, a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 33 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 UUOŚ uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Działka 3181/1 obręb Filipowice, działka 502 obręb Dulowa znajdujące się w zakresie wniosku zostały wymienione w załączniku nr 6 do Decyzji Nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI z 2020 r. poz. 38 z późn. zm.). Z kolei zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b UUOŚ, regionalny dyrektor ochrony środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć realizowanych na terenach zamkniętych. Art. 3 ust. 1 pkt 13 UUOŚ mówi, iż ilekroć jest mowa o przedsięwzięciu, rozumie się przez to zamierzenie budowlane lub inną ingerencję w środowisko polegającą na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopaliny; przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie, także jeżeli są one realizowane przez różne podmioty. Przywołany wyżej przepis nie tylko ustanawia definicję legalną „przedsięwzięcia”, ale wprowadza również zakaz dzielenia przedsięwzięć powiązanych technologicznie, które prowadziłyby do sytuacji, że ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie obejmowałaby całego zamierzenia inwestycyjnego (przedsięwzięcia), a tym samym niektóre z przedsięwzięć wchodzących w jego zakres byłyby w tej ocenie pominięte.

Pojęcie powiązania technologicznego należy rozumieć szeroko, bowiem nie chodzi tu o ściśle technologiczne powiązania, w sensie technicznego uwarunkowania możliwości funkcjonowania określonych przedsięwzięć w powiązaniu z innymi, ale tego typu powiązania, które wpływają na skutki środowiskowe realizacji i funkcjonowania powiązanych ze sobą przedsięwzięć. Obowiązek traktowania przedsięwzięć powiązanych technologicznie jako jednego wyniku z konieczności kompleksowego zbadania potencjalnych wpływów na środowisko wszystkich przedsięwzięć, które mogą być źródłem skumulowanych oddziaływań na środowisko, co wpisuje się w zapewnienie realizacji założeń zasady prewencji. Powyższe ma zatem na celu zapobieżenie nieuzasadnionemu merytorycznie dzieleniu inwestycji na etapy, a także pominięcie w kompleksowej ocenie związanych ze sobą całościowo elementów przedsięwzięcia, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko. Na gruncie nieco odmiennego stanu faktycznego, NSA w postanowieniu z dnia 11.07.2013 r., sygn. II OW 40/13 stwierdził, że: „stosownie do treści art. 3 pkt 13 ustawy środowiskowej, ilekroć w ustawie mowa jest o przedsięwzięciu, rozumie się przez to również przedsięwzięcia powiązane technologicznie, także jeżeli są one realizowane przez różne podmioty. Oznacza to, że na potrzeby ustalenia właściwości organu ustawodawca nie wprowadza odrębnej kategorii samodzielnych przedsięwzięć realizowanych w ramach jednego, większego przedsięwzięcia i na różnych jego etapach. Przeciwnie, celem ustawy jest między innymi zagwarantowanie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla całego realizowanego przedsięwzięcia przez jeden, kompetentny organ, co zapewni nie tylko rzetelność, ale i spójność tej oceny oraz postępowania ją poprzedzającego. (...) trudno zakładać by racjonalny ustawodawca dopuszczał możliwość wydania decyzji środowiskowej dla "wycinka" pewnej inwestycji przez inny organ, niż był właściwy do wydania decyzji dla pozostałej części tego przedsięwzięcia. Oznacza to, że o samodzielności przedsięwzięcia można mówić jedynie w przypadku, gdy stanowi ono realizowaną samodzielnie i całkowicie odrębną inwestycję, niepowiązaną technologicznie z innymi przedsięwzięciami”. Tutejszy organ stwierdził, iż na gruncie niniejszej sprawy, pogląd wyrażony przez NSA uznać należy za aktualny i przyjął go za własny. Mając na względzie powyższe uznano, iż działania zaplanowane w ramach przedmiotowej inwestycji, zaliczone każde z osobna jako mogące znacząco oddziaływać na środowisko, polegające na przebudowie gazociągu wysokiego ciśnienia, na regulacji wód, jak również budowie drogi o nawierzchni twardej stanowią jedno przedsięwzięcie, wobec czego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach również w zakresie § 3 ust. 1 pkt 65, a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 33 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 20, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UOUŚ, miał zastosowanie art. 49 k.p.a., w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania. Zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Pismem z dnia 19.12.2016 r. znak: OO.4210.22.2016.AŚ zawiadomiono strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania zgodnie z dyspozycją art. 49 k.p.a..

Pismem znak: OO.4210.22.2016.AŚ z dnia 19.12.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię z dnia 22.12.2016 r. znak: NZ-PZ-420-245/16 ZL/2016/12/1068, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu w zakresie: ochrony zdrowia i życia ludzi, ochrony przed hałasem, ochrony powietrza atmosferycznego, ochrony gleb, ochrony wód.

Po przeanalizowaniu materiałów zgromadzonych w sprawie tutejszy organ stwierdził zaistnienia uwarunkowań, które w myśl art. 63 ust. 1 UOŚ uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co znalazło swoje odzwierciedlenie w wydanym postanowieniu o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko znak: OO.4210.22.2016.AŚ z dnia 29.12.2016 r..

Zawiadomieniem z dnia 30.12.2016 r. poinformowano strony postępowania o wydanym postanowieniu.

Zgodnie z art. 63 ust. 5 UOŚ przedmiotowe postępowanie winno być zawieszono do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dnia 02.10.2018 r. postanowieniem znak: OO.4210.22.216.AŚ zawieszono przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Dnia 08.05.2019 r. wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, co skutkowało podjęciem przedmiotowego postępowania (postanowienie z dnia 10.05.2019 r. znak: OO.4210.22.2016.AŚ/TŚ).

Według art. 3 ust. 1 pkt 8 UOŚ przez ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności: weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

W ślad za pismem z dnia 07.05.2019 r. Wnioskodawca przesłał dodatkowe załączniki.

Planowana droga przebiega w obrębie terenów wrażliwych takich jak Tenczyński Park Krajobrazowy i jego otulina oraz Puszcza Dulowska, wobec czego w celu jak najdokładniejszego ustalenia stanu faktycznego sprawy, zidentyfikowania zagrożeń oraz wskazania możliwie jak najlepszych rozwiązań minimalizujących wpływ planowanej drogi na walory Puszczy oraz przedmioty ochrony ww. Parku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 05.06.2019 r. wystąpił do Nadleśnictw w Krzeszowicach i Chrzanowie, jak również Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Małopolskiego (dalej jako „ZPKWM”) o wskazanie zgodnie z najlepszą wiedzą, w kontekście przedstawionych w dokumentacji sprawy wariantów przebiegu projektowanej drogi, największych zagrożeń, wrażliwych miejsc, działań minimalizujących skutki realizacji planowanego przedsięwzięcia, a także w miarę możliwości o przekazanie informacji lub materiałów odnoszących się do inwentaryzacji lub miejsca koncentracji zwierząt, w szczególności dużych ssaków kopytnych tj. łoś, jeleni oraz dodatkowo płazów, występujących w rejonie przedsięwzięcia.

Dnia 13.06.2019 r. i 26.06.2019 r. uzyskano odpowiedzi odpowiednio Nadleśnictw w Chrzanowie i Krzeszowicach.

Z kolei ZPKWM przy piśmie z dnia 14.06.2019 r. przedstawiło swoje stanowisko przekazując posiadaną dokumentację, a w szczególności opracowania związane z planem ochrony dla Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego, jednocześnie informując, że każdy z przedstawionych wariantów będzie miał znaczący negatywny wpływ na przyrodę i krajobraz Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego, co ZPKWM podnosił wielokrotnie, m.in. w planie ochrony

Parku oraz w opiniach do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego i dokumentów planistycznych gmin. W przedstawionym uzasadnieniu wskazano m.in., że:

- Planowane połączenie przecina Puszcę Dulowską, która jest jednym z najistotniejszych korytarzy ekologicznych i miejsc koncentracji zwierząt na terenie województwa małopolskiego,
- Inwestycja taka spowoduje zniszczenie wielu cennych siedlisk gatunków chronionych, co byłoby sprzeczne z celami ochrony Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego,
- Inwestycja ta może również obniżyć walory krajobrazowe tego terenu oraz wpłynąć negatywnie na ekspozycję zamku Tenczyn w Rudnie, co również byłoby sprzeczne z ww. celami,
- ZPKWM sprzeciwia się powstaniu ww. trasy w przedstawionym korytarzu, zaznaczając, że nie znajduje dostatecznych rozwiązań minimalizujących mogących choć w niewielkim stopniu obniżyć wpływ budowy i użytkowania trasy na przyrodę oraz krajobraz Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego.

W dniu 23.07.2019 r. ZPKWM złożył wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu jako strona. Złożone podanie nie spełniało wymogów formalnych wobec czego dnia 01.08.2019 r. – tutejszy organ wystosował wezwanie o usunięcie braków podania. Za pismami z dnia 09.08.2019 r. oraz dnia 05.09.2019 r. ZPKWM uzupełniło podanie. Pismem z dnia 10.09.2019 r. tutejszy organ poinformował że Zespołowi Parków Krajobrazowych Województwa Małopolskiego nie przysługuje w myśl art. 28 k.p.a., przymiot strony w toczącym się postępowaniu.

Przedłożony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, nie spełniał wymogów ustawy UUOŚ, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 04.06.2019 r. i dnia 17.12.2019 r. wezwał wnioskodawcę do jego uzupełnienia.

Po stosownych uzupełnieniach za pismami z dnia 09.09.2019 r., 13.03.2020 r., 19.06.2020 r. raport okazał się być zgodnym z wymaganiami UUOŚ. Dodatkowo przedłożono brakujące wypisy oraz mapy.

W toku postępowania zweryfikowano krąg stron postępowania, po czym pismem z dnia 08.07.2021 r. znak: OO.4210.22.2016.AŚ/TŚ zawiadomiono wszystkie strony o toczącym się postępowaniu oraz pozostałych czynnościach zgodnie z dyspozycją art. 49 k.p.a..

Po stwierdzeniu kompletności i prawidłowości raportu z punktu widzenia obowiązujących przepisów, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu tzn. zgodnie z art. 33 UUOŚ w dniu 08.07.2020 r. obwieszczeniem zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tutejszego organu oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy/Miasta Krzeszowice i Trzebinia, podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania. W obwieszczeniu pouczono społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu.

Pismem z dnia 08.07.2021 r. organ wystąpił o wydanie opinii do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz Chrzanowie.

Dnia 08.07.2020 r. w związku z uzupełnieniami raportu wystąpiono ponownie do ZPKWM o wyrażenie stanowiska w sprawie przedmiotowej inwestycji.

Uwagi stanowiące odpowiedź na ww. podanie do publicznej wiadomości zostało opisane w dalszej części niniejszej decyzji.

Ponadto w odpowiedzi na pismo tutejszego organu z dnia 8.07.2020 r. Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Małopolskiego poinformował, że powyższa inwestycja w każdym z proponowanych wariantów będzie miała negatywny wpływ na przyrodę i krajobraz Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego i jego otulinę, a w szczególności na bardzo cenny przyrodniczo teren Puszczy Dulowskiej. Podkreślono, że powyższe stwierdzenie jest podtrzymaniem poprzednich stanowisk ZPKWM zawartych m.in. w opracowaniu planu ochrony dla Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego, opinii w powyższej sprawie dla Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dn. 14.06.2019 r., opinii do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego oraz licznych opinii do dokumentów planistycznych poszczególnych gmin. W piśmie tym wskazano również, że:

- plan ochrony dla Tenczyńskiego PK, w przypadku wytyczania nowych inwestycji liniowych o znaczeniu ponadregionalnym zakłada lokowanie ich poza terenem parku, a w przypadku konieczności przeprowadzenia inwestycji w granicach obszaru minimalizację negatywnych skutków przedsięwzięcia.
- opracowany raport oddziaływania na środowisko dla projektowanej inwestycji nie przewidywał w żadnym z wariantów możliwości przebiegu drogi poza obszarem parku krajobrazowego,
- odniesiono się do wyników analizy przedstawionej w raporcie w zakresie: zniszczenia siedlisk gatunków chronionych, zniszczenia siedlisk przyrodniczych Natura 2000, zmniejszenie funkcjonalności i ciągłości korytarza ekologicznego, zwiększoną śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji, przerwanie ciągłości struktury siedlisk, zmiany krajobrazowe, wycinkę lasu, zmiany ukształtowania terenu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, zmiany klimatu akustycznego, żywienia gospodarczego działek przylegających do planowanej inwestycji, ułatwienia ekspansji gatunków synantropijnych,
- stwierdzono, że biorąc pod uwagę zakres oddziaływania inwestycji i jej negatywny wpływ na środowisko, który został przedstawiony w Raporcie oddziaływania na środowisko, ZPKWM nie potrafi wskazać wystarczających rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko i teren Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego.

Pismem z dnia 18.07.2020 r. znak: NZ-PZ-420-112/20 ZL/2020/07511 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie zaopiniował pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia pozytywnie z zastrzeżeniem.

W wyznaczonym przez ustawodawcę terminie Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chrzanowie nie zajął stanowiska. Zgodnie zaś z art. 78 ust. 4 UUOŚ niewydanie opinii, o której mowa w art. 77 ust. 1 pkt 2, odpowiednio w terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.

W trakcie rozpatrywania uwag i wniosków przedstawicieli społeczeństwa oraz działającego na prawach strony Towarzystwa na Rzecz Ochrony Przyrody (uznanego za podmiot działający na prawach strony) stwierdzono, iż złożony Raport wymaga uzupełnienia gdyż nie zawiera danych koniecznych do prawidłowej oceny treści rozpatrywanych uwag i wniosków. W związku z czym w piśmie z dnia 15.10.2020 r. wezwał wnioskodawcę do stosownych uzupełnień.

Po dokonaniu stosownych wyjaśnień za pismami z dnia 15.02.2021 r. - w ślad za nim przedłożono dodatkowe i skorygowane egzemplarze w wersji papierowej i elektronicznej dnia 14.05.2021 r. i dnia 28.05.2021 r., organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ponownie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu tzn. zgodnie z art. 33 UUOŚ w dniu 26.05.2021 r. obwieszczeniem zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie,

w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tutejszego organu oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy/Miasta Krzeszowice i Trzebinia, podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania. W obwieszczeniu pouczono społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu.

W odpowiedzi na ww. obwieszczenie do organu nie wpłynęły uwagi ze strony społeczeństwa i organizacji społecznych.

Dnia 01.07.2021 r. wystąpiono do ZPKWM o przesłanie, zgodnie z najlepszą wiedzą, dodatkowych danych inwentaryzacyjnych, pozyskanych w 2021 roku, dotyczących cennych siedlisk lub gatunków występujących w Puszczy Dulowskiej, w szczególności na przebiegu wariantów przedmiotowego przedsięwzięcia. W odpowiedzi na pismo z dnia 01.07.2021 r., znak OO.4210.22.2016.AŚ/TŚ, Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Małopolskiego przesłał za pismem z dnia 14.07.2021 r. dane inwentaryzacyjne, pozyskane głównie w 2021 r., wskazując między innymi na odnotowaną aktywność wilka.

Pismem z dnia 18.06.2021 r. organ wystąpił o wydanie opinii do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz Chrzanowie.

Treść opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie i Chrzanowie zostały przeanalizowane i uwzględnione w niniejszej decyzji.

Pismem z dnia 07.04.2021 r. Wnioskodawca zawnioskował o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 § k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Wnioskodawca argumentując swój wniosek wskazał m.in., że:

- aktualnie w rejonie węzła Rudno pomiędzy autostradą A4 a drogą krajową nr79 brak jest połączenia drogowego na kierunku północ-południe o parametrach klasy GP, zapewniającego prawidłowe skomunikowanie autostrady A4 od północnej strony, a połączenie węzła Rudno na tym kierunku funkcjonuje głównie poprzez drogę powiatową nr 1033K, ale także drogę powiatową nr 2124K oraz sieć dróg gminnych, które nie spełniają standardów i parametrów właściwych dla roli, jaką pełnią w układzie drogowym. Niskie parametry techniczne tych dróg stanowią duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu dla jej użytkowników,
- przedmiotowa inwestycja ma na celu m.in. poprawę warunków ruchowych i zapewnienie wymaganego bezpieczeństwa ruchu drogowego (kierujących pojazdami i pieszych), wpływająca na ochronę życia oraz zdrowia ludzkiego,
- zwiększy się komfort korzystania z istniejących dróg dla kierowców miejscowych,
- pozostawienie przedmiotowego połączenia autostrady A4 z drogą krajową nr 79 poprzez sieć dróg w stanie istniejącym może doprowadzić do pogorszenia stanu nawierzchni, co w konsekwencji może mieć odzwierciedlenie w negatywnym oddziaływaniu na środowisko, zwłaszcza poprzez dalsze zmniejszanie płynności ruchu, a co za tym idzie zwiększenie emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Poprawa jakości systemu komunikacyjnego poprzez budowę przedmiotowego połączenia spowoduje lepsze zaspokajanie wciąż rosnących potrzeb komunikacyjnych ludności, również w tym obszarze Małopolski. Tym samym wykonanie przedmiotowej inwestycji jest uzasadnione ważnym interesem społecznym,

- inwestycja przewidziana jest do realizacji z funduszy Unii Europejskiej tj. Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027,
- nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przyspieszy proces przygotowania jak i realizacji inwestycji, w tym również pozwoli Inwestorowi niezwłocznie podjąć dalsze działania zmierzające do realizacji przedsięwzięcia, w tym samym na możliwość skorzystania ze środków finansowych Unii Europejskiej,
- wykonanie przedmiotowej inwestycji jest uzasadnione ważnym interesem społecznym.

Na wstępie należy wskazać, że argumenty uzasadniające nadanie rygoru muszą być co najmniej uprawdopodobnione z odniesieniem do konkretnych okoliczności, a tych w ocenie organu zabrakło. Z kolei warunek „niezbędności” jest przesłanką generalną dla wszystkich przypadków wymienionych w art. 108 § 1 k.p.a. Zgodnie z art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899 z późn. zm.) wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji stanowi cel publiczny. Samo jednak stwierdzenie, że inwestycja jest inwestycją celu publicznego automatycznie nie uzasadnia nadania decyzji rygoru, natomiast świadczy o jej szczególnym charakterze z punktu widzenia społecznego. Przyjęcie z kolei za wnioskodawcę stanowiska o ważnym interesie społecznym przemawiającym za nadaniem rygoru, prowadziłoby do sytuacji, że w każdym przypadku planowanej realizacji inwestycji z zakresu transportu drogowego wystąpiłaby podstawa do zastosowania art. 108 § 1 k.p.a. W ocenie organu nie wykazano w sposób dostateczny skali skutków niewykonania decyzji, czy też realności zagrożeń dla wnioskodawcy. Przedstawiona argumentacja ma charakter ogólnikowy. W uzasadnieniu wskazano jedynie, że: niskie parametry techniczne tych dróg stanowią duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i nie zapewniają bezpieczeństwa dla jej użytkowników. Pozostawienie przedmiotowego połączenia autostrady A4 z drogą krajową nr 79 poprzez sieć dróg w stanie istniejącym może doprowadzić do pogorszenia stanu nawierzchni, co w konsekwencji może mieć odzwierciedlenie w negatywnym oddziaływaniu na środowisko, zwłaszcza poprzez dalsze zmniejszanie płynności ruchu, a co za tym idzie zwiększenie emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Poprawa jakości systemu komunikacyjnego poprzez budowę przedmiotowego połączenia ma spowodować lepsze zaspokajanie wciąż rosnących potrzeb komunikacyjnych ludności, również w tym obszarze Małopolski. We wniosku brak jest również uzasadnienia do nadania realizacji inwestycji cech wyjątkowo ważnego interesu strony. Odwołując się z kolei do pojęcia "niezbędności" niezwłocznego działania NSA w wyroku z dnia 15.07.2010 r., II OSK 1134/09, stwierdził, że ustawodawca uznaje, że może to nastąpić wówczas, gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 k.p.a. Zagrożenie to musi mieć realny charakter i nie może być tylko prawdopodobne, a okoliczność ta musi być uwidoczniła w uzasadnieniu postanowienia o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności. Zarówno wniosek o nadanie rygoru, okoliczności przedmiotowej sprawy przemawiają również za stwierdzeniem, iż zamierzenie to jest inwestycją zaplanowaną z kilkuletnim wyprzedzeniem, a nie w sytuacji nagłej konieczności. Z załączonego wniosku, jak również z charakteru decyzji nie wynika, że planowana inwestycja wymaga pilnej interwencji, czy działań. W żadnym bowiem miejscu wnioskodawca nie uprawdopodobnia, że niska klasa dróg istniejących, jak również ewentualny zły stan techniczny istniejących dróg uniemożliwia ich dalsze funkcjonowanie, które mogłoby determinować ich remont/modernizację, zaś planowana inwestycja dotyczy budowy nowej drogi. Stwierdzenie, że aktualnie w rejonie węzła Rudno pomiędzy autostradą A4, a drogą

krajową nr 79 brak jest połączenia drogowego na kierunku północ-południe o parametrach klasy GP, zapewniającego prawidłowe skomunikowanie autostrady A4 od północnej strony, a połączenie węzła Rudno na tym kierunku funkcjonuje głównie poprzez drogi powiatowe nr 1033K i nr 2124K oraz sieć dróg gminnych, które nie spełniają standardów i parametrów właściwych dla roli, jaką pełnią w układzie drogowym, świadczy w ocenie organu o celowości przedmiotowej inwestycji, jednak nie o jej niezbędności w czasie związanym z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, której nadany zostałby rygor natychmiastowej wykonalności. Inwestycja jest być może istotna z punktu widzenia wnioskodawcy oraz lokalnej społeczności, to jednak trudno uznać, że zagrożenie interesu społecznego ma charakter realny i wymaga stosowania środków nadzwyczajnych jakim byłby rygor natychmiastowej wykonalności. Niezależnie od powyższego wskazać również należy, że można w odniesieniu do nieostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zaopatrzonej w rygor natychmiastowej wykonalności mówić o możliwości jej wykonania w znaczeniu szerokim, co należy utożsamiać z mocą prawną pozwalającą na wywoływanie wszystkich skutków związanych z jej pozostawaniem w obrocie prawnym i wywoływaniem skutków prawnych (por. wyrok NSA z 18.05.2016 r., II OSK 1066/15). Przez wykonanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozumieć zatem należy możliwość ubiegania się Inwestora o uzyskanie decyzji inwestycyjnej np. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Z taką sytuacją nie będziemy mieć miejsca w niniejszej sprawie. Stwierdzić bowiem należy, że do wykonania nie nadają się decyzje, którymi stronie odmówiono przyznania uprawnienia, o które się ubiegała (por. M. Romańska [w:] Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, wyd. II, red. H. Knysiak-Sudyka, Warszawa 2019, art. 108). W podobnym tonie wypowiedział się WSA w Warszawie w wyroku z dnia 15.11.2007 r., sygn. VI SA/Wa 1319/07, NSA w postanowieniu z 6.12.2007 r., sygn. II GZ 190/07 oraz w postanowieniu z dnia 23.07.2009 r., sygn. II FZ 282/09.

Wobec powyższego w ocenie organu, przedstawiona przez Wnioskodawcę argumentacja, ani charakter przedmiotowej decyzji nie pozwalają nadać jej zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a. rygoru natychmiastowej wykonalności.

W toku postępowania, pismem z dnia 24.11.2021 r. zawiadomiono wszystkie strony przedmiotowego postępowania o zebranych w sprawie materiale dowodowym oraz o możliwości odniesienia się do niego przed wydaniem decyzji zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, poz. 868, poz. 996, poz. 1579 i poz. 2138, zgodnie z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw: Dz. U. 2017 r. poz. 935; cyt. dalej jako „k.p.a.”).

Po przeprowadzeniu postępowania z procedurą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko organ zważył co następuje.

Planowana inwestycja polegająca na budowie połączenia drogowego pomiędzy węzłem autostrady A4 Rudno i drogą krajową nr 79, będzie zlokalizowana na terenie gminy Krzeszowice, w powiecie krakowskim, województwie małopolskim oraz na terenie gminy Trzebinia, w powiecie chrzanowskim.

Niniejsza inwestycja obejmuje:

- budowę drogi klasy GP;
- budowę i przebudowę skrzyżowań;
- budowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, estakady, przepusty);
- budowę jezdni dodatkowych do obsługi przyległego terenu;

- budowę przejazdów gospodarczych;
- budowę ewentualnych urządzeń ochrony środowiska (np. przejść dla zwierząt);
- przebudowę i budowę urządzeń infrastruktury technicznej.

Parametry charakteryzujące planowaną drogę, wspólne dla wszystkich trzech wariantów inwestycji:

Połączenie autostrady A4 z DK 79

- Klasa drogi: GP
- Nośność: 115 kN/oś
- Prędkość projektowa: $V_p = 70$ km/h
- Przekrój: 1 jezdnia, 2 pasy ruchu
- Szerokość jezdni: 7,0 m
- Szerokość poboczy gruntowych: min. 1,50 m
- Skrajnia pionowa: 4,70 m

Droga krajowa nr 79:

- Klasa drogi: GP
- Nośność: 115 kN/oś
- Prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h
- Przekrój: 1 jezdnia, 2 pasy ruchu
- Szerokość jezdni: 7,0 m
- Szerokość poboczy gruntowych: min. 1,50 m
- Skrajnia pionowa: 4,70 m

Dodatkowe jezdnie służące do obsługi terenu:

- Klasa drogi: D
- Nośność: 100 kN/oś,
- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Przekrój: 1 jezdnia
- Szerokość jezdni: 3,5 m
- Szerokość poboczy gruntowych: min. 0,75 m
- Skrajnia pionowa: 4,50 m

Drogi powiatowe DP 1032K, DP 1033K, DP 2124K

- Klasa drogi: Z
- Nośność: 100 kN/oś,
- Prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h
- Przekrój: 1 jezdnia, 2 pasy ruchu
- Szerokość jezdni: 4,5 m – 7,0 m
- Szerokość poboczy gruntowych: min. 0,5 m
- Skrajnia pionowa: 4,50 m

Na planowanej drodze zostaną wykonane słupki hektometrowe prowadzące kilometraż zgodnie z projektowaną osią drogi wojewódzkiej. Bariery ochronne zostaną zainstalowane w miejscach występowania obiektów inżynierskich oraz w miejscach, gdzie występują inne przeszkody (m.in. wysokie nasypy). Bariery będą spełniać wymagania normy PN-EN 1317. Na planowanej drodze oraz na pozostałych drogach przebudowywanych w ramach inwestycji zostaną wykonane odpowiednie oznakowania pionowe i poziome. Przejścia dla pieszych przewidziano do wykonania jedynie w obrębie projektowanych skrzyżowań typu rondo i to tylko w miejscach gdzie przewiduje się istotny ruch pieszy. W ramach inwestycji zostanie wykonane oświetlenie drogi.

Głównymi efektami realizacji inwestycji będą:

- połączenie autostrady A4 z DK 79,
- ograniczenie ruchu w okolicy Trzebini i Chrzanowa oraz Balic i Zabierzowa,
- umożliwienie w przyszłości połączenia autostrady z DK 94,
- stworzenie alternatywy dla drogi powiatowej 1033K,
- uaktywnienie terenów wzdłuż nowej drogi.

Teren planowanej inwestycji znajduje się pomiędzy autostradą A4 a drogą krajową nr 79 w gminie Krzeszowice (w miejscowościach: Rudno, Wola Filipowska oraz Tenczynek (jedynie wariant III)). Droga realizowana w ramach niniejszej inwestycji, łączyć się będzie z węzłem autostradowym w miejscowości Rudno, w którym zjazd z autostrady A4 od strony Krakowa realizowany jest za pomocą łącznicy, włączonej do skrzyżowania typu średnie rondo, do którego włącza się także droga powiatowa nr 1033K.

W obszarze planowanej inwestycji znajdują się:

- autostrada A4,
- droga krajowa Nr 79,
- drogi powiatowe: Nr 1032K, Nr 1033K, Nr 2124K i Nr 2188K,
- drogi gminne i wewnętrzne,
- linia kolejowa nr 133 (E 30) Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny.

W obszarze planowanej inwestycji przeważają następujące typy zagospodarowania terenu:

- obszary zabudowane (zabudowa jednorodzinna) bądź przeznaczone pod zabudowę – tereny miejscowości Wola Filipowska wzdłuż DK nr 79 i wzdłuż DP 2124K, Rudno wzdłuż DP 1033K (w tym obszary pomiędzy DP 1033K a Puszczą Dulowską), Tenczynek wzdłuż DP 1033K, DP 2188K i DP 2186K;
- obszary niezabudowane, gdzie dominują nieużytki rolne – obszary między linią kolejową nr 133 a Puszczą Dulowską, obszary pomiędzy zabudową mieszkaniową Woli Filipowskiej i Rudna a obszarami leśnymi, obszar pomiędzy zabudowaniami mieszkalnymi wsi Tenczynek (ulice prostopadłe do DP 1033K) a ogródkami działkowymi (ROD Tenczyńskie Skałki);
- obszary niezabudowane, przeznaczone pod zabudowę: przemysłową (w m. Tenczynek, pomiędzy linią kolejową nr 133 a Dulówką) oraz usługową (w m. Rudno w obrębie węzła Rudno: obszary przylegające do DP 1032K, DP 1033K, DP 2188K);
- obszary leśne - Puszcza Dulowska.

Dużą część terenu wokół inwestycji stanowi Puszcza Dulowska, która rozprzestrzenia się na zachód od Woli Filipowskiej i Rudna, na całym obszarze pomiędzy autostradą a linią kolejową 133 a także pomiędzy miejscowościami Rudno a Tenczynek, Stara Wola i Wola Filipowska. Zabudowa miejscowości w pobliżu inwestycji jest głównie jednorodzinna. Przy węźle Rudno, przy drodze powiatowej 1032K, w Nieporazie, znajduje się wytwórnia Alwernia Studios, do której dojazd możliwy jest z autostrady od strony Krakowa, poprzez nowobudowaną łącznicę i rondo. Pomiędzy puszcza a zabudowaniami znajdują się pola uprawne lub ogrody, a pomiędzy Wolą Filipowską a Tenczynkiem, duży obszar zajęty jest pod ogródki działkowe. W pobliżu drogi powiatowej nr 2188K, znajduje się Zamek Rudno, do którego dojazd możliwy jest także od strony drogi powiatowej nr 1033K. Analizowany obszar przecinają liczne cieki, z których największy to potok Dulówka, biegnący wzdłuż linii kolejowej 133, po jej południowej stronie. W pobliżu miejscowości Rudno znajdują się także potoki Chechło i Czarna Woda.

W każdym z wariantów zaprojektowano dodatkowo odcinkową rozbiórkę istniejącej sieci gazowej wysokiego ciśnienia DN250 oraz budowę sieci gazowej wysokiego ciśnienia z rur stalowych fabrycznie izolowanych o średnicy DN250 na odcinku długości około 50-250 m (w zależności od miejsca kolizji i wariantu trasy). Gazociąg będzie wykonany w pierwszej klasie

lokalizacji na maksymalne ciśnienie robocze (MOP) równe 5,5 MPa. W miejscu skrzyżowania z projektowanym nasypem drogi zaprojektowano budowę gazociągu w rurze osłonowej.

Planowana regulacja wód polegać będzie na przełożeniu cieków. W ramach zamierzenia przewiduje się utworzenie nowego koryta ciek w dostosowaniu do rozwiązań sytuacyjnych elementów drogi oraz warunków hydrauliczno-hydrologicznych ciek. Przekrój nowego koryta zaplanowano do wykonania w dostosowaniu do kształtu koryta przed i za przekładanym odcinkiem. Dno i skarpy ciek zaprojektowano jako wykonane z naturalnych materiałów tak, aby w jak największym stopniu odwzorować istniejące warunki w ciek (kamień naturalny, faszyna, humusowanie, nasadzenia roślinności, etc.). Zasadniczo roboty polegające na przełożeniu cieków przewidziano do wykonania w pierwszej kolejności tak, aby zachować przepływ w ciekach i uniemożliwić ewentualne zanieczyszczenia cieków podczas pracy sprzętu na trasie projektowanej drogi (w tym celu zaplanowano wykonanie wykopów pod nowe koryto ciek, następnie wykonanie dna i skarp nowego koryta, po wykonaniu kompletu robót przewidziano przekierowanie wody do nowego koryta z równoczesnym zaślepieniem dotychczasowego koryta ciek).

W myśl art. 81 ust. 1 UUOŚ jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 13.08.2021 r. organ wezwał Wnioskodawcę do przedstawienia stanowiska w przedmiocie zgody na realizację przedsięwzięcia w wariantcie alternatywnym, oznaczonym jako wariant II.

W odpowiedzi na pismo z dnia 13.08.2021 r. Wnioskodawca odmówił wydania zgody na zakończenie przedmiotowego postępowania poprzez wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu II, czyli innego wariantu niż ten przewidziany przez inwestora do realizacji, przedstawiając poniższą argumentację:

- przedsięwzięcie pn.; Budowa połączenia drogowego pomiędzy węzłem autostrady A4 Rundo i drogą krajową nr 79” mieści się w pojęciu inwestycji celu publicznego, realizuje ona aspekty interesu społecznego oraz wpływa na ochronę zdrowia i życia ludzkiego,
- aktualnie w rejonie węzła Rudno pomiędzy autostradą A4 a drogą krajową nr 79 brak jest połączenia drogowego na kierunku północ - południe o parametrach klasy GP, zapewniającego prawidłowe skomunikowanie autostrady A4 od północnej strony. Obecne połączenie węzła Rudno na tym kierunku, funkcjonuje głównie poprzez drogę powiatową nr 1033K, a także drogę powiatową nr 2124K oraz sieć dróg gminnych, które nie spełniają standardów i parametrów właściwych dla roli, jaką pełnią w układzie drogowym, w szczególności w zakresie rozprowadzenia ruchu z węzła autostradowego, zlokalizowanego w analizowanym obszarze. Niskie parametry techniczne tych dróg stanowią duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i nie zapewniają bezpieczeństwa dla jej użytkowników. Przedmiotowa inwestycja ma na celu m.in. poprawę warunków ruchowych i zapewnienie wymaganego bezpieczeństwa ruchu drogowego (kierujących pojazdami i pieszych). Z uwagi na przejęcie przez projektowane połączenie ruchu tranzytowego, straci na znaczeniu konflikt nakładania się ruchu lokalnego i tranzytowego (problem funkcji drogi generujący znaczną liczbę wypadków). Zwiększy się komfort korzystania z istniejących dróg dla kierowców miejscowych. Wyeliminowanie ruchu tranzytowego (charakteryzującego się większą prędkością niż ruch lokalny) z istniejących odcinków dróg o niższych parametrach umożliwi bezpieczne

wykonywanie takich manewrów jak włączanie się z ulic podporządkowanych oraz korzystanie z przejść dla pieszych przez niechronionych uczestników ruchu,

- pozostawienie połączenia autostrady A4 z drogą krajową nr 79 poprzez sieć dróg w stanie istniejącym doprowadzi do pogorszenia stanu nawierzchni, w konsekwencji może mieć odzwierciedlenie w negatywnym oddziaływaniu na środowisko. W szczególności poprzez dalsze zmniejszanie płynności ruchu, a co za tym idzie zwiększanie emisji substancji szkodliwych do powietrza i emisji hałasu. Poprawa jakości systemu komunikacyjnego poprzez budowę przedmiotowego połączenia ma na celu zaspokajanie wciąż rosnących potrzeb komunikacyjnych ludności, również w tym obszarze Małopolski,
- wybór wariantu preferowanego do realizacji został dokonany przez Inwestora na podstawie analizy wielokryterialnej. Cel inwestycji nakierowany jest na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarówno dla uczestników ruchu jak i pieszych. Przy wyborze wariantu preferowanego do realizacji kierowano się nie tylko aspektem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również szeregiem innych argumentów, w tym tzw. środowiskowych,
- Inwestor przy wyborze wariantu preferowanego do realizacji musiał brać pod uwagę m.in. fakt, że nie wszystkie warianty są uzasadnione ekonomicznie w kontekście wydatkowania środków publicznych (koszt budowy wariantu II i III jest większy niż dla wariantu I; dodatkowo wariant II wymaga przebudowy nowego wiaduktu nad linią PKP; z kolei wariant III generuje tak duże koszty budowy, że są one nieefektywne do celu jaki ma spełniać połączenie),
- pod względem oddziaływania na środowisko, każdy z analizowanych wariantów potencjalnie może oddziaływać na poszczególne jego elementy, dlatego w ramach projektowania wszystkich trzech wariantów przewidziano rozwiązania minimalizujące ich oddziaływanie. W tym zakresie wariant I, II, III są możliwe do realizacji. Natomiast kluczowy jest fakt, że realizacja wariantów II i III wymaga znacznie większej ingerencji w tereny zabudowane,
- w ocenie Wnioskodawcy nie można się zgodzić z argumentacją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, że z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że wariant II jest zasadny do realizacji pod względem środowiskowym,
- wyrażono pogląd, że w interpretacji pojęcia oddziaływania na środowisko istotną rolę stanowi oddziaływanie na społeczeństwo, a w szczególności jego bezpieczeństwo i komfort życia. Dowodem na to może być m.in. fakt, że ustawodawca daje tak duże uprawnienia stronom postępowania oraz tak znaczącą rolę samej ocenie oddziaływania na środowisko, której wymaganym elementem jest zapewnienie udziału społeczeństwa. Tym samym nie można utożsamiać oddziaływanie na przyrodę z oddziaływaniem na środowisko. W ocenie Wnioskodawcy, biorąc pod uwagę oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na tereny zamieszkałe, uwzględniając uwarunkowania techniczne, ekonomiczne, środowiskowe, w świetle wykonanej analizy - najlepszym wariantem pod względem środowiskowym jest wariant I,
- ponadto istotną rolę dla Inwestora przy wyborze wariantu preferowanego stanowił fakt, że przedmiotowe połączenie w każdym wariantcie ma zdeterminowany swój początek, to jest funkcjonujący węzeł autostradowy na A4 „Rudno”, co w dużym stopniu ogranicza możliwości swobody jego trasowania w kierunku północnym, czyli w kierunku DK 79,
- przedstawiono analizowane założenia koncepcyjne planowanego połączenia drogowego,
- odniesiono się do zarzutu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie dotyczącego zagrożenia, jakie może spowodować realizacja przedsięwzięcia w wariantcie I dla utrzymania regionalnego korytarza migracji KPdC-11. Inwestor wskazał, że jego drożność jest obecnie bardzo mocno zaburzona poprzez ciąg autostrady A4, przecinającej korytarz na tym odcinku pod kątem prostym. Stanowi ona szczelną, grodzoną siatką barierę, gdzie jedynie w kilku

punktach zwierzęta mogą ją przekroczyć przez istniejące przepusty czy wiadukty. Dalej korytarz napotyka kolejne linie zabudowy, które znacząco utrudniają wędrówkę zwierzętom. Na północ od drogi krajowej 79 co prawda korytarz wciąż jest drożny, jednak w ramach obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, Gmina Krzeszowice zaplanowała w tym miejscu tereny pod rozwój inwestycji, przez co drożność korytarza jest w tym miejscu zagrożona, przede wszystkim ze względu na warunki przewidziane w MPZP Krzeszowice. Podsumowując, dalej podtrzymuje się tezę wysuniętą w dokumencie głównym opracowanym na potrzeby toczącego się postępowania, czyli raporcie oceny oddziaływania na środowisko i jego uzupełnieniach, że projektowana droga sama w sobie nie wpłynie na zmniejszenie funkcjonalności i ciągłości korytarza ekologicznego KPdC-11 Jura Krakowsko Częstochowska. Wynika to z faktu, że już obecnie korytarz ten jest mocno zawężony i przegrodzony licznymi barierami, zarówno na południe, jak i północ od przedmiotowego obszaru. Korytarz migracyjny przecina DK79 oraz linia kolejowa nr 133 wchodząca w skład międzynarodowej linii kolejowej E 30. Na odcinku ok. 1/3 szerokości korytarza (od strony wschodniej) wybudowano ekrany akustyczne wzdłuż zmodernizowanej linii kolejowej nr 133, powodując znaczne przegrodzenie korytarza ekologicznego. Migracja zwierząt będzie mogła się odbywać po stronie wschodniej od planowanego połączenia z DK79. Planowane przejście dolne dla zwierząt w km ok. 0+625, którego parametry uwzględniają wytyczne w tym zakresie oraz zagospodarowanie terenu, będzie z jednej strony minimalizować wpływ planowanego przedsięwzięcia na korytarz migracyjny, a z drugiej strony stanowić element naprowadzający zwierzyńę na odcinek torów kolejowych wolny od ekranów akustycznych, wybudowanych wzdłuż linii kolejowej. Dodatkowo w ramach analizy lokalnych kierunków migracji, na całym odcinku projektowanego połączenia węzła A4 Rudno z DK 79 przeanalizowano i zaprojektowano różnorodne przejścia dla zwierząt, których sumaryczna liczba dla wariantu I jest największa w porównaniu do pozostałych wariantów. Zaprojektowana została również niweleta drogi, pozwalająca na tzw. przejście po terenie dużych zwierząt. Analiza oddziaływania projektowanego połączenia na korytarz KPdC-11 oraz korytarze lokalne została opracowana w oparciu o wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej przez profesjonalny zespół autorów,

- Wnioskodawca stwierdził również, że organ w ramach wezwań do uzupełnienia raportu oceny oddziaływania na środowisko oraz cyklu spotkań przy udziale przedstawicieli Inwestora, w tym projektanta, autorów raportu o oś oraz inwentaryzacji przyrodniczej, nigdy nie zarzucił, że parametry proponowanego obiektu w zakresie dużego przejścia dla zwierząt są niewystarczające, jak to ma miejsce w ostatnim piśmie przywołanym na wstępie. Również odniesiono się do zarzutu ze strony RDOŚ, wg którego przedłożona dokumentacja środowiskowa nie zawiera informacji i analiz wynikających z pojawienia się wilka na terenie Puszczy Dulowskiej. Wnioskodawca wyraził pogląd, że doszło do sytuacji, w której przez parę lat prowadzenia postępowania środowiskowego analizowane były różne aspekty oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w jego końcowej fazie organ powołał się na fakty (do tej pory nieanalizowane) związane z potencjalnym oddziaływaniem na incydentalnie pojawiającego się wilka na terenie Puszczy Dulowskiej,
- powołując się na zdanie specjalistów Wnioskodawca stwierdził, że występujące warunki uniemożliwiają zasiedlenie się na tych terenach wilka. Odnotowane pojedyncze przypadki pojawienia się wilka w tym obszarze, zdaniem Inwestora, nie może być podstawą odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji celu publicznego, jakim jest budowa połączenia węzła A4 Rudno z DK 79 w wariantcie I,

- Do pisma dołączono również stanowisko Burmistrza Krzeszowic w sprawie, który poinformował, że gmina Krzeszowice podtrzymuje wolę realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa połączenia drogowego pomiędzy autostradą A-4 i drogą krajową nr 94” w wariantcie I. W ocenie Burmistrza jest on swoistym kompromisem między wartościami służącymi zachowaniu walorów środowiska naturalnego w tym rejonie, a potrzebami społeczno - gospodarczymi. Tak poprowadzony szlak drożny nie rozcina kompleksu Puszczy Dulowskiej w swojej najbardziej cennej, zachodniej części, biegnąc na przeważającym odcinku jej skrajem pośród pospolitego drzewostanu i zakrzewionych pól w znacznej odległości od zabudowy. Ponadto opisany w wezwaniu korytarz migracyjny zwierząt na linii północ - południe, jest już przecięty drogą 79 oraz linią kolejową E 30. Za wyborem wariantu I przemawia także fakt, że punkt jego przecięcia z drogą krajową stanowi planowane miejsce zakończenia obwodnicy Trzebini, a sąsiadujący z nim obszar, zgodnie z przywoływanym wyżej planem miejscowym, przeznaczony jest na realizację usług. W ocenie Burmistrza wariant II projektowanego połączenia, który w znacznym stopniu - prawie na 2/3 długości pokrywa się z wariantem I, ma tę wadę, iż w swoim końcowym odcinku wkracza w obszar zabudowy jednorodzinnej, odcinając istniejące budynki mieszkalne i nowe tereny przeznaczone pod zabudowę jednorodziną w przyjętym w 2018 miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego położone w przysiółku Białka, od pozostałej części miejscowości Wola Filipowska, tym samym jego przyjęcie znacznej grupie mieszkańców utrudniłoby istotnie i tak już pogorszone przeprowadzoną przez PKP PLK modernizacją linii kolejowej R-30 warunki życia, w tym dostęp do infrastruktury publicznej i komunikacji zbiorowej. Należy również mieć na względzie to, iż w ramach tej inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu wariantu II został wybudowany wiadukt i dlatego PKP PLK negatywnie zaopiniowała ten wariant.

W trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko zostały zbadane również poniższe zagadnienia:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na:
 - a) środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi,
 - b) dobra materialne,
 - c) zabytki,
 - d) krajobraz, w tym krajobraz kulturowy,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa wyżej,
 - f) dostępność do złóż kopaliny.
- możliwości oraz sposób zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko,
- wymagany zakres monitoringu.

W myśl art. 3 ust. 1 pkt 15 UUOŚ ilekroć mowa o środowisku - rozumie się przez to środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, a zatem ogół elementów przyrodniczych, w tym także przekształconych w wyniku działalności człowieka, a w szczególności powierzchnię ziemi, kopaliny, wody, powietrze, krajobraz, klimat oraz pozostałe elementy różnorodności biologicznej, a także wzajemne oddziaływania pomiędzy tymi elementami. Z kolei zgodnie z art. 3 ust. 2 UUOŚ ilekroć jest mowa o oddziaływaniu na środowisko rozumie się przez to również oddziaływanie na zdrowie ludzi. Twierdzenia Wnioskodawcy, że nie można utożsamiać oddziaływania na przyrodę z oddziaływaniem na środowisko, jest po części chybione. Organ dokonując oceny przeanalizował wszystkie elementy zgodnie z art. 62 ust. 1 UUOŚ, przy czym uwzględnił środowisko jako ogół komponentów o jakich mowa wyżej, wraz z ochroną przyrody, stanowiącą integralną część ochrony środowiska.

Wnioskodawca w raporcie przedstawił racjonalne warianty alternatywne, tj. wariant II i wariant III. W opisie poszczególnych wariantów zachowano podobne proporcje. Wariantem preferowanym, przewidzianym do realizacji przez Inwestora jest, przedstawiony w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wariant I. Początek planowanej drogi, w wariantcie I przy włączeniu do drogi krajowej Nr 79, zaplanowano w taki sposób, aby istniała możliwość wydłużenia w przyszłości projektowanej drogi, aż do drogi krajowej nr 94. Jedynym wariantem umożliwiającym budowę przedłużenia trasy dalej w kierunku północnym jest wariant I. Koniec drogi w każdym z wariantów zlokalizowany jest w tym samym miejscu, tj. na rondzie na węźle Rudno. Powierzchnia zajmowana przez projektowane elementy inwestycji wynosi odpowiednio: w wariantcie I 23,4 ha, w wariantcie II 22,1 ha, w wariantcie III 26,6 ha, przy czym całkowita zajętość terenu na potrzeby realizacji inwestycji wyniesie 25,3 ha, 24,5 ha, 28 ha. Długość analizowanych wariantów drogi wynosi odpowiednio: 5 169 m, 4 048 m, 5 409 m. W żadnym z wariantów nie przewiduje się wyburzeń istniejących budynków.

Nowa droga bez względu na wariant, w którym będzie realizowana stanowić będzie istotny, nowy element o funkcji antropogenicznej, który przede wszystkim wzmocni sieć barier migracyjnych dla zwierząt oraz wpłynie na zmniejszenie funkcjonalności tego ekosystemu, zmniejszenie powierzchni i fragmentację siedlisk, trwałe zanieczyszczenie hałasem i światłem oraz stanowić będzie nowy element w krajobrazie. Nie mniej jednak, biorąc pod uwagę uwarunkowania terenowe, rolę oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest optymalizacja wariantu, tak aby przebieg nowej drogi został poprowadzony w jak najlepszym stopniu minimalizując ingerencję i oddziaływanie na środowisko, w tym w teren leśny Puszczy Dulowskiej oraz teren Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego. Zgodnie z art. 3 pkt 13, art. 71 ust. 3, 75 ust. 1-3, art. 101, art. 127 ust. 1 pkt 2, ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.) należy prowadzić racjonalną politykę kształtowania i gospodarowania zasobami środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, tworzyć warunki optymalnego spełniania przez zwierzęta i roślinność funkcji biologicznej w środowisku, zapobiegać lub ograniczać negatywne oddziaływania na środowisko, które mogłyby niekorzystnie wpływać na zasoby oraz stan zwierząt oraz roślin, w jak największym stopniu zachować walory krajobrazowe, należy podejmować działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód oraz ograniczyć likwidację terenów zielonych. Respektowanie ww. zasad, przy uwzględnieniu specyfiki lokalizacji terenu objętego wnioskiem ma szczególne znaczenie w terenie przebiegu analizowanych wariantów przedsięwzięcia, rozległym i spójnym pod względem użytkowania (lasy gospodarcze), z zachowaną nadrzędną funkcją przyrodniczą, z wysoką lokalną bioróżnorodnością, z siedliskami wielu chronionych i cennych gatunków flory i fauny oraz zróżnicowaniu krajobrazowym, który unikał dotychczas większych ingerencji i szkodliwych działań inwestycyjnych.

Teren inwestycji we wszystkich trzech wariantach jest zlokalizowany w obrębie rozległego kompleksu leśnego określanego terminem Puszcza Dulowska. Obszar ten w kierunku wschodnim przechodzi w kolejny obszar leśny zwany Lasem Zwierzyniec. Umowną granicę między tymi kompleksami stanowi droga powiatowa łącząca okoliczne miejscowości Tenczynek i Rudno. Puszcza Dulowska wraz z Lasem Zwierzyniec stanowi drugi po Puszczy Niepołomickiej tak duży i cenny pod względem przyrodniczym obszar leśny zlokalizowany w bliskim sąsiedztwie miasta Krakowa. Jednocześnie Puszcza Dulowska stanowi ważny element terenów zielonych (tzw. „Zielonych Płuc”) okalających silnie zurbanizowane i uprzemysłowione obszary miejskie Trzebini i Chrzanowa. Już sama nazwa tego obszaru nawiązuje do lasu o znacznej powierzchni

i zaznaczonych cechach lasu naturalnego, zbliżonego do pierwotnego, przynajmniej częściowo niedostępnego, którego gleby nie były dotąd użytkowane rolniczo. Puszcza ma około 2300 - 2600 ha powierzchni (wg różnych źródeł), rozciąga się równoleżnikowo i w najdłuższym miejscu osiąga ok. 8 km a w najszerszym około 4 km. W stosowanej terminologii w obrębie tego kompleksu są wydzielane mniejsze jednostki - na północy Las Dulowski, na południu Las Bagno oraz w części południowo – wschodniej najmniejszy obszarowo Las Rudno, ograniczony od południa ruinami Zamku Tenczyn. Część północna Puszczy jest generalnie bardziej piaszczysta i sucha, dominuje tu sosna i świerk. Część południowa jest podmokła i zatorfiona. Występują tu torfowiska niskie, zagajniki olchowe, gęsty bór bagienny. Spotykane są tu również lasy w typie buczyny karpackiej. Zasoby leśne Puszczy Dulowskiej są administrowane i zarządzane przez Lasy Państwowe – Nadleśnictwo Chrzanów i Nadleśnictwo Krzeszowice.

Rozległy i spójny pod względem użytkowania (las gospodarcze) i zachowanej nadrzędnej funkcji (przyrodniczej) teren Puszczy Dulowskiej unikał dotychczas większych ingerencji i szkodliwych działań inwestycyjnych. Zasoby te przecina jedynie kilka dróg niższej kategorii: powiatowych i gminnych, które zasadniczo łączą miejscowości położone na obrzeżach lasu oraz sieć dróg leśnych, które zwykle nie są powszechnie dostępne. Rozległość tego obszaru, jego pewna niedostępność w niektórych fragmentach (tereny podmokłe) oraz stosunkowo małe zainwestowanie to jedne z czynników sprzyjających wysokiej ocenie lokalnej bioróżnorodności. Ocena taka wynika także z faktu występowania w granicach Puszczy znacznych połaci lasu na cennych, żyznych i wilgotnych siedliskach, przeciętych licznymi ciekami, również na terenach bardzo podmokłych o wysokim poziomie wód gruntowych lub z wodą stagnującą na powierzchni. Z tymi siedliskami związanych jest wiele chronionych i cennych gatunków flory i fauny. Ważną rolę w kształtowaniu warunków siedliskowych na terenie Puszczy mają bobry, których populacja liczy obecnie co najmniej kilkadziesiąt sztuk i których działalność przyczyniła się do zalania niektórych nisko położonych terenów. Bardzo ciekawym i znaczącym faktem jest również występowanie w miejscowych lasach niemal pełnego zestawu grubej zwierzyny łownej: dzika, sarny (powyżej 100 sztuk), daniela (około 20 sztuk), muflona (niewielkie stado na obrzeżach), a przede wszystkim jelenia szlachetnego i łosia. Aktualna liczebność łosia jest szacowana na kilka do 10 sztuk (trudna do weryfikacji ze względu na skryty tryb życia tego gatunku, oraz prawdopodobne przemieszczanie się poza granice Puszczy – gatunek często traktowany jako przechodni), natomiast populacja jelenia szlachetnego w ostatnich latach utrzymuje się na poziomie około 80 sztuk, co na tym obszarze stanowi zagęszczenie na poziomie wysokim. Coraz częściej potwierdzanym w ostatnich latach, faunistycznym ewenementem Puszczy Dulowskiej, choć nie tak zaskakującym biorąc pod uwagę znaczną zasobność bazy pokarmowej, jest także wilk.

W centralnej części puszczy położony jest Ośrodek Hodowli Zwierzyny (OHZ) o powierzchni 3340 ha, znajdujący się w zarządzie Nadleśnictwa Chrzanów, który zajmuje się hodowlą grubych ssaków łownych (m.in. danieli) i koordynuje kwestie ich lokalnego pozyskania w ramach gospodarki łowieckiej. Ośrodek ten powstał również dlatego, że obszar Puszczy Dulowskiej gwarantował odpowiedni zasób i potencjał siedliskowy dla prowadzenia takiej działalności.

Puszcza Dulowska na kierunku równoleżnikowym jest ważnym elementem czynnych powiązań przyrodniczych realizowanych wyłącznie przez tereny leśne na długości około 20 km – od Chrzanowa i Trzebini do okolic Rudawy, a dalej w kierunku Krakowa przez tereny stanowiące większą mozaikę siedlisk, także nieleśnych. Szerokość tego korytarza jest jednocześnie na tyle duża – od 1 do 4 km, że na tym przebiegu zwierzęta mają dość dużą swobodę przemieszczania się, zmuszone jedynie do przekraczania kilku dróg publicznych niższej kategorii – powiatowych i gminnych. Znacznie gorzej przedstawia się sytuacja migracyjna na kierunku południowym.

Puszcza Dulowska i przyległe kompleksy leśne są izolowane od lasów położonych w rejonie Chrzanowa, Babic, Alwerni, Regulic oraz Doliny Wisły szerokim, grodzonym pasem autostrady A4, w poprzek którego nie wykonano przejść dedykowanych dla zwierząt. Przekraczanie tego pasa drogowego przez migrujące zwierzęta jest możliwe jedynie w kilku wąskich miejscach, w których pod autostradą są przeprowadzone lokalne drogi lub cieki. Na wysokości Puszczy Dulowskiej można wskazać jedynie dwa takie miejsca, w tym w rejonie przejścia pod autostradą potoku Chechło, kilka kolejnych znajduje się na wysokości Lasu Zwierzyniec. Od strony północnej warunki migracji są również trudne. Bariere stanowi linia kolejowa nr 133, która na znacznych odcinkach jest ekranowana oraz mniej więcej równoległy do tej linii pas ruchliwej drogi DK 79, który również na przeważających odcinkach jest zabudowany zabudową mieszkaniową lub usługową, w rejonie miejscowości (Rudawa, Pisary, Krzeszowice, Wola Filipowska, Dulowa, Młoszowa) cechującą się dużym zwarciem i ciągłym postępem. Możliwość przekraczania tych barier liniowych dotyczy nielicznych przesmyków przez tereny rolne, łąki lub nieużytki, przy czym trudno już wskazać takie połączenia przez tereny leśne lub większe zadrzewienia, dające obustronną ochronę w strefie najścia (funkcja osłonowa) i możliwość szybkiego schronienia zwierząt schodzących np. z pasa drogowego.

W zasadzie jedyne miejsce nadal oferujące tego typu warunki obustronnego, silnego pokrycia zielenią wysoką o charakterze leśnym i najmniej stresogenne dla migrujących zwierząt, można wskazać na odcinku pomiędzy Wolą Filipowską i Dulową. Jest to przestrzeń o funkcjonalnej dla migracji szerokości wynoszącej około 500 m. Jest to jednocześnie przejście realizowane bezpośrednio z lub w kierunku Puszczy Dulowskiej, łączące ten kompleks leśny z rozległymi lasami położonymi na północ od Trzebini w kierunku Sławkowa, Bukowna i Olkusa. Mało pofragmentowane, zasadniczo obustronnie wolne od zabudowy oraz dobrze uwarunkowane przestrzennie i siedliskowo, daje możliwość etapowego przekraczania drogi i linii kolejowej.

To połączenie wydaje się być kluczowe dla gatunków podejmujących próby dalszych migracji, w szczególności dla dużych ssaków kopytnych, w tym jelenia i łosia oraz wilka podążającego za swoją bazą pokarmową. Tę rangę potwierdzają dane dotyczące śmiertelności zwierząt na przedmiotowym odcinku DK 79 (km drogi ok 373+000 – 374+000) z lat 2014 – 2020 udostępnione przez krakowski oddział GDDKiA – każdego roku jest to kilka a nawet kilkanaście zdarzeń z udziałem saren, dzików i jeleni oraz drobniejszych ssaków (np. jeży, lisów, zajęcy, borsuków). Należy pamiętać, że dotyczą one jedynie części kolizji jakie miały miejsce z zwierzętami, które padły i zostały znalezione w obrębie pasa drogowego. Znaczna część takich zdarzeń nie jest ujęta w żadnych rejestrach.

Ranga wskazanego powyżej połączenia została uwzględniona także na mapie korytarzy istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i kontynentalnej, opracowanej w latach 2011 - 2012 przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży (obecnie Instytut Biologii Ssaków), wspólnie z przedstawicielami innych instytucji i stowarzyszeń. Należy wspomnieć, że choć to opracowanie nie jest dokumentem stanowiącym akt prawny i jest wykonane na dużym poziomie ogólności, zostało powszechnie przyjęte i uznane za najbardziej rzetelne w swoim zakresie oraz jest wykorzystywane np. w różnych procedurach planistycznych lub ocenowych. Metodyka wyznaczania przebiegu korytarzy w ramach tego opracowania była maksymalnie zobiektywizowana, wieloaspektowa i oparta na różnych materiałach źródłowych. Oparto się przede wszystkim na analizach środowiskowych kierując się ciągłością terenów o wyższym stopniu naturalności, uwzględniono przy tym gęstość zabudowy kubaturowej i obecność infrastruktury liniowej typując do wskazań migracyjnych odcinki najmniej zurbanizowane. Metodyka była również oparta na występowaniu (wyznaczeniu obszarów siedliskowych) i ekologii (w tym preferencjach migracyjnych) dużych drapieżników,

przyjętych jako gatunki wskaźnikowe (wilk, częściowo również ryś) oraz dużych ssaków kopytnych takich jak łoś i jeleni.

Na wspomnianej mapie korytarzy ekologicznych analizowane przejście wraz z całą Puszcą Dulowską zostało uznane za fragment korytarza ekologicznego KPdC-11 Jura Krakowsko-Częstochowska o charakterze regionalnym, stanowiącego jedno z odgałęzień głównego korytarza Południowo-Centralnego (KPdC) o zasięgu paneuropejskim, którego rolą jest zapewnienie łączności ekologicznej w skali kraju i kontynentu. Jest to korytarz wyznaczony przede wszystkim dla populacji dużych ssaków leśnych oraz populacji dużych ssaków drapieżnych, spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i kontynentalnej, łączący różnorodne siedliska przyrodnicze, zwłaszcza podlegające ochronie w ramach sieci Natura 2000.

Korytarz KPdC-11 wykazuje łączność na południu z korytarzem KPD-10 Dolina Górnej Wisły, a na północy w rejonie Ogrodzieńca z korytarzem GKPD-10A Bory Stobrowskie - Lasy Przedborskie. Jak już wspomniano ciągłość korytarza KPdC-11 na kierunku południkowym jest problematyczna ze względu na barierę, którą stanowi autostrada A4 i brak dedykowanych przejść dla zwierząt. Trudno się jednak zgodzić z twierdzeniem autorów raportu, że jest to korytarz niedrożny, słaba możliwość przekraczania autostrady jest zachowana, ponadto jest to stan aktualny ale nie docelowy. W przyszłości np. w ramach ewentualnej przebudowy autostrady istnieje konieczność usunięcia zanieczyszczeń w tym zakresie i realizacji odpowiednich przejść.

Ze względu na liczne, istniejące obecnie i zdiagnozowane bariery, niezwykle istotne jest, aby nie zagęszczać kolejnych elementów utrudniających migrację zwierząt. Dlatego tutejszy organ uznał, iż zaplanowany węzeł drogowy z DK79 w wariantcie preferowanym zagraża istotnie ze względu na przerwanie drożności korytarza KPdC-11, więc przebieg północnego odcinka drogi skrajem Puszczy jest bardzo niekorzystnym rozwiązaniem.

W omawianej lokalizacji na przecięciu z drogą DK79 korytarz KPdC-11 wskazano na szerokości około 1,7 – 1,8 km, jednak jego najbardziej funkcjonalna szerokość to właśnie wspomniane 500 m przez tereny niezainwestowane o silnym pokryciu zielenią wysoką. Pozostała część tego przejścia dotyczy terenu bardziej otwartego i przynajmniej jedno-stronnie zainwestowanego. Należy również podkreślić, że najbliższe zdefiniowane połączenia o przebiegu północ - południe i randze odpowiadającej korytarzowi KPdC-11 znajdują się w dużej odległości, ponad 70 kilometrów na zachód i wschód od tego przejścia. Wprawdzie w planie ochrony Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego pokazano jeszcze jedno wyjście korytarza z Puszczy Dulowskiej (na północ), położone po zachodniej stronie Dulowej, jednak jest to przebieg przez teren znacznie gorzej uwarunkowany, częściowo już zabudowany. Wobec powyższego należy uznać, że w obszarze silnego zainwestowania wokół metropolii krakowskiej na odcinku pomiędzy Krakowem i Chrzanowem korytarz KPdC-11 ma kluczowe znaczenie.

Jak wynika z powyższego obszar Puszczy Dulowskiej jest bardzo ważnym elementem lokalnych i regionalnych powiązań ekologicznych (migracyjnych). Utrzymanie istniejących powiązań przyrodniczych z/do rejonu Puszczy Dulowskiej należy uznać za niezbędne dla spełnienia podstawowego warunku zachowania w zachodniej części Małopolski zdrowych metapopulacji wielu gatunków. Blokada tych przejść w szczególności w obrębie korytarza KPdC-11 stwarza zagrożenie izolacji populacji i obszarów siedliskowych fauny, ograniczenia możliwości wykorzystywania arealów osobniczych zwierząt – poprzez zahamowanie migracji związanych ze zdobywaniem pożywienia, szukaniem miejsc schronienia, ograniczenia i zahamowania migracji i wędrówek dalekiego zasięgu oraz zahamowania ekspansji gatunków wraz z kolonizacją nowych siedlisk, ograniczenia przepływu genów i obniżenia zmienności genetycznej w ramach populacji, zamierania lokalnych populacji.

Planowane przedsięwzięcie we wszystkich wariantach przecina obszar chroniony – Tenczyński Park Krajobrazowy (TPK), przechodzi również przez otulinę tego parku. Wspomniany Park o powierzchni 13 658,1 ha rozciąga się równoleżnikowo i obejmuje przede wszystkim wyniesiony i w większości zalesiony teren Garbu Tenczyńskiego oraz przyległą od północy część Rowu Krzeszowickiego, którego fragment w obrębie tzw. Niecki Dulowskiej stanowi Puszcza Dulowska. W rejonie inwestycji granica tego Parku jest więc zasadniczo ograniczona do kompleksu leśnego Puszczy - obszary łąk, nieużytków lub użytków rolnych poza granicą lasu oraz inne okoliczne tereny o znacznym stopniu zainwestowania, nie zostały objęte tą formą ochrony. Kompleksy leśne na terenie TPK są jednymi z największych i najcenniejszych w całym zespole tzw. Parków Jurajskich położonych na zachód i północ od Krakowa i leżących w większości w obrębie Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, unikalnej w skali kraju ze względu na uwarunkowania siedliskowe i krajobrazowe. Zasady ochrony Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego reguluje uchwała Nr XLVII/664/21 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 listopada 2021 r. w sprawie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego (Dziennik Urzędowy Małop. z 2021 r. poz. 7242), a także plan ochrony tego Parku przyjęty uchwałą nr XXXVIII/575/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 3 lipca 2017 roku (Dziennik Urzędowy Woj. Małop. z 2017 roku, poz. 4991). W ww. uchwale z 2006 roku wskazano szereg zakazów obowiązujących na terenie TPK, które jednak zgodnie z art. 17 ust 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W obu ww. dokumentach (rozporządzeniu w sprawie TPK i uchwale dot. planu ochrony TPK) wskazano również cele ochrony dla tego obszaru. W wersji rozszerzonej w planie ochrony TPK wyróżniono szczególne cele ochrony odnoszące się m.in. do konieczności ochrony wartości przyrodniczych poprzez: zachowanie charakterystycznych elementów przyrody nieożywionej, ochronę naturalnej różnorodności florystycznej i faunistycznej, zachowanie naturalnych i półnaturalnych zbiorowisk roślinnych, ze szczególnym uwzględnieniem roślinności kserotermicznej, torfowiskowej oraz wilgotnych łąk, zachowanie korytarzy ekologicznych; także odnoszące się do konieczności ochrony walorów krajobrazowych poprzez: zachowanie otwartych terenów krajobrazów jurajskich, ochronę przed przekształceniem terenów wyróżniających się walorami estetyczno-widokowymi oraz odnoszące się do społecznych celów ochrony poprzez racjonalną gospodarkę przestrzenną i hamowanie presji urbanizacyjnej, promowanie i rozwijanie funkcji zgodnych z uwarunkowaniami środowiska, w tym szczególnie turystyki, wypoczynku i edukacji. Plan ochrony TPK określa ponadto strategiczne cele ochrony, w tym dla walorów przyrodniczych i krajobrazowych Parku. Dla zasobów środowiska abiotycznego takimi celami jest m.in: zachowanie naturalnego charakteru źródeł i cieków naturalnych, ograniczenie zanieczyszczenia gleb i powierzchni ziemi. Dla zasobów przyrody żywej celami strategicznymi jest zapewnienie wszystkim gatunkom roślin i grzybów możliwości zachowania lub osiągnięcia stabilnych populacji na terenie Parku (za wyjątkiem gatunków inwazyjnych, potencjalnie inwazyjnych i wypierających rodzime), zachowanie wszystkich typów zbiorowisk roślinnych, typowej postaci siedlisk przyrodniczych, zapewnienie i zachowanie stabilności, różnorodności oraz mozaikowego układu siedlisk przyrodniczych, warunkujących zachowanie i/lub osiągnięcie stabilnych populacji zwierząt, zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych. Natomiast dla walorów krajobrazowych celami strategicznymi jest zachowanie i kształtowanie różnorodnego i harmonijnego krajobrazu, uformowanego historycznie na drodze wzajemnego przenikania elementów przyrodniczych i kulturowych, zachowanie punktów, ciągów i przedpoli widokowych oraz panoram charakterystycznych dla Parku.

Niewątpliwie bezpośrednia ingerencja w przestrzeń Puszczy Dulowskiej stanowi jednocześnie uszczuplenie zasobów przyrodniczych i krajobrazowych TPK. Przedmiotowa inwestycja planowana do realizacji w jednej z najcenniejszych części TPK może zatem stanowić zagrożenie dla możliwości realizacji szczególnych i strategicznych celów ochrony i zachowania walorów przyrodniczych i krajobrazowych Parku. Takie stanowisko zostało przedstawione w dwóch opiniach ZPKWM przedłożonych w tutejszej Dyrekcji w czerwcu 2019 i sierpniu 2020 roku. Niewątpliwie realizacja drogi, szczególnie w wariantcie I, stanowi realne i bezpośrednie zagrożenie dla możliwości ochrony korytarzy ekologicznych istotnych dla zachowania migracji wewnątrz Parku i migracji zewnętrznych i powiązane ściśle zagrożenie dla zachowania lub osiągnięcia stabilnych populacji migrujących gatunków (jeleń, łoś, wilk). Realizacja inwestycji, szczególnie w nowym śladzie (wariant I, II i częściowo III) ingeruje także w siedliska niektórych gatunków, w tym gatunków chronionych, a więc osłabia możliwości zachowania lub osiągnięcia ich stabilnych populacji na terenie Parku. Może być także przyczynkiem do ich dalszego stopniowego zaniku (płazy, niektóre gatunki ptaków) lub degradacji i wypierania przez gatunki obce, inwazyjne, dla których pasy drogowe są doskonałymi kanałami rozprzestrzeniania się na nowych terenach (cenne siedliska/zbiorowiska, rośliny).

Odrębną kwestią jest wpływ inwestycji na możliwość zachowania najcenniejszych walorów krajobrazowych charakterystycznych dla TPK, na zachowanie punktów, ciągów i przedpoli widokowych oraz panoram w rejonie inwestycji. Raport nie zawiera pogłębionej analizy krajobrazowej, która pozwoliłaby obiektywnie ocenić pod tym względem poszczególne warianty. Szczegółowo odnosi się tylko do potencjalnego wpływu inwestycji na ekspozycję zamku Tenczyn, który istotnie jest wyróżniającą się w tym rejonie, charakterystyczną dla TPK dominantą krajobrazową. Raport wskazuje na brak istotnego wpływu inwestycji na tę ekspozycję dzięki dużej różnicy pomiędzy rzędną wzgórza zamkowego i rzędną nowej drogi oraz tylko nieznacznemu wyniesieniu niwelety drogi ponad istniejący teren, także dzięki przesłonie jaką stanowi las. Oddziaływanie na krajobraz inwestycji będzie miało jednak charakter trwały - zwłaszcza w obrębie kompleksu leśnego i krajobrazu naturalnego reprezentatywnego dla Puszczy Dulowskiej pojawi się antropogeniczny element liniowy zaburzający dotychczasowy obraz tego terenu (zwłaszcza dla krótkich planów), z oddziaływaniem pogłębionym przez ruch samochodów i emisję hałasu.

Plan ochrony TPK wprost identyfikuje wysoki poziom zagrożenia związanego z inwestycjami liniowymi o znaczeniu ponadregionalnym – pomimo, że są to zazwyczaj inwestycje celu publicznego Plan zakłada potrzebę ich lokowania poza terenem Parku, a ich przebieg przez Park dopuszcza raczej jako wyjątek, przy koniecznej minimalizacji negatywnych skutków takiego przedsięwzięcia. W ocenie tego czy planowane przedsięwzięcie ma charakter regionalny czy ponadregionalny pojawia się pewien problem interpretacyjny. Procedowana inwestycja drogowa pomiędzy węzłem autostrady A4 Rudno a DK79 ma charakter lokalny, jednak jak autorzy raportu wielokrotnie podkreślają ta droga może stanowić również część (etap) znacznie dłuższego planowanego zamierzenia drogowego (*„hipotetycznie możliwego do realizacji w nieokreślonej przyszłości”* połączenia z DK94 w kierunku Olkusza, prawdopodobnie również przedłużenia drogi od węzła Rudno w kierunku południowym, w kierunku Zatora), które można już definiować jako inwestycja regionalna, a nawet ponadregionalna. Wobec powyższego należy stwierdzić, że optymalnym rozwiązaniem było by poprowadzenie inwestycji całkowicie poza obszarem Puszczy Dulowskiej, a w przypadku braku takiej możliwości należy rozważyć poprowadzenie drogi przez TPK najkrótszymi śladami, zgodnie z wariantem II lub III (przecięcie TPK na długości ok. 2,95 km lub ok. 3,2 km).

Planowana droga wojewódzka we wszystkich trzech wariantach ingeruje w kompleks leśny Puszczy Dulowskiej i TPK. Różnice między wariantami dotyczą wielu aspektów, jednak z przyrodniczego punktu widzenia najistotniejsze dotyczą miejsca i sposobu przejścia drogi przez ten kompleks i cenny teren chroniony oraz zakresu ingerencji. Pod tym względem ocena wariantu I jest najniższa. Tylko w tym wariantcie droga jest poprowadzona niemal w całości przez las. Ingerencja w siedliska leśne w wariantcie I dotyczy około 4,85 km przebiegu inwestycji, co stanowi ponad 93 % z całej długości wynoszącej 5169 m. Jest to jednocześnie ingerencja dłuższa o ok. 1,7 – 2,0 km od pozostałych wariantów. W tym wariantcie inwestycja rozcina wschodnią część Puszczy Dulowskiej na całej jej szerokości i rozdziela zwarty kompleks leśny na część zachodnią (główny obszar Puszczy) i wschodnią (pozostały niewielki obszar Puszczy i dalej Las Zwierzyniec). Efektem takiego poprowadzenia pasa drogowego jest zdecydowanie największa wycinka lasu na powierzchni około 17,7 ha, jak również odcięcie od zwanego kompleksu fragmentów lasu - większego w rejonie miejscowości Stara Wola i bardzo wąskiego, długiego pasa lasu pomiędzy miejscowościami Stara Wola i Wola Filipowska. Te odcięte tereny mają znaczną łączną powierzchnię około 38 ha i jest to zdecydowanie więcej niż w wariantach II i III, które przy mniejszej wycince na poziomie 7,6 ha i 10,5 ha odcinają na obrzeżach dodatkowo około 18 - 20 ha fragmentu lasu (pomiar ręczny z mapy). Chociaż w wyniku realizacji inwestycji te fragmenty lasu nie ulegną bezpośredniemu zniszczeniu, nastąpi przerwanie ciągłości siedliska. Wzdłuż drogi powstanie też linia brzegowa lasu o niewykształconych strefach ekotonowych. Przy niekorzystnym udziale długości strefy brzegowej do wielkości i kształtu odcięte fragmenty lasu niewątpliwie będą narażone na degradacje typowe dla procesu fragmentacji lasu, objawiające się m.in. zubożeniem składu gatunkowego flory i fauny. Sztucznie utworzona poprzez liniową wycinkę i budowę drogi strefa brzegowa będzie podlegać większej ekspozycji na wiatr, większemu nasłonecznieniu, większej ekspozycji na zanieczyszczenia i hałas. Zmiany warunków wilgotnościowych i utrata zacienienia, może stanowić zagrożenie dla wielu gatunków wilgotnolubnych i ceniolubnych m.in. dla mchów objętych ochroną gatunkową. Efekt brzegowy, szczególnie wzdłuż pasów drogowych, jest również niekorzystny dla kondycji drzewostanów, obniża ich zdrowotność i stabilność. Przekucie pasem drogowym brzeżnej części lasu może mieć także wpływ na stabilność biocenotyczną zewnętrznej strefy ekotonowej, na zakres jej wykorzystania i bezpieczeństwo gatunków, które często się przemieszczają do tej strefy z głębi lasu (np. w poszukiwaniu pożywienia). W przypadku wariantu III, a szczególnie II, odcinających mniej powierzchni leśnej od zwanego kompleksu, zasięg wspomnianych zagrożeń również będzie znacznie mniejszy.

Wariant I najsilniej ingeruje również w granice regionalnego korytarza migracji KPdC-11. Droga w tym wariantcie ogranicza jego szerokość od strony wschodniej (podobnie jak wariant II), ale również w całości przecina ten korytarz w północnej części Puszczy, w bliskim sąsiedztwie wspomnianego, ważnego miejsca jego przejścia przez DK79 i linię kolejową nr 133, a następnie ogranicza jego szerokość od strony zachodniej. Taki przebieg planowanej drogi jest bardzo niekorzystny, gdyż w sposób znaczący zmienia warunki migracji w tym rejonie. Migrujące zwierzęta są zmuszone do przekroczenia jeszcze jednej stresogennej bariery drogowej, w bliskim sąsiedztwie dwóch innych tego typu barier, dodatkowo droga oddziałuje na kierunku migracji zawężając korytarz. W tym rejonie w km drogi 0+625 zaplanowano wprawdzie realizację jednego dolnego przejścia dla zwierząt średnich i dużych (dedykowanego m.in. dla jelenia, łosia) zespolonego z drogą serwisową (pod wiaduktem) jednak jego wymiary – światło poziome/światło pionowe wynoszą zaledwie 15,0 m x 4,5 m, a więc są na poziomie minimalnych zalecanych wymiarów dla tego typu obiektów. Uwzględniając rangę przejścia w obrębie korytarza KPdC-11

jako najbardziej funkcjonalnego na przestrzeni wielu kilometrów, te wymiary oceniono jako niewystarczające.

Droga w obrębie korytarza KPdC-11 będzie się również łączyła z DK79 co wymusza potrzebę szczególnej rozbudowy układu drogowego w tym miejscu. W wariantcie I planuje się przebudowę/rozbudowę DK79 na długości ok. 275 m wraz z budową ronda o średnicy 50 m (opcja preferowana) lub na długości nawet 350 m bez budowy ronda. Taka ingerencja grozi całkowitym wyłączeniem z możliwości migracji części zachodniej przejścia oraz dużą dewastacją jego dalszej części, o trudnej do przewidzenia skali negatywnego oddziaływania. Należy m.in. wspomnieć o konieczności wprowadzenia całodobowego oświetlenia pasa drogowego w rejonie skrzyżowania, a w przypadku realizacji ronda także o ingerencji świetlnej (od samochodów) rozproszonej na boki. W rejonie tego typu skrzyżowań możliwe jest także powstawanie zatorów (samochodów) czy zwiększone zanieczyszczenie hałasem i spalinami. Wszystkie te czynniki mogą generować u migrujących zwierząt duży poziom stresu, a wręcz powstanie całkowitej psychofizycznej blokady przed przekroczeniem pasa drogowego.

W kontekście wpływu na korytarz KPdC-11 wariantami korzystniejszymi są warianty II i III. Wariant II, którego długość jest najkrótsza i wynosi 4048 m, wychodzi z DK79 i początkowo biegnie przez tereny otwarte całkowicie poza tym korytarzem i dopiero w km 1+100 – 1+200 wchodzi w kompleks leśny, a po kolejnym ok. 1 km dochodzi do wariantu I i dalej mniej więcej biegnie tym samym śladem. Wariant ten również ogranicza szerokość korytarza migracji KPdC-11 od strony wschodniej ale tylko w jego części. Wariant III, który znacznie odsuwa przebieg drogi na wschód, zasadniczo nie ingeruje w przebieg tego korytarza.

Wszystkie warianty przedsięwzięcia stanowią istotną ingerencję na kierunku migracji równoleżnikowej, a więc pomiędzy Puszcą Dulowską i Lasem Zwierzyniec oraz kompleksami dalej położonymi w kierunku Krakowa. Oddziaływanie wariantu I i II jest w tym zakresie porównywalne gdyż przecinają one Puszcę Dulowską w jej południowej części po zbliżonym przebiegu i w całkowicie nowym śladzie, tworząc nowe zagrożenie dla migrujących zwierząt (barierę migracyjną) na całej szerokości tego korytarza. Wariant III okrążając wieś Rudno ogranicza nieznacznie szerokość tego połączenia od strony południowej, jednak w najważniejszym miejscu przecięcia kompleksu leśnego Puszcza Dulowska/Las Zwierzyniec biegnie po śladzie drogi powiatowej DP1033K. Wariant ten na newralgicznym odcinku ok. 1 km nie tworzy więc całkiem nowej bariery migracyjnej. Oczywiście w związku z koniecznością przebudowy drogi powiatowej (m.in. jej poszerzenia) do standardów drogi wojewódzkiej oraz przebudowy krótkich odcinków dróg dochodzących, a także w związku z przewidywanym wzrostem natężenia ruchu pojazdów, również w wariantcie III zwiększy się poziom oddziaływania stresogennego na migrujące zwierzęta i ryzyko ich częstszych kolizji z pojazdami, jednak i tak to rozwiązanie należy uznać za najkorzystniejsze w kontekście zakresu zmian w lokalnym układzie drogowym i wpływu na lokalne warunki migracji. Należy również wspomnieć że wariant III zasadniczo nie wpływa znacząco na warunki migracji poza terenem leśnym. Jego przebieg na północ od kompleksu leśnego dotyczy dość wąskiego terenu niezainwestowanego położonego pomiędzy zabudową mieszkaniową miejscowości Tenczynek i rozległymi, ogrodzonymi terenami ogródków działkowych. Migracja na tym odcinku już teraz jest silnie ograniczona i prawdopodobnie dotyczy głównie drobnych zwierząt i być może lokalnie sarny.

Wszystkie warianty przedsięwzięcia przecinają ciek wodny, w tym potok Dulówka, potok Chechło, potok Czarna Woda oraz mniejsze, niewyróżnione (bez nazwy). Ich przekroczenie będzie wymagało budowy obiektów inżynierskich – niewielkich obiektów mostowych lub przepustów wymagających ingerencji w koryta cieków, także przeprowadzenia niewielkich prac umocnieniowych. Wpływ planowanej inwestycji na ciek powierzchniowy uwzględniając ilość

przewidzianych obiektów i zakres koniecznych robót, można uznać za porównywalny dla wszystkich wariantów, w tym również dla wariantu III gdyż prawie wszystkie tego typu obiekty będą realizowane w nowym śladzie drogi.

Przedsięwzięcie nie narusza granic innych obszarów chronionych, w tym obszarów sieci Natura 2000, w żadnych z proponowanych wariantów. Obszarem Natura 2000 położonym najbliżej – około 1,2 km od wariantu III, jest obszar Krzeszowice PLH120044, w którym przedmiotem ochrony jest nocek orzęsiony - gatunek nietoperza wymieniony w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz chroniony zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt – Dz. U. z dnia 28 grudnia 2016 roku, poz. 2183. Wspomniana ostoja obejmuje kościół pw. Św. Marcina Biskupa, w którym znajdują się kolonie rozrodcze nocków (położony w odległości już ponad 2 km od przebiegu inwestycji) wraz z sąsiadującymi terenami zielonymi, będącymi obszarem intensywnego żerowania nietoperzy. Wskazane znaczne odległości oraz fakt, że przestrzeń oddzielająca inwestycję od obszaru chronionego jest silnie zainwestowana liczną zabudową mieszkaniową oraz układem drogowym wraz z DK79 pozwala stwierdzić, że planowana realizacja i użytkowanie nowej drogi nie powinno w istotnym negatywnym stopniu wpłynąć na ww. gatunek nietoperza. Objęte inwestycją tereny leśne oraz przyległe stanowiące mozaikę pól i zadrzewień mogą wprawdzie stanowić bazę żerowiskową tego gatunku, jednak w wyniku realizacji drogi jej uszczuplenie będzie mało znaczące. Na analizowanym obszarze potencjalnej realizacji inwestycji nie występują również jaskinie i ich sztuczne odpowiedniki (np. sztolnie), które mogą być kryjówkami nietoperzy w okresie zimowym.

W kontekście powyższego należy uznać, że realizacja nowej inwestycji drogowej nie powinna także stanowić zagrożenia dla realizacji celów działań ochronnych wskazanych dla nocka orzęsionego w planie zadań ochronnych obszaru Krzeszowice PLH120044 (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z 10 listopada 2020 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Krzeszowice PLH120044 - Dz. Urz. Woj. Małop. z dnia 12 listopada 2020 roku, poz. 6977). Cele te odnoszą się do utrzymania właściwego stanu ochrony (FV) dla wskaźników: powierzchnia schronienia, zabezpieczenie przed niepokojeniem nietoperzy, łączność schroniska z żerowiskami, niezmienność warunków mikroklimatycznych, zmiany w strukturze żerowisk w otoczeniu schronień oraz do poprawy stanu ochrony siedliska (z U2 na U1) poprzez poprawę wskaźników: liczebność, dostępność wlotów dla nietoperzy, ekspozycja wlotów.

Badania inwentaryzacyjne ukierunkowane na waloryzację przyrodniczą terenu, identyfikację miejsc szczególnie cennych oraz porównanie wpływu poszczególnych wariantów planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze zostały wykonane przez zespół przyrodników w terminach od połowy marca 2017 roku do końca stycznia 2018 roku. Badaniami objęto różne fazy rozwoju i sezonowe oraz dzienne aktywności elementów środowiska przyrodniczego – występujących ekosystemów, zbiorowisk roślinnych (z uwzględnieniem siedlisk przyrodniczych Natura 2000 oraz siedlisk chronionych dyrektywą habitatową gatunków roślin i zwierząt), chronionych w Polsce gatunków roślin i zwierząt. Metodyka była oparta głównie o obserwacje bezpośrednie, nasłuchy, obserwacje śladów bytności oraz dane uzyskane z fotopułapek, żywołapek, detektora ultrasonicznego oraz innego sprzętu. Badania uwzględniały i weryfikowały również inne starsze opracowania i zasoby dla tego terenu. Inwentaryzacja prowadzona była w buforze 250 m w obie strony od osi każdego z wariantów planowanej drogi, w otoczeniu cieków bufor ten poszerzono do 500 m w każdą ze stron. Ponadto inwentaryzacja ssaków na całych odcinkach wszystkich wariantów była prowadzona również w buforze wynoszącym 500 m.

Wyniki badań inwentaryzacyjnych potwierdzają wysoki potencjał siedliskowy i gatunkowy oraz wysoką bioróżnorodność na obszarze Puszczy, w zasięgu realizacji i oddziaływania inwestycji.

W zakresie teriofauny stwierdzono występowanie licznych zespołów drobnych ssaków, w tym pospolitych gatunków chronionych np. jeża zachodniego, kreta europejskiego, wiewiórki pospolitej, rzęsorka rzeczka, ryjówki aksamitnej. Nie obserwowano przedstawicieli popielicowatych ale ich obecność jest prawdopodobna. Z większych gatunków związanych ze środowiskiem wodnym możliwe jest występowanie wydry (najbliżej przebiegu wariantu II) i bobra (wskazany przede wszystkim przez pracowników ZPKWM na podstawie występowania tropów i zgryzów na trasie wariantu I oraz czynnego stanowiska na granicy buforu inwentaryzacyjnego przyjętego dla tego wariantu). Dostatecznie liczna jest także reprezentacja nietoperzy obejmująca przynajmniej 6 gatunków, przy czym nie stwierdzono występowania nocka orzęsionego, który jest głównym przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Krzeszowice PLH120044. Z tej grupy ssaków najbardziej dotknięte inwestycją będą gatunki, dla których naturalnym środowiskiem życia są lasy np. borowiec wielki, jednak realizacja drogi nie powinna zagrozić stabilności ich lokalnych populacji.

Jak już wspomniano bardzo ważną cechą tego obszaru jest niemal kompletna reprezentacja gatunków dużych ssaków łownych z dużą populacją sarny i jelenia oraz raczej nieliczną dziką, daniela i łosia, z większych gatunków także borsuka. Natomiast wartością nadrzędną i bardzo istotną w kontekście oceny lokalnego ekosystemu i potencjalnego wpływu na ten ekosystem planowanej inwestycji, jest potwierdzona w ostatnich latach obecność wilka, która niewątpliwie wiąże się z dużą zasobnością lokalnej bazy pokarmowej (sarna, jeleni) oraz funkcjonalnością powiązań przyrodniczych łączących Puszcę Dulowską z terenami przyległymi.

Temat wilka jest na tyle istotny że wymaga szerszego omówienia. W inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej dla potrzeb planowanej inwestycji oraz w raporcie nie wspomniano o możliwości występowania tego gatunku w Puszczy Dulowskiej. Być może wynika to z faktu, że pierwsze pojedyncze obserwacje wilka w lasach położonych na północ od Puszczy w rejonie Płok i Myślachowic (upublicznione) dotyczą roku 2018, a więc zasadniczo po okresie badań inwentaryzacyjnych. W kolejnych latach 2019 – 2021 obserwacji bezpośrednich lub śladów bytności jest coraz więcej i dotyczą również obszaru Puszczy Dulowskiej i jego wschodniej kontynuacji (Lasu Zwierzyniec). Obecnie przedstawiciele Nadleśnictwa Chrzanów, w tym lokalni leśnicy wskazują na obecność nawet kilku sztuk (grupa rodzinna?). W zamkniętej mobilnej aplikacji przeznaczonej do monitoringu wilka w Polsce zarządzanej przez Stowarzyszenie Na Rzecz Wspierania Bioróżnorodności "MATECZNIK" zanotowano już (wraz z podaniem współrzędnych) 7 obserwacji tropów lub odchodów wilka w Puszczy Dulowskiej dokonanych w latach 2019 - 2021 przez leśniczego z leśnictwa Dulowa, którego teren położony jest na skraju Nadleśnictwa Chrzanów, na zachód od planowanego przebiegu inwestycji. Z tego źródła pochodzą również informacje o obserwacji tropów kilku osobników w porze zimowej (na śniegu). O obecności wilków w ostatnich latach na swoim terytorium informuje również leśniczy z leśnictwa Czerna, przez które przechodzą warianty I i II przedsięwzięcia. Na terenie tego leśnictwa w I połowie 2020 roku zostało znalezione zagryzione przez wilka cielę łani (jelenia), były obserwowane również tropy. Są ponadto obserwacje potwierdzone zdjęciami lub nagraniami wykonane przez pracowników ZPKWM – nagranie wilka zarejestrowane dwukrotnie przez fotopułpkę 10 i 26 maja 2021 roku na przebiegu wariantu I i II planowanej inwestycji oraz zdjęcie wykonane przez pracownika ZPKWM we wrześniu 2020 roku w odległości ok. 3 km od tego przebiegu. Dodatkowo dostępne jest nagranie wilka wykonane przez leśników w II połowie 2018 roku w rejonie Elektrowni Siersza, a więc zaledwie około 7 km od obszaru Puszczy Dulowskiej. Przedstawione powyżej dane zdają się potwierdzać zwiększającą się obecność i aktywność wilka

w sąsiedztwie Puszczy Dulowskiej i w obrębie tego kompleksu leśnego oraz pozwalają przypuszczać, że nie jest to jedynie obecność chwilowa.

Wilk jest w Polsce gatunkiem ściśle chronionym wskazanym w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt – Dz. U. z dnia 28 grudnia 2016 roku, poz. 2183. Został umieszczony w dotychczasowych wydaniach „Polskiej czerwonej księgi zwierząt” oraz na „Czerwonej liście gatunków zagrożonych i ginących w Polsce”. Jest objęty podstawowymi europejskimi i światowymi aktami prawnymi z zakresu ochrony zwierząt: Konwencją Berneńską (ratyfikowaną przez rząd RP w 1995 r.), Konwencją Waszyngtońską (ratyfikowaną przez rząd RP w 1989 r.) oraz Dyrektywą Habitatową (siedliskową). Dodatkowo gatunek ten zaliczany jest do gatunków priorytetowych czyli gatunków o znaczeniu wspólnotowym, które w całości lub w większej części swojego zasięgu występują na terenie Unii Europejskiej i w związku z tym ich los całkowicie zależy od ochrony przez Wspólnotę. Zgodnie z zaleceniami Rady Europy jest także gatunkiem wskaźnikowym do typowania obszarów proponowanych do ochrony w ramach sieci NATURA 2000. Polska jest jednym z nielicznych krajów europejskich, w których zachowały się żywotne populacje wilka. Ze względu na geograficzne położenie, nasz kraj stanowi łącznik między obszarami leśnymi Wschodniej Europy, gdzie występują jego zwarte i dość liczne populacje, a kompleksami leśnymi Europy Zachodniej, gdzie jest wytępiony lub na granicy wyginięcia.

Obszary występowania wilków w Polsce charakteryzuje wysoka lesistość – ich typowe środowisko życia to duże, zwarte kompleksy leśne z niskim zagęszczeniem osad ludzkich oraz rzadką siecią dróg i linii kolejowych o dużym natężeniu ruchu. Czynnikiem sprzyjającym osiedlaniu się wilków jest również wysokie zagęszczenie lokalnych populacji dzikich ssaków kopytnych. Wielkość terytorium jednej watahy wilczej zależy od zagęszczenia potencjalnych ofiar i w warunkach Polski wynosi od 150 km² do 250 - 300 km², przy czym na nizinach i terenach w większym stopniu zantropogenizowanych terytoria są większe. Terytorium jest użytkowane przez wilki nierównomiernie, przebywają one najczęściej w obszarach/miejscach najmniej penetrowanych przez ludzi, a jednocześnie obfitujących w zwierzynę. Wilki są bardzo ruchliwe, pokonują dziennie nawet kilkadziesiąt kilometrów. Nawet najbardziej odległe części terytorium wataha odwiedza stosunkowo rzadko ale regularnie, zwykle co 7 – 10 dni. Migrujące wilki przemierzają głównie obszary leśne, chociaż mogą pokonywać też niewielkie otwarte tereny rolnicze. Obecnie polska populacja wilka jest silnie rozczłonkowana, a poszczególne jej fragmenty są niewielkie i narażone na wyginięcie. Jednymi z głównych zagrożeń dla wilka są: fragmentacja środowisk, powstawanie barier migracyjnych (głównie grodzone autostrady i drogi szybkiego ruchu) i izolacja subpopulacji, a kluczową propozycją działań ochronnych dla tego gatunku jest bezwzględna potrzeba wyznaczenia i ochrony korytarzy migracyjnych.

Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, że sam obszar Puszczy Dulowskiej (nawet w połączeniu z Lasem Zwierzyniec) o powierzchni 20 – 30 km² jest zbyt mały dla utrzymania watahy wilczej. Regularnie potwierdzana obecność tego gatunku w ostatnich dwóch – trzech latach świadczy jednak o tym, że Puszcza Dulowska prawdopodobnie znalazła się w granicach terytorium wilczej grupy rodzinnej, które rozciąga się także na inne rozległe tereny leśne, przypuszczalnie te, które są położone pomiędzy Trzebinią i Olkuszem czyli po północnej stronie DK79. Jest mało prawdopodobne by wilki penetrowały również terytorium położone po południowej stronie autostrady A4, ale całkowicie nie można tego wykluczyć.

Wobec powyższego należy również założyć, że wilki obchodząc i penetrując swoje rozległe terytorium muszą przekraczać DK79 i linię kolejową nr 133. Jest także wysoce prawdopodobne, że robią to w miejscu najkorzystniejszym - oddalonym od siedzib ludzkich i dającym gwarancję osłony, a więc będącym w granicach korytarza ekologicznego KPdC-11. Jeżeli tak jest, przebieg

nowej drogi w wariantcie I będzie stwarzać największe zagrożenie dla tego gatunku ponieważ w przyszłości wchodząc do Puszczy lub opuszczając ten kompleks wilki będą również zmuszone do przekraczania nowej drogi. Wątpliwa wydaje się przy tym możliwość korzystania przez wilki z dedykowanego dla dużych zwierząt przejścia w km drogi 0+625. Przyjęte parametry przejścia mogą okazać się zbyt małe – badania, na które powołują się autorzy literatury specjalistycznej w tym zakresie, wskazują na wymaganą szerokość przejść dolnych dla tego gatunku wynoszącą minimum 25 – 50 m. Zagrożeniem związanym z wariantem I jest także wspomniane ograniczenie boczne korytarza (przez nową drogę) i powstanie infrastruktury wpięcia tej drogi w DK79 wraz z zakresem negatywnych oddziaływań takiego miejsca.

Wilk wykazuje się dużą podatnością na kolizje, więc śmiertelność w ich wyniku może mieć znaczący odsetek w ogólnej śmiertelności. Badania wskazują, że najbardziej podatne na kolizje się osobniki młode – poniżej drugiego roku życia. W Polsce podawane są różne dane w tym zakresie w tym informacja, że od 2005 r do 2017 r. odnotowywano 112 przypadków śmierci wilków, z czego 63% stanowiły wypadki na drogach.

Zróźnicowanie zagrożenia związane z realizacją wariantu I i pozostałych dwóch wariantów dotyczy również innych gatunków podejmujących migrację korytarzem KPdC-11, w szczególności sarny, jelenia, łosia. Budowa drogi wojewódzkiej w wariantcie I prawdopodobnie nie zniechęci całkowicie tych gatunków do migracji. Może jednak być przyczyną jej znacznego zaburzenia/ograniczenia - przy większym obciążeniu stresem podejmowania przez migrujące (przekraczające stosunkowo blisko położone pasy drogowe i pas linii kolejowej) zwierzęta bardziej ryzykownych decyzji, w konsekwencji także ich większej śmiertelności związanej z kolizjami z pojazdami.

W kontekście powyższego należy także wspomnieć o bardzo ważnej kwestii natężenia ruchu na DK 79 i nowo planowanej drodze oraz wpływie tego natężenia na sukces migracyjny zwierząt. Według badań Prof. Włodzimierza Jędrzejewskiego największą śmiertelność dzikich zwierząt notuje się na drogach przecinających szlaki migracji i przy natężeniu ruchu 5 - 7,5 tys. pojazdów na dobę. Przy większych natężeniach ruchu coraz więcej zwierząt jest odstraszanym. Natężenie powyżej 10 tys. pojazdów na dobę powoduje już taki lęk u dzikich zwierząt, że niewiele z nich decyduje się na przekroczenie drogi. Efekt całkowitej bariery ekologicznej uzyskujemy dla dróg o natężeniu powyżej 15 tys. pojazdów na dobę. Chociaż przy takim natężeniu niewiele zwierząt ginie pod kołami pojazdów, to zdecydowana większość jest płoszona i efekt bariery ekologicznej powoduje, że odcięte przez drogę populacje narażone są na wymarcie. Efekt bariery ekologicznej wywołanej przez duże natężenie ruchu na drodze potęgowany jest przekształceniem terenów przyległych, osiedlaniem się ludzi, lokalizowaniem różnej infrastruktury produkcyjnej lub usługowej (stacje benzynowe, parkingi, motele, centra handlowe, składy i hurtownie).

Dostępne dane dla DK79 z roku 2015 wskazują, że na silnie zainwestowanym zabudową odcinku od Krakowa do Krzeszowic natężenie dobowe wynosiło ok. 14600 pojazdów, co powoduje już prawie efekt całkowitej blokady. Na odcinku od Krzeszowic do Trzebini (na wysokości Puszczy Dulowskiej) natężenie wynosiło ok 10500 pojazdów ale i ta wartość stanowi już bardzo duży problem silnie odstrasżającej bariery. W takim przypadku korzystne uwarunkowania przyrodnicze i przestrzenne wzdłuż DK79 na przecięciu korytarza KPdC-11 (przestrzeń obustronnie wolna od zabudowy, pokrycie zielenią osłonową) mogą mieć decydujące znaczenie przy wyborze miejsca przekraczania drogi i silnie kanalizować przestrzeń realnej migracji zwierząt, szczególnie takich gatunków jak wilk, sarna, jelen, łos. Dewastacja korzystnych uwarunkowań związana z przebudową układu drogowego na DK79, w związku z budową i wyjściem nowej drogi wojewódzkiej, może jednak i na tym odcinku spowodować efekt tak silnej i stresogennej bariery, że zwierzęta nie będą podejmować prób przekraczania DK79 nawet

w porze nocnej. Na tę niekorzystną zmianę nałoży się zagrożenie związane z budową nowej drogi o przewidywanym natężeniu w roku 2035 ok. 4600 – 4700 pojazdów na dobę, a w dalszej perspektywie (rozbudowy układu drogowej w kierunku Olkusza) prawie 10000 pojazdów na dobę, które spotęguje efekt barierowy.

Reasumując, w przypadku wszystkich trzech proponowanych wariantów nowej drogi można mówić o bezpośrednim zniszczeniu lub fragmentacji siedlisk ssaków, w tym gatunków chronionych. Najbardziej istotne wydaje się zagrożenie zwiększonej śmiertelności migrujących zwierząt, w tym kopytnych oraz tak cennego gatunku jakim jest wilk. W przypadku wilka, który jest gatunkiem bardzo mobilnym i stale obchodzącym swoje terytorium, to zagrożenie ma szczególny charakter. Wszystkie warianty przecinają kierunek migracji wschód – zachód (kompleks Puszcza Dulowska – Las Zwierzyniec). Jednak tylko w przypadku wariantu I nowa droga stanowi realne i poważne zagrożenie także na kierunku północ – południe, przy wejściu w kompleks leśny lub przy jego opuszczaniu, dodatkowo nakładające się na podobne zagrożenia już istniejące. Zaproponowane na tym kierunku przejście dolne wydaje się być niewystarczające dla zachowania/poprawy bezpieczeństwa migracji, a w przypadku wilka – jest wysoce prawdopodobne, że osobniki tego gatunku nie będą z tego przejścia korzystały. Istnieje realne zagrożenie, że budowa nowej infrastruktury drogowej w wariantcie I i jej eksploatacja będzie skutkowałą podejmowaniem niebezpiecznych prób przekraczania DK79 i linii kolejowej przez migrujące zwierzęta, w tym wilki, w innych znacznie słabiej uwarunkowanych miejscach, obarczonych jeszcze większym ryzykiem kolizji z pojazdami lub coraz częstszym odstępowaniem od takich prób. Dalszą konsekwencją takiej sytuacji może być silne zaburzenie wymiany osobniczej/genetycznej między populacjami i ich stopniowa degeneracja, a w przypadku wilka lub wilczej grupy ryzyko całkowitego wyłączenia Puszczy Dulowskiej ze swojego terytorium.

Ocena wpływu na warunki migracji wariantów II i III i wskazanie wariantu korzystniejszego jest znacznie trudniejsze. Niewątpliwie w przypadku realizacji wariantu III migrujące (głównie na kierunku wschód – zachód) zwierzęta będą miały do pokonania tylko jedną drogę, w miejscu które już znają. Można założyć, że w przypadku realizacji tego wariantu i poprowadzeniu drogi w obrębie lasu po śladzie drogi powiatowej, nowa droga przejmie całkowite obciążenie ruchem drogowym na tym kierunku, w tym także ruch lokalny. Będzie jedyną barierą, ale o większym zakresie negatywnego oddziaływania na migrujące zwierzęta. W przypadku budowy drogi w wariantcie II jej obciążenie powinno być mniejsze, gdyż część pojazdów nadal będzie się przemieszczała po drodze powiatowej w kierunku lub od strony Tenczynka. Z kolei jednak jeżeli prosty układ drogowy w wariantcie II pozwoli na szybsze przemieszczanie się, szczególnie w kierunku Krzeszowic i Krakowa, znacznie obniży się obecna rola drogi powiatowej i natężenie ruchu na tej drodze powinno być mniejsze od obecnego. Droga ta prawdopodobnie nie będzie już stanowiła istotnego zagrożenia dla zwierząt migrujących/przemieszczających się przez kompleks leśny.

Uwarunkowania siedliskowe związane ze znacznym zawodnieniem Puszczy Dulowskiej – dużą ilością cieków wodnych, także niewielkich płytkich zbiorników, rozlewisk, terenów podmokłych, wypełnionych wodą kolein, wykrotów, itp. stwarzają pozornie doskonałe warunki dla bytowania przedstawicieli herpetofauny. Autorzy inwentaryzacji herpetologicznej wykonanej dla potrzeb raportu wskazują jednak, że siedliska ze stagnującą wodą w obrębie lasów iglastych i torfowisk mają niskie PH (są silnie zakwaszone) i nie są optymalne dla tej grupy kręgowców. W wielu tego typu miejscach nie obserwuje się płazów. Ich obecność stwierdzono głównie w rejonie cieków lub rowów z wodą płynącą oraz w zbiornikach na skraju lasów i na terenach nasłonecznionych. Inwentaryzacja herpetofauny na przebiegu 3 wariantów nowej drogi potwierdziła obecność w różnych lokalizacjach i w różnej liczebności 7 przedstawicieli płazów: traszka grzebieniasta

i zwyczajna, ropucha szara, żaba: trawna (najczęstszy gatunek), moczarowa, wodna, jeziorkowa, oraz 3 przedstawicielei gadów: jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, zaskroniec zwyczajny. Dane literaturowe i uwarunkowania siedliskowe wskazują na możliwość występowania na terenie Puszczy jeszcze kilku gatunków płazów i gadów: kumaka nizinnego, rzekotki drzewnej, żmiji zygzakowatej i padalca zwyczajnego.

Autorzy inwentaryzacji na podstawie swoich obserwacji stosunkowo nisko oceniają lokalną reprezentację gatunkową i ilościową herpetofauny, stwierdzając, że nie zinwentaryzowano stanowisk o wybitnych walorach siedliskowych. Należy jednak wskazać, że ich badania obejmowały jedynie kilka miesięcy 2017 roku i w tym czasie został ujęty tylko jeden okres wiosennej aktywności płazów, bez całego cyklu rozwojowego i rocznej aktywności tych zwierząt. Autorzy opracowania uchwycili w tym czasie wzmożone migracje, które dotyczyły wprawdzie niewielkiej liczby płazów ale odbywały się na różnych kierunkach wzdłuż cieków i również pomiędzy większymi zbiornikami i rozlewiskami. W podsumowaniu swoich wniosków przedstawili opinię, że zaproponowane w projekcie drogi przejścia dla zwierząt, uwzględniające ich położenie w miejscu przecięcia przez planowaną drogę cieków wodnych, w wystarczającym stopniu zabezpieczają lokalne populacje tych zwierząt.

Nie jest to jednak pogłębiona analiza wpływu z rozbiciem na poszczególne warianty przedsięwzięcia, także z podaniem informacji czy inwestycja wprost zniszczy siedliska płazów i w jakim zakresie. Wydaje się przy tym istotny brak propozycji ewentualnych dodatkowych działań dedykowanych herpetofaunie i minimalizujących wpływ drogi na etapie budowy i eksploatacji. Zdaniem tutejszej Dyrekcji należy jednak przyjąć, że planowana droga będzie stanowiła nowe realne ryzyko dla migrujących płazów i będzie generowała trudny do oszacowania poziom ich śmiertelności, co z kolei może się przyczynić do trwałej redukcji lokalnych populacji. W wariantcie III ten wpływ wydaje się najlepiej rozpoznany gdyż droga biegnie przez las nowym śladem tylko przez około 0,5 km, natomiast przez około 1,0 km jej ślad pokrywa się z drogą istniejącą. W ostatnich latach nie podawano informacji by ta droga przecinała szlaki migracji płazów i powodowała ich masową śmiertelność. Również na trasie wariantu III (także II), w części położonej poza terenami leśnymi występują generalnie siedliska mało przyjazne występowaniu płazów.

Należy także przypomnieć, że jednym z głównych powodów aktualnie obserwowanego, drastycznego spadku populacji płazów na świecie są zmiany środowiskowe powodujące zanik i degradację siedlisk, także związane z budową infrastruktury (np. drogowej), która powoduje całkowite zaburzenie utartych szlaków ich migracji sezonowej. Należy też podkreślić, że spadki liczebności płazów uznaje się za jedno z najbardziej krytycznych zagrożeń globalnej bioróżnorodności.

Wobec powyższego należy uznać negatywny wpływ planowanego przedsięwzięcia na herpetofaunę oraz wskazać wariant I jako potencjalnie najbardziej negatywny.

Inwentaryzacja terenu przedsięwzięcia w zakresie ornitofauny wykazała ogólnie 72 gatunki, z czego w wariantcie I - 45, w wariantcie II - 52, w wariantcie III – 57. Ogólne dane ilościowe nie pozwalają na wyciągnięcie wiążących wniosków o znaczeniu siedliskowym terenu i wpływie poszczególnych wariantów na tę ważną grupę zwierząt. Tylko niewielki udział tych obserwacji dotyczy ptaków gnieźdzących się na pewno w obszarze badań (od 5 w wariantcie I i III do 10 w wariantcie II). Z kolei status reszty jest pod względem gnieźdzenia możliwy, prawdopodobny lub są to gatunki przelotne – w tej ostatniej kategorii zdecydowanie najwięcej, 13 gatunków, dotyczy wariantu III (odpowiednio 8 i 4 wariantów I i II). Większość zinwentaryzowanych gatunków (niezależnie od wariantu) stanowią gatunki chronione jednak dość pospolite, których populacja w skali kraju nie jest zagrożona. Stwierdzono tylko 4 gatunki wskazane w dyrektywie

2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (dyrektywa ptasia). Żuraw i dzięcioł czarny były obserwowane w rejonie wariantu I, derkacz i dzięcioł czarny w rejonie wariantu II, derkacz, dzięcioł czarny i gąsiorek w rejonie wariantu III. Pobieżne obserwacje pracowników tutejszej Dyrekcji w ramach wizji terenowej, która miała miejsce wiosną 2021 roku potwierdziły także obecność na wilgotnych łąkach okalających Starą Wolę na trasie wariantu II żerowanie bociana białego, pracownicy ZPKWM w trakcie wizji terenowych, które również miały miejsce w 2021 roku na trasie wariantów I obserwowali muchołówkę białoszyją, a w środkowej części wariantu I i II dorosłego bielika.

Ptaki są grupą bardzo wymagającą w badaniach inwentaryzacyjnych i jak widać z powyższego prawie zawsze wyniki tych badań nie obejmują wszystkich gatunków bytujących na danym terenie, szczególnie tak dużym obszarem i w dużej mierze pokrytym siedliskami leśnymi. Niewątpliwie istotny wpływ na aktualną różnorodność gatunkową i ilościową oraz rozmieszczenie poszczególnych gatunków ma zakres gospodarki leśnej na terenie Puszczy, w szczególności prowadzonej wycinki, która w ostatnich latach uległa prawdopodobnie intensyfikacji. Trudno zatem na podstawie ww. zbliżonych wyników, różnicować warianty. Niewątpliwie planowana droga będzie miała negatywny wpływ na ptaki pomimo dużych zdolności przystosowawczych wielu gatunków i może się przyczynić do istotnej redukcji siedlisk gatunków najbardziej wrażliwych (poprzez wycinkę lasu i bezpośrednie uszczuplenie siedlisk leśnych lub łąkowych oraz szereg antropogenicznych oddziaływań związanych z użytkowaniem drogi). Uwzględniając powyższe można przyjąć, że wiele gatunków przy wyborze swoich terytoriów uwzględnia już istnienie drogi powiatowej i akceptuje (lub nie) jej oddziaływanie.

Badania bezkręgowców potwierdziły obecność na terenie planowanej inwestycji przedstawicieli różnych typów i gromad, jednak bardzo nielicznej reprezentacji gatunków chronionych. Najciekawszym gatunkiem obserwowanym na kilku stanowiskach jest ściśle chroniony motyl – czerwończyk nieparek. Jego obecność stwierdzono na przebiegu lub w pobliżu wszystkich wariantów przedsięwzięcia, prawdopodobnie jest to gatunek dość rozpowszechniony w tym obszarze. Nie odnaleziono natomiast żadnego spośród chronionych modraszków co wynika przede wszystkim z braku roślin żywicielskich. Nie stwierdzono również występowania chronionych ważek czy też owadów saproksylicznych, w tym pachnicy dębowej. Z kilku gatunków stwierdzonych chrząszczy tylko dwa objęte są ochroną częściową. W zakresie występowania bezkręgowców trudno wskazać istotne różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami.

Szata roślinna terenu objętego inwestycją jest zróżnicowana. Jego część (poza kompleksami leśnymi w wariantach II i III) jest poddana silnej antropopresji, odlesiona i zabudowana lub zajęta pod pola uprawne. W tej części dostrzegalny jest znaczny udział gatunków synantropijnych we florze, w tym gatunków inwazyjnych takich jak nawłóć kanadyjska, która zagraża bioróżnorodności różnego typu łąk.

Duże zróżnicowanie siedliskowe znajduje odbicie w strukturze lasów. Na siedliskach uboższych spotyka się ubogie bory sosnowe oraz bory mieszane. Na żyzniejszych siedliskach różne typy lasów z dominacją buka: buczyny kwaśne i żyzne. W dolinach rzecznych i terenach podmokłych spotykane są zdegradowane płaty olsów. Rozpowszechnione są również zbiorowiska zubożałe florystycznie (kadłubowe) z dominacją sosny zwyczajnej oraz dębu czerwonego i z bardzo ubogim runem.

Oprócz powyższego w obrębie oczek wodnych i niewielkich stawów występuje roślinność związana ze środowiskiem słodkowodnym, w tym roślinność unosząca się na powierzchni wody, na obrzeżach tych zbiorników i w strefie brzeżnej cieków powszechne są różnego typu szuwały. Łąki na obszarze badań są zwykle silnie zmienione ze względu na brak użytkowania i postępującą sukcesję. Najbardziej rozpowszechnione są łąki rajgrasowe, wyczyńcowe i z wyróżniającym się

śmiałkiem darniowym. Na skutek lokalnych zmian stosunków wodnych coraz rzadziej występują dobrze zachowane płaty łąk wilgotnych, głównie ostrożeńiowych. W suchych miejscach, na płytkich szkieletowych glebach lub bezpośrednio na skalistym podłożu rozwijają się różnego rodzaju zbiorowiska murawowe, na glebach głębszych wkraczają zarośla kserotermiczne.

Na przebiegu wszystkich wariantów inwestycji stwierdzono występowanie płatów roślinności o wysokich walorach siedliskowych. W części można je zaklasyfikować do siedlisk zagrożonych wyginięciem w Europie i wymagających ochrony (w ramach obszarów Natura 2000), które są wskazane w tzw. dyrektywie siedliskowej - Załączniku I dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Wariant I przecina płaty: niżowej i górskiej łąki użytkowanej ekstensywnie (kod siedliska 6510) - w części północnej na przedpolu linii kolejowej oraz kwaśnej buczyny niżowej (kod siedliska 9110) - w części południowej. Należy podkreślić, że raport w wersji podstawowej z 2019 roku podaje ogólną powierzchnię zniszczonych siedlisk dla tego wariantu na poziomie ok. 1,015 ha, natomiast jego uzupełnienie z 2021 roku podaje już wartość ok. 1,486 ha. Autorzy raportu piszą, że pozostałe części płatów siedlisk pozostaną w nienaruszonym stanie. Jednak w przypadku siedliska 6510 droga odcina jeszcze ok. 0,10 ha od pozostałej, znacznie większej części. Po zakończeniu budowy w trakcie eksploatacji drogi istnieje duże prawdopodobieństwo stopniowej degradacji również tego niewielkiego fragmentu.

W przypadku wariantu III raport w wersji podstawowej zakłada zniszczenie łącznie ok. 1,365 ha cennych siedlisk, w tym: murawy kserotermicznej (kod siedliska 6210) oraz kwaśnej buczyny niżowej (kod siedliska 9110). Również dla tego wariantu uzupełnienie do raportu pokazuje większą powierzchnię zniszczeń ok. 2,239 ha oraz na trasie drogi identyfikuje nowe siedlisko: żyznej buczyny (kod siedliska 9130). W przypadku tego wariantu droga odcina od znacznie większej części niewielki fragment ok. 0,025 ha siedliska 6210, którego stopniowa degradacja jest także prawdopodobna. W przypadku siedliska 6210 na trasie wariantu III autorzy raportu podają, że ze względu na brak istotnych stanowisk storczykowatych, to siedlisko nie reprezentuje postaci priorytetowej.

W kontekście powyższych danych należy jednak wskazać, że dla obszaru Puszczy Dulowskiej istnieją także nieco starsze inwentaryzacje cennych siedlisk naturalnych, wykonane dla potrzeb planu ochrony Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego przez pracowników firmy Krameko, specjalizującej się w tego typu badaniach. Zgodnie z tymi danymi, wariant I powinien przecinać znacznie większą powierzchnię siedliska 9110 (większy płat w części południowej oraz drugi nie notowany w raporcie w części północnej przebiegu drogi), a także nie odnotowany w raporcie płat łągu wierzbowego, topolowego, olszowego i jesionowego (kod siedliska 91E0). Powyższe dane nie identyfikują natomiast siedliska 6510. Przy uwzględnieniu tych danych dodatkowy zakres ingerencji w siedlisko 9110 (choć mniejszy niż w wariantach I) dotyczyłby także wariantu II i III. Dla wariantu III dane z planu ochrony nie obejmują natomiast siedliska 6210.

Należy także zaznaczyć że wobec trwałej zajętości terenu przez inwestycje (od 22,1 do 26,6 ha) udział powierzchni siedlisk naturalnych jest stosunkowo niewielki i oscyluje pomiędzy ok. 5 – 10 %. Dodatkowo inwestycja w każdym z wariantów powoduje niewielkie uszczuplenie poszczególnych płatów – rzędu kilku procent. Wyjątkiem jest siedlisko 6510 w wariantach I, którego płat zostanie uszczuplony o prawie 30 %.

Uwzględniając dane (powierzchnie) przedłożone w raporcie, pod względem wpływu na chronione siedliska przyrodnicze najlepiej wypada wariant II, z którego realizacją wiąże się zniszczenie tylko ok. 0,917 ha kwaśnej buczyny niżowej, z jednego płata położonego w części południowej (jak w wariantach I). Przetawione powyżej wątpliwości nie pozwalają natomiast w tym zakresie obiektywnie ocenić wariantu I i III. Generalnie zagrożone siedliska należą do

siedlisk nadal dość powszechnie występujących i nie można uznać aby zniszczenia spowodowane realizacją drogi w sposób istotny wpłynęły na ich reprezentację w skali kraju i regionu.

Oprócz powyższego istotną kwestią jest występowanie na trasach przedsięwzięcia (głównie w obrębie kompleksu leśnego lub na obrzeżach lasu) innych miejsc o znacznym potencjalnie siedliskowym. Nie są to siedliska naturalne jednak np. na terenie TPK występują bardzo nielicznie i są dla tego Parku bardzo cenne. Ich cechą charakterystyczną jest przede wszystkim wysoki poziom wód gruntowych i ogólnie silne nawodnienie terenu (zalewiska, podmokłości, oczka wodne). Tego typu miejsca występują m.in. w północnej części wariantu I (wzdłuż potoku Dulówka) oraz w środkowej części wariantu I i II. Podmokłe tereny występują także na trasie wariantu III, na północ od miejscowości Rudno (podmokłe zbiorowiska łąkowe, zadrzewienia olszowe, podmokły las). Oprócz bezpośredniego zniszczenia przez pas nowej drogi te siedliska położone w bliskim sąsiedztwie pasa drogowego szczególnie zagrożone są osuszaniem i zachwianiem reżimu wodnego, zanieczyszczeniem (wód i gleby) metalami ciężkimi i różnymi substancjami chemicznymi pochodzącymi z asfaltowego pokrycia pasa drogowego, z opon samochodowych, wycieków ropopochodnych, spalin i in., oraz postępującą synantropizacją. Zagrożenia tego typu dotyczą wszystkich wariantów przedsięwzięcia.

W trakcie prac terenowych odnotowano 10 gatunków mszaków podlegających ochronie częściowej. Nie jest to prawdopodobnie pełna lista – inwentaryzacja dla potrzeb planu ochrony Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego wskazuje w tym rejonie jeszcze kilka gatunków o podobnym statusie ochrony. Nie odnaleziono gatunków objętych ochroną ścisłą, ujętych na „czerwonych listach”, ani wpisanych do załącznika Dyrektywy Siedliskowej. Występowanie mszaków dotyczy siedlisk wilgotnych w obszarach realizacji wszystkich wariantów przedsięwzięcia, bez wskazania istotnych różnic w tym zakresie.

W trakcie prac terenowych odnotowano 11 chronionych gatunków roślin naczyniowych, z czego 1 gatunek – buławnik wielkokwiatowy objęty jest ochroną ścisłą, dodatkowo 3 gatunki (buławnik, zaraza wielka, kukułka szerokolistna) są wpisane na Polską Czerwoną Listę Roślin. Większość gatunków chronionych została znaleziona na jednym – dwóch stanowiskach.

Niestety w raporcie podano orientacyjne lokalizacje mchów i roślin naczyniowych i nie jest jasno określone, czy i które stanowiska są rzeczywiście zagrożone zniszczeniem (w zależności od wariantu) i na jakiej powierzchni lub w jakiej liczbie osobników.

W związku z powyższym trudno obiektywnie ocenić realny wpływ poszczególnych wariantów przedsięwzięcia na chronioną florę. Raport podaje jedynie, że w tym zakresie wariant I i III są porównywalne gdyż będą realizowane „w pobliżu” lub „w bliskim sąsiedztwie” 21-22 stanowisk roślin chronionych oraz że jest możliwa ich kolizja z planowaną drogą. Zdecydowanie mniejsze oddziaływanie - na 13 stanowisk roślin, powinno dotyczyć wariantu II.

Jak już wspomniano z realizacją przedsięwzięcia wiąże się konieczność wycinki znacznych połaci lasu, dla wariantów I, II, III odpowiednio 17,7 ha, 7,6 ha i 10,5 ha. Niestety zakres przewidzianej kompensacji tej wycinki jest na minimalnym poziomie i dla wariantu I wynosi jedynie ok. 1550 m² nasadzeń (drzew, krzewów) naprowadzających na przejścia dla zwierząt oraz ok. 1550 m² innych nasadzeń. Razem jest to zaledwie ok. 0,31 ha, które nie odpowiada nawet wielkości wycinki w obrębie siedliska naturalnego kwaśnych buczyn (0,7 ha). Niestety podobnych danych dotyczących zakresu kompensacji nie przedstawiono dla wariantu II i III, ale można przyjąć, że będą to wartości podobne.

Autorzy raportu tak niską możliwą kompensację tłumaczą brakiem terenu (działek) do nasadzeń w obrębie lub na obrzeżach Puszczy Dulowskiej, które stanowiłyby własność Gminy Krzeszowice. Nie jest jednak jasne dlaczego nie były prowadzone rozmowy w zakresie udostępnienia takich terenów z innymi podmiotami np. z Nadleśnictwem Krzeszowice, którego wycinka i utrata

powierzchni leśnej związana z realizacją inwestycji bezpośrednio dotyczy. Było by najkorzystniej aby nasadzenia kompensacyjne dotyczyły terenu Puszczy Dulowskiej, jednak mogłoby też dotyczyć innych terenów będących w zarządzie Nadleśnictwa Krzeszowice lub Nadleśnictwa Chrzanów. W kontekście utraty powierzchni leśnej i stwierdzonego w raporcie braku możliwości pełnej lub przynajmniej znacznej kompensacji koniecznej wycinki, wybór wariantu I należy wiązać z największym oddziaływaniem w zakresie trwałego negatywnego wpływu na siedliska i zbiorowiska leśne.

Utratę terenów leśnych, która jest bezpośrednią i trwałą konsekwencją planowanego zamierzenia inwestycyjnego należy odnieść również do niezwykle ważnej i w ostatnich latach coraz częściej podnoszonej kwestii koniecznej adaptacji lasów do zmian klimatu. W „Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” przyjętym przez Rząd w październiku 2013 roku, wskazano m.in. na działania w zakresie leśnictwa, które zostały ujęte w ramach kierunku działań 1.4 – ochrona różnorodności biologicznej i gospodarka leśna w kontekście zmian klimatu. W dokumencie tym założono, że istotne będą działania sprzyjające prowadzeniu zrównoważonej gospodarki leśnej w warunkach zmian klimatu, jak również służące przygotowaniu ekosystemów leśnych na zwiększoną presję wynikającą z nasilenia ekstremalnych zjawisk pogodowych, m.in. okresów suszy, fal upałów, gwałtownych opadów deszczu, porywistych wiatrów. W dokumencie zdefiniowano siedem kierunków działań, które odnoszą się bezpośrednio do leśnictwa, jednym z nich jest zwiększanie lesistości zarówno w wyniku sztucznych zalesień, jak i sukcesji naturalnej, oraz racjonalizacja użytkowania gruntów, zmniejszenie fragmentacji kompleksów leśnych. Zatem biorąc powyższe pod uwagę należy uznać, że realizacja połączenia drogowego w wariantcie II powodująca najmniejszą ingerencję w teren leśny i najmniejszą fragmentację Puszczy Dulowskiej, będzie przynajmniej najbliższa wskazanym kierunkom i będzie najlepiej wpisująca się w przedmiotowe ustalenia dotyczące adaptacji lasów do zmian klimatu.

Powyższa szczegółowa analiza wartości przyrodniczych wskazuje, że realizacja inwestycji w każdym z wariantów odbędzie się dużym kosztem środowiskowym. Tutejszy organ rozumie potrzebę społeczną realizacji nowego połączenia drogowego, jednak wskazać należy, że wiele czynników wpływa na wystąpienie zjawiska negatywnej synergii poprzez bliskość centr miejskich, sieci dróg i bariery jaką jest autostrada A4. Stąd przy wyborze przebiegu trasy niezwykle istotne było wybranie wariantu w jak najmniejszym stopniu ograniczającego funkcje enklawy leśnej Puszczy Dulowskiej.

Podczas użytkowania przedsięwzięcia wystąpi oddziaływanie na klimat również poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza. Z uwagi na skalę inwestycji będzie to oddziaływanie nieznaczące w skali globalnej. Zmiana warunków klimatycznych została przewidziana do uwzględnienia przy projektowaniu drogi poprzez dostosowanie małych mostów oraz przepustów do przewidywanych warunków hydrologicznych z uwzględnieniem wezbrań. Ponadto droga zostanie zaprojektowana i wykonana w taki sposób by nie powstały osuwiska oraz uszkodzenia mechaniczne drogi na skutek ruchów masowych m.in. poprzez właściwe fundamenty. Powierzchnię drogi zaprojektowano jako spełniającą obowiązujące normy w zakresie odporności na wysoką temperaturę otoczenia (brak trwałych deformacji przy temperaturze 60 °C) oraz niską temperaturę otoczenia (odporność na łamliwość i zarysowania w niskich temperaturach). Aspekt adaptacji inwestycji do zmian klimatycznych we wszystkich wariantach oceniono jako porównywalny.

Analizę akustyczną określającą oddziaływanie od rozpatrywanego układu komunikacyjnego na etapie funkcjonowania wykonano metodą symulacji korzystając z programu komputerowego: SoundPLAN Essential wersja 4.0. Prognozę przeprowadzono dla wariantu I, II i III

z uwzględnieniem połączenia planowanej drogi z drogą krajową nr 79 oraz z Węzłem Rudno. Punkty recepcyjne zlokalizowano na granicy terenów chronionych akustycznie zgodnie z MPZP lub przy elewacji budynków objętych ochroną przed hałasem, w odległości od 0,5 do 2 m od elewacji, w świetle okna kondygnacji eksponowanej na hałas. Na odcinkach, na których projektowana droga przebiega przez środek terenów chronionych akustycznie, jako granicę tychże terenów przyjęto granicę obszaru, na którym będzie realizowana inwestycja zgodnie ze stanem projektowanym. Analiza propagacji hałasu wykazała, iż w wariantcie I emisja hałasu nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. Wariant I jest najbardziej odsunięty od istniejącej zabudowy oraz od terenów chronionych akustycznie zgodnie z MPZP, w związku z czym droga zrealizowana zgodnie z tym wariantem będzie najmniej oddziaływała na tereny chronione akustycznie. Z kolei ponieważ wyniki obliczeń dla wariantu II i III wykazały możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, w niniejszych obliczeniach zastosowano zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych oraz nawierzchnię o właściwościach redukujących hałas na poziomie 4,0 dB w stosunku do nawierzchni standardowej (SMA11). Przeprowadzone ponownie obliczenia wykazały dochowanie standardów poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie położonych w pobliżu projektowanej drogi pod warunkiem zastosowania ww. zabezpieczeń akustycznych. Ewentualne przekroczenia wartości dopuszczalnych mieszczą się w granicach błędu obliczeniowego programu ($\pm 1,5$ dB).

Dla wszystkich analizowanych wariantów przeprowadzono obliczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza. Analizę przeprowadzono w oparciu o prognozowane natężenie ruchu pojazdów (SDR [poj./dobę]) na lata 2025 i 2035. Modelowanie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń prowadzono w programie Operat FB. W analizie wykorzystano aktualne tło jakości powietrza. W ramach analizy przyjęto zakres obliczeń zgodny z referencyjnymi metodykami modelowania poziomów substancji w powietrzu. Najwyższa wartość stężeń średniorocznych dla wszystkich substancji poza pyłem PM_{2,5} nie przekracza wartości dyspozycyjnej. Nie notowano częstości przekroczeń stężeń jednogodzinnych dla żadnej z emitowanych substancji. Analiza wykazała jednak przekroczenia wartości stężeń średniorocznych dla pyłu PM_{2,5} – dla roku porównań 2025 r. i 2030 r. Wysoki wynik w/w substancji jest jednak związany z obecną sytuacją powietrza w gminie Krzeszowice (zawyżone tło w przypadku pyłu PM_{2,5} – 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

W kwestii oddziaływania inwestycji na zdrowie ludzi, z uwagi na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz z uwagi na dotrzymane wartości odniesienia substancji emitowanych do powietrza przez planowaną inwestycję nie przewiduje się istotnego oddziaływania inwestycji. Uwzględniając powyższe realizacja inwestycji nie będzie powodować pogorszenia poszczególnych komponentów środowiska, a tym samym można stwierdzić, iż przedsięwzięcie nie powinno mieć wpływu na zdrowie i życie ludzi.

Innym aspektem jest komfort człowieka jako użytkownika drogi oraz komfort mieszkańców. Dla kierowców nowe połączenie drogowe ułatwiłoby podróż pomiędzy autostradą A4, a drogą DK79. Natomiast dla mieszkańców, pomimo dotrzymany standardów akustycznych droga stanowiłaby niekomfortowe źródło dźwięku. Analogicznie dla turystów i osób szukających odpoczynku na łonie natury nowe bodźce akustyczne zakłóciłyby relaks dostarczających nowych doznań sensorycznych.

Teren inwestycyjny w wariantcie pierwszym i drugim w całości, a w wariantcie trzecim częściowo jest położony na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 452 Zbiornik Chrzanów. Zgodnie z Rozporządzeniem Nr 1/2011 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Rudawy na potrzeby Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów

i Kanalizacji S.A. w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małop. Nr 369 poz. 3163 z 2011 r.), zmienionym Rozporządzeniem Nr 4/2011 z dn. 12 października 2011r. i Rozporządzeniem Nr 2/2012 z dn. 18 lipca 2012r., teren inwestycji częściowo położony jest w strefie ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Rudawy. Mając na względzie wymagania § 4. ust. 1. p. 4 i p. 5 ww. rozporządzenia, w strefie ochrony ujęcia zaprojektowano odwodnienie drogi i obiektów w formie kanalizacji lub rowów szczelnych. Uszczelnienie rowów zaprojektowano w formie maty bentonitowej układanej na dnie i skarpach rowu, przykrytej warstwą ochronną z gruntu. Uszczelnienie rowów przewidziano na odcinkach o długości ok. 6 630 m dla Wariantu I, 4 813 m dla Wariantu II i 10 584 m dla Wariantu III. Teren inwestycji położony jest w regionie wodnym Środkowej Wisły. Z uwagi na liniowy przebieg planowanej inwestycji obszar przedsięwzięcia przebiega w obrębie dwóch jednolitych części wód powierzchniowych: Rudawa do Raclawki (Europejski kod JCWP PLRW20007213649); Chechło do Ropy (Europejski kod JCWP PLRW200062133469). W ramach analizy stwierdzono, że we wszystkich wariantach przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na stan ekologiczny i chemiczny jednolitych części wód powierzchniowych. Inwestycja nie zagraża osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych Rudawa do Raclawki (Europejski kod JCWP PLRW20007213649), dla której celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego, którego osiągnięcie jest zagrożone. Wszelkie prace w korycie będą prowadzone ze stanowisk brzegowych. Inwestycja nie spowoduje również nie osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych Chechło do Ropy (Europejski kod JCWP PLRW200062133469), której celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego, a jego osiągnięcie jest zagrożone. Prace w korycie cieków nie spowodują istotnych zmian w elementach biologicznych, fizykochemicznych i hydromorfologicznych. Wszelkie prace w korycie będą prowadzone ze stanowisk brzegowych, do umocnień cieków przewidziano materiały umożliwiające odtworzenie zniszczonych siedlisk w strefie nadbrzeżnej oraz w korycie cieku, w ramach zadania przewidziano działania minimalizujące oddziaływanie na JCWP. Teren planowanej inwestycji został zlokalizowany w regionie wodnym Górnej Wisły w obszarze dwóch jednolitych części wód podziemnych: Nr 147 (PLGW2000147) i Nr 131 (PLGW2000131). Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń; zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu; ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Ponadto Ramowa Dyrektywa Wodna w art. 4 przewiduje dla wód podziemnych następujące główne cele środowiskowe: zapobieganie dopływowi lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych, zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych (z zastrzeżeniami wymienionymi w RDW), zapewnienie równowagi pomiędzy poborem, a zasilaniem wód podziemnych. Wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego, utrzymującego się, rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego wskutek działalności człowieka. Planowana inwestycja z uwagi na skalę i zakładany stopień ingerencji oraz przyjęte rozwiązania nie spowoduje zagrożenia dla zrealizowania wszystkich ww. celów środowiskowych.

Na etapie funkcjonowania wytworzone odpady zaplanowano przekazywać firmom zewnętrznym posiadającym niezbędne zezwolenia do ich dalszego zagospodarowania. Zarówno podczas realizacji i użytkowania przedsięwzięcia wytworzone odpady przewidziano do zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami, a z uwagi na charakter inwestycji, ich ilość, nie stwierdzono, aby miały istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko.

W ramach dokonanej analizy stwierdzono, iż nie przewiduje się oddziaływania na dobra materialne, a także z uwagi na charakter inwestycji oraz znaczne oddalenie od zabytków chronionych, we wszystkich trzech wariantach nie przewiduje się oddziaływania inwestycji na zabytki.

Inwestycja we wszystkich wariantach związana jest z zajęciem powierzchni ziemi, z usunięciem wierzchniej warstwy humusu pod projektowaną drogę. Teren inwestycji zlokalizowany jest poza terenami osuwisk, w związku z czym nie powinny występować masowe ruchy ziemi. Stwierdzono również, iż z uwagi na charakter inwestycji, jej lokalizację oraz przyjęte rozwiązania nie spowoduje ona wytworzenia ruchów masowych.

Z wielokryterialnej oceny wariantów dokonanej przez autorów raportu wynika, iż najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant I, któremu nieznacznie ulega wariant II. Najmniej korzystnym w ocenie autorów raportu jest wariant III. Wskazać jednak należy, że przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, pomimo, iż przygotowywany przez osoby posiadające wiedzę specjalistyczną stanowi dowód, który podlega ocenie w trybie zasad ogólnych postępowania dowodowego, w tym w szczególności art. 7, art. 75 § 1, art. 77 § 1 i art. 80 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (dalej jako "k.p.a."). Zgodnie z art. 7 k.p.a. w toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Do momentu wydania stosownej decyzji organ w toku postępowania podejmował czynności niezbędne, zarówno w zakresie formalnym jak i merytorycznym, mające na celu dokładne rozpoznanie sprawy w jej niezbędnym zakresie. W każdym bowiem przypadku przedstawienia przez stronę, społeczeństwo, czy inne podmioty materiału dowodowego obowiązkiem organu jest jego ocena i takowa ocena była każdorazowo dokonywana, celem wydania pełnej, zgodnej ze stanem faktycznym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przedmiotowej sprawie zajęcie stanowiska co do konieczności przeprowadzenia oceny, sporządzenie wezwań w zakresie uzupełnienia wniosku oraz raportu, wymagało szczególnie wnikliwej analizy materiału dowodowego. Ponadto mając na uwadze uwarunkowania środowiskowe otoczenia przedsięwzięcia Tutejszy organ uznał za zasadne zasięgnąć również zdania Nadleśnictw w Krzeszowicach i Chrzanowie, jak również ZPKWM. W ocenie organu każdy podejmowany krok, uwzględniał całą złożoność problematyki, do której odnosi się wniosek. Zgodnie bowiem z art. 71 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 decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach winna określać środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 UUOŚ raport winien zawierać opis analizowanych wariantów, w tym: wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Rozważając kwestie ekonomiczne analizowanych wariantów, podnoszone przez Wnioskodawcę warto przytoczyć stanowisko NSA który wskazał, iż żaden z przepisów ustawy środowiskowej nie wymaga, żeby każdy z wariantów wskazywanych w raporcie był ekonomicznie uzasadniony. Warianty oceniane są natomiast z punktu widzenia ich wpływu na środowisko (por. wyrok NSA z dnia 15.06.2021 r., sygn. III OSK 440/21). Z kolei „racjonalność” wariantu zdaniem NSA oznacza, że wariant taki faktycznie mógłby zostać wybrany przez organ dokonujący oceny raportu zamiast wariantu zaproponowanego przez inwestora. Racjonalny wariant alternatywny nie może mieć

więc charakteru abstrakcyjnego czy też teoretycznego (por. wyrok z dnia 21.02.2018 r., sygn. II OSK 1871/17). Przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ocenie organu przedstawia racjonalną alternatywę dla zakresu wnioskowanego, (co potwierdza zapis uzupełnienia do raportu „*Przedstawione w raporcie warianty II i III są racjonalnymi wariantami alternatywnymi.*”), zarówno w zakresie różnic w przebiegu trasy, przyjętych rozwiązań, jak również różnic w oddziaływaniu na poszczególne komponenty środowiska. Rola samego wariantowania oraz organu administracji w wyborze wariantu zasadnego do realizacji analizowana była zarówno przez sądy administracji jak i w piśmiennictwie. Michał Behnke w: Wybrane problemy prawa ochrony środowiska, red. B. Rakoczy, Marcin Pchalek, Warszawa, 2010, wyraził pogląd, iż *"analiza wariantowa służy w konsekwencji racjonalizacji i optymalizacji skali, lokalizacji i rozwiązań technicznych przedsięwzięcia", a "ingerencja organu administracji w zakres i wyniki analizy wariantowej ma na celu optymalizację planowanego przedsięwzięcia według kryterium oddziaływania na środowisko i powodowanych efektów zewnętrznych. Nie musi ona prowadzić do bezwzględnego preferowania wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, lecz ma stanowić środek, za pomocą którego organ może przeciwdziałać znaczącym oddziaływaniom o wysokim, negatywnym natężeniu, w tym powodowanym legalną działalnością, jeżeli w okolicznościach sprawy przemawia za tym wrażliwość środowiska w otoczeniu przedsięwzięcia oraz ochrona praw osób trzecich"*. Art. 81 ust. 1 UUUO zobowiązuje organ do analizy oceny oddziaływania na środowisko pod kątem tego, czy warianty alternatywne nie są bardziej zasadne niż ten jaki zaproponował inwestor. Wybór wariantu najbardziej zasadnego powinien być dokonywany w oparciu o zestawienie skutków realizacji dla środowiska naturalnego. Z kolei w Wyroku WSA w Warszawie z dnia 17.10.2016 r., sygn. IV SA/Wa 3026/15 wskazano, iż obowiązek opisanego w raporcie racjonalnych wariantów realizacji przedsięwzięcia alternatywnych w stosunku do propozycji wnioskodawcy zmierza w istocie do tego, aby organ rozważył przy projektowaniu przedsięwzięcia nie tylko interes wnioskodawcy, ale także osób, na których prawa wykonanie drogi będzie bezpośrednio wpływać. W tych sprawach organy rozstrzygające winny znaleźć właściwe proporcje pomiędzy interesem wnioskodawcy, interesem innych osób oraz interesem publicznym.

Dokonany przez organ wybór wariantu winien być uzasadniony, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę i powietrze, powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz, dobra materialne oraz zabytki i krajobraz kulturowy oraz wzajemnych powiązań pomiędzy tymi elementami.

W ocenie organu wariant I w największym stopniu ingeruje w tereny leśne Puszczy Dulowskiej i tereny Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego, w największym stopniu przyczynia się do fragmentacji kompleksu leśnego i degeneracji siedliskowej znacznych połaci lasu oraz stanowi największe zagrożenie dla możliwości realizacji niektórych szczególnych i strategicznych celów ochrony Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego m.in. w zakresie ochrony korytarzy ekologicznych. Wariant ten ustępuje również pozostałym wariantom pod względem takich kryteriów jak: wpływ na chronione siedliska przyrodnicze, florę, faunę. Generuje on największe negatywne zmiany w warunkach migracji zwierząt w obrębie Puszczy Dulowskiej i stwarza zagrożenie znacznego ograniczenia, a nawet trwałego zablokowania możliwości migracji poza obszar Puszczy lub w kierunku tego obszaru, w tym dla gatunków chronionych ważnych w skali polskiej i europejskiej.

Z poglądem, iż za realizacją inwestycji drogowych co do zasady przemawia ważny interes społeczny należy się zgodzić, nie mniej jednak przytoczone w piśmie Wnioskodawcy orzeczenia odnoszą się do odmiennego stanu faktycznego (obydwa odnoszą się do nadania rygoru

natychmiastowej wykonalności) jak również, czym innym jest ocena, czy za realizacją danej inwestycji przemawia interes społeczny, a czym innym wyważenie interesów stron i społeczeństwa w procesie wydania decyzji administracyjnej, które w postępowaniach z zakresu ochrony środowiska niejednokrotnie są sprzeczne, tak jak w niniejszej sprawie. Z zasady ogólnej wyrażonej w art. 7 k.p.a., która mówi, iż w toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli, wywodzi się obowiązek, aby załatwienie sprawy przez organ administracyjny było wyrazem pogodzenia wszystkich tych interesów. Rozważenie i wyważenie rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju determinuje z kolei występujący w sprawie stan faktyczny (por. wyrok NSA z dnia 2.04.2015 r., sygn. II OSK 2123/13). Wskazać również należy, że interes społeczny i interes obywateli jest w niniejszej sprawie również tożsamy z zasadami ochrony środowiska i ochrony przyrody i podlega ochronie konstytucyjnej (art. 5, art. 74, art. 86 Konstytucji). Rozwinięcie przywołanych wyżej wartości konstytucyjnych stanowi między innymi ustawa o ochronie przyrody czy ustawa prawo ochrony środowiska. Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1, 2, 3, 4, 7 i 9 ochrona przyrody, w rozumieniu ustawy, polega na zachowaniu, zrównoważonym użytkowaniu oraz odnawianiu zasobów, tworów i składników przyrody w tym dziko występujących roślin, zwierząt i grzybów; roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową; zwierząt prowadzących wędrowny tryb życia; siedlisk przyrodniczych; krajobrazu. Zgodnie z ust. 2 pkt 1, 2, 4, 5 celem ochrony przyrody jest ochrona utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów; zachowanie różnorodności biologicznej; zapewnienie ciągłości istnienia gatunków roślin, zwierząt i grzybów, wraz z ich siedliskami, przez ich utrzymywanie lub przywracanie do właściwego stanu ochrony; walorów krajobrazowych, zieleni w miastach i wsiach oraz zadrzewień. Zgodnie z art. 3 ustawy cele ochrony przyrody są realizowane przez uwzględnianie wymagań ochrony przyrody w działalności inwestycyjnej. Z kolei art. 4 tej ustawy stanowi, że obowiązkiem organów administracji publicznej, osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych oraz osób fizycznych jest dbałość o przyrodę będącą dziedzictwem i bogactwem narodowym. Z kolei zgodnie z art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.) ilekroć mowa o ochronie środowiska, rozumie się przez to podjęcie lub zaniechanie działań, umożliwiające zachowanie lub przywracanie równowagi przyrodniczej; ochrona ta polega w szczególności na: racjonalnym kształtowaniu środowiska i gospodarowaniu zasobami środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, przeciwdziałaniu zanieczyszczeniom, przywracaniu elementów przyrodniczych do stanu właściwego. Istotną rolę i wagę elementów środowiska przyrodniczego, tworzenia warunków optymalnego spełniania warunków przez zwierzęta i roślinność funkcji biologicznej w środowisku, zapobiegania lub ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, które mogłyby niekorzystnie wpływać na zasoby oraz stan zwierząt oraz roślin właściwych, stanowiących nieodłączny element środowiska, nie tylko dla organu, ale również dla przedstawicieli społeczeństwa, można odkodować w licznych uwagach, które były składane w ramach zapewnionego im udziału.

W odpowiedzi na podanie do publicznej wiadomości z dnia 08.07.2020 r. do organu wpłynęły uwagi ze strony społeczeństwa i organizacji społecznych, w tym ekologicznej uznanej za podmiot działający na prawach strony. Uwagi i wniosku przekazane do RDOŚ w ustawowo przewidzianym terminie zostały przevalizowane i uwzględnione, w szczególności w zakresie: Środowiska przyrodniczego:

- stwierdzono, iż największa ingerencja na obszar puszczy Dulowskiej, która jest jednym z ostatnich nietkniętych terenów leśnych w okolicy będzie w wariantcie I,

- planowana droga przebiega po terenach cennych ze względu na faunę i florę w tym po terenach chronionych jako park krajobrazowy,
- planowana inwestycja z uwagi na natężenie ruchu będzie stanowiła barierę psychofizyczną dla zwierząt,
- realizacja wariantu IIII przebiegającego w dużej części po terenach nie zabudowanych oraz istniejącymi drogami w obrębie puszczy Dulowskiej, powinna zminimalizować ingerencję w obszar chroniony,
- zawnioskowano o odrzucenie Wariantu I oraz Wariantu II z powodu silnej ingerencji w środowisko przyrodnicze,
- wskazano, że Wariant I (czerwony) oraz wariant II (niebieski) przebiegają przez kompleks leśny Puszcza Dulowska przecinając go w kierunku południe-północ w większości po terenach leśnych administrowanych przez PGL Lasy Państwowe. Wariant czerwony kończy się w miejscu gdzie istnieje jedyne (wąskie) miejsce styku dwóch kompleksów leśnych: Lasów Karniowickich i Puszczy Dulowskiej, jedne z ostatnich do dogodnej migracji pomiędzy lasami Karniowickimi (dalej Pagórami Myślachowiskimi i Lasami Jurajskimi), a Puszcza Dulowską (dalej lasami Garbu Tenczyńskiego i Doliną Wisły),
- Wariant III (zielony) przebiega w mniejszym stopniu przez tereny leśne, w znacznym odcinku pokrywa się z istniejącą drogą powiatową 1033K,
- w kwestii korytarzy ekologicznych, autorzy raportu korzystali jedynie ze strony internetowej mapa.korytarze.pl jednak nie uwzględnili miejsca połączenia się dwóch kompleksów leśnych jako ważnego korytarza ekologicznego,
- wariant I (czerwony) oraz II (niebieski) przecinają obszary źródliskowe rzeki Chechło będącej lewobrzeżnym dopływem Wisły. Rzeka Chechło jest ciekim w swym górnym odcinku naturalnym, który biorąc swój początek we wschodnich fragmentach kompleksu leśnego Puszcza Dulowska nawadnia cały ww. wymieniony las i liczne, znajdujące się na jego terenie zbiorowiska olsów, szuwarów turzycowych i torfowisk. Budowa tak bardzo ingerującej w ekosystem inwestycji jaka jest planowana droga spowoduje zmiany stosunków wodnych w źródłowym odcinku rzeki Chechło, a tym samym zaburzenia w dolnych odcinkach tej rzeki obfitujących we wrażliwe zbiorowiska roślinności wodno-błotnej. W skali Małopolski jest to unikalny obszar wodno-błotny będący miejscem lęgowym licznych gatunków ptaków m. in. żurawia, derkacza, bociana czarnego, wodnika, a do lat 90-tych XX wieku także cietrzewia (ten ostatni gatunek od kilku lat sporadycznie znów jest widywany w kompleksach torfowisk Puszczy Dulowskiej),
- podkreślono, że o wartości obszarów wodno-błotnych tego rejonu świadczy także fakt występowania do lat 80-tych XX w. ostatnich osobników z reliktovej populacji żółwia błotnego, a także traszki górskiej (nie wykazanie jej na trasach planowanych wariantów wcale nie oznacza, że gatunek ten nie występuje w górnym odcinku rzeki Chechło, gdyż w niedalekich kompleksach leśnych jest on nadal spotykany).
- Zasygnalizowano również występowanie żmiji zygzakowatej w bezpośredniej bliskości północnego odcinka wariantu czerwonego zarówno w borach sosnowych jak i na łąkach.
- stwierdzono, że teriofauna Puszczy Dulowskiej, a nawet konkretnie obszaru wariantów czerwonego oraz niebieskiego jest bardzo bogata o czym świadczy występowanie wydry, bobra, orzesznicy oraz łosia,
- Bezpośrednio na trasie wariantu I i II występuje jedna z kilku lokalnych populacji żywca gruczołowatego *Dentaria glandulosa*, rośliny charakterystycznej dla buczyny karpackiej. W Puszczy Dulowskiej żywiec gruczołowaty ma swe stanowiska nietypowo w lasach z dominacją olszy czarnej,

- brak informacji o roślinności łąkowej w tym niewielkich, wąskich fragmentów łągów źródłkowych znajdujących się w górnych odcinkach rzek Chechło i Dulówka, co winno zostać zdaniem przedstawiciela społeczeństwa uzupełnione,
- w ocenie autora uwagi, inwentaryzacja przyrodnicza w wielu miejscach jest niedokładna, a autorzy opracowania niedostatecznie pochylił się nad kwestią negatywnego wpływu wariantu I oraz II, zarówno na bezpośrednio "dotknięty" odcinek rzeki Chechło jak i dolne odcinki biegu tej rzeki,
- wskazano wady wariantów I i II z perspektywy ochrony przyrody: przecięcie kompleksu leśnego Puszcza Dulowska (utrata obszarów leśnych); przecięcie obszaru źródłkowego rzeki Chechło (negatywny wpływ na zbiorowiska roślinności wodno-błotnej, siedliska łąkowe rzadkich ptaków, znaczne osuszenie terenu); praktyczna likwidacja drogi migracji pomiędzy lasami Karniowickimi (dalej Pagórami Myślachowskimi i Lasami Jurajskimi), a Puszcza Dulowską (dalej lasami Garbu Tenczyńskiego i Doliną Wisły); obniżenie wartości drzewostanów rosnących na terenach o obniżonych poziomach wody gruntowej (głównie zamieranie olsów); nowy odcinek spowoduje zwiększone ryzyko kolizji z dużymi zwierzętami w tym z licznie występującymi w Puszczy Dulowskiej jeleniami, sarnami, dzikami oraz łosiami; większa śmiertelność drobnych kręgowców na nowej drodze; zmniejszenie powierzchni siedlisk rozrodczych dla płazów; dodatkowo wariant czerwony w swym północnym odcinku przecina źródłowy odcinek rzeki Dulówki (dopływ Rudawy) będącej siedliskiem wielu gatunków ryb związanych z niewielkimi ciekami;
- zwrócono uwagę, że: w górnym odcinku rzeki Dulówka występuje wydra, ssakiem z rodziny pilchowatych występującym na obszarze wszystkich trzech wariantów jest orzesznica, kolejnym gatunkiem potwierdzonym jest dzięcioł czarny,
- stwierdzono brak szczegółowego opisu metodyki inwentaryzacji derkacza,
- zwrócono uwagę, że przylegające do wariantów I oraz II uroczysko "Lisie Górki" to unikalny w skali regionu kompleks wydm, na których swe nory zakładają lisy i borsuki, planowana droga zwiększy śmiertelność tych gatunków ssaków drapieżnych,
- warianty I oraz II uznano jako najbardziej niekorzystne ze względu na walory przyrodnicze omawianego obszaru planowanej inwestycji. Z kolei wariant III jest najmniej inwazyjny w obszarze o najwyższych walorach przyrodniczych,
- utratę wartości przyrodniczych jednego z ostatnich w Małopolsce Zachodniej obszarów na styku dwóch krajobrazów wyżynnego (buczyny) i nizinnego (podmokłych lasów oraz torfowisk),
- całość inwestycji znajduje się na obszarze Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego, przez co stanowić będzie zagrożenie dla przyrody i krajobrazu,
- planowana inwestycja pogorszy znacząco stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczono Tenczyński Park Krajobrazowy, w szczególności gatunków roślin objętych ochroną oraz gatunków zwierząt objętych ochroną prawną. Pogorszeniu ulegną także warunki bytowania, na terenie lasów przylegających do rejonu planowanej inwestycji, gatunków chronionych zarówno prawem krajowym, jak i prawem UE,
- inwestycja narusza integralność obszaru Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego i jego powiązania z innymi obszarami przez ograniczenie funkcji korytarza ekologicznego (wylesienie pasa drogowego, zanieczyszczenie światłem, bariera psychofizyczna dla zwierząt, śmiertelność na drodze),

- wskazano, że autorzy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zbagatelizowali kwestię istniejącego korytarza ekologicznego na linii wschód-zachód na odcinku pomiędzy Starą Wolą a Rudnem,
- inwestycja wiąże się ze znacznym przekształceniem terenu, w tym zmniejszeniem powierzchni biologicznie czynnej, zmianą krajobrazową oraz zagrożeniem dla gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową w tym również wpisanych na Czerwoną Listę Zwierząt Ginących i Zagrożonych, cennych siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty,
- zarzucono raportowi niepełną inwentaryzację przyrodniczą. Wskazano również, że wątpliwości przy tak dużej inwestycji położonej prawie w całości w terenach leśnych parku krajobrazowego, w terenie o dużych wartościach przyrodniczych budzi okres trwania inwentaryzacji (niespełna rok) jak i upływ 3 lat od wykonania inwentaryzacji,
- wskazano, że autorzy raportu zbagatelizowali temat różnorodności biologicznej w zakresie oceny różnorodności genetycznej oraz oceny różnorodności ekosystemowej argumentując pominięcie zagadnienia skomplikowanymi i czasochłonnymi badaniami,
- oceniono, iż biorąc pod uwagę planowaną wycinkę drzew we wszystkich wariantach trudno się zgodzić ze stwierdzeniem, że realizacja i użytkowanie inwestycji nie będą związane z łamaniem zakazów obowiązujących na terenie Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego (tj. że nie zostaną naruszone zakazy określone w rozporządzeniu wojewody: że, podczas realizacji i użytkowania inwestycji nie będzie miało miejsca niszczenie nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu, że inwestycja nie będzie związana z wykonywaniem prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu),
- stwierdzono, iż 1 550 m² nasadzeń w zamian za wylesienie 17,7 ha nie stanowi odpowiedniej kompensacji,
- planowana budowa drogi łączącej węzeł A4 w Rudnie z drogą 79 we wszystkich przedstawionych trzech wariantach w zasadniczy sposób wpłynie na zaburzenie równowagi biologicznej największego kompleksu leśnego w okolicach Krakowa, jakim jest Puszcza Dulowska (obszar leśny, zamieszkiwany przez liczne gatunki rodzimej fauny i flory jest niezwykle cennym przyrodniczo obszarem, gdyż stanowi pozostałość pradawnej puszczy, która w średniowieczu ciągnęła się od Krakowa, aż do Przemyśla),
- planowana inwestycja, przecinająca Puszcę, wprowadzi dodatkowe, duże zmiany, dotyczące architektury terenu, co pomimo planowanych przejść dla zwierząt zasadniczo ograniczy ich migracje,
- ciągły hałas spowodowany ruchem samochodowym oraz zmiany związane z oświetleniem terenu drogi również wpłyną niekorzystnie, wpłyną na dobrostan bytujących tam nie tylko dużych ssaków, ale wszystkich gatunków zwierząt, zamieszkujących ten teren, szczególnie gatunków ssaków i ptaków o aktywności nocnej i zmierzchovej np. wymienionych w raporcie licznych gatunków nietoperzy oraz gryzoni o aktywności nocnej,
- w inwentaryzacji przyrodniczej brakuje wielu gatunków, także chronionych, o których wiadomo, że na tym obszarze występują: Puszczyk zwyczajny (objęty ścisłą ochroną gatunkową), Płomykówka zwyczajna (objęta ścisłą ochroną gatunkową), Czajka zwyczajna (objęta ścisłą ochroną gatunkową), Krogulec zwyczajny (objęty ścisłą ochroną gatunkową), Dzieciotł średni (objęty ścisłą ochroną gatunkową), Dzieciotł zielono-siwy (objęty ścisłą ochroną gatunkową), Popielica szara (objęta ochroną gatunkową, znajduje się w Polskiej czerwonej księdze), Orzesznica leszczynowa (pod ścisłą ochroną gatunkową), Bóbr europejski (objęty częściową ochroną gatunkową), Borowiec dęty (grzyb objęty ochroną gatunkową), Żmija zygzakowata (objęta częściową ochroną

gatunkową), Paź królowej, owady z rodziny Pszczołowatych, a szczególnie trzmieli (objętych częściową ochroną gatunkową),

- zmiany stosunków wodnych na obszarze daleko wykraczającym poza planowaną inwestycję również przyczynią się do dewastacji środowiska naturalnego oraz mogą mieć negatywny wpływ na populacje zwierzęcą, związaną ze środowiskiem wodnym.

Komfortu życia ludzi:

- zidentyfikowano: wpływ drogi na warunki i dostępność terenów okolicznych leśnych terenów rekreacyjnych, na komfort i jakość życia mieszkańców, przecięcie planowanej drogi istniejących na terenie puszczy szlaków rowerowych i pieszych,
- zwrócono uwagę, że planowane połączenie (w wariantcie I) z DK79 znajduje się w terenie niezabudowanym z ograniczeniem 90 km/h, a wprowadzenie skrzyżowania na tym obszarze może w znacznym stopniu ograniczyć przepustowość drogi,
- stwierdzono, iż zwiększenie ruchu kołowego, połączone z wycinką drzew, będących głównymi odbiorcami dwutlenku węgla w Gminie Krzeszowice stoi w sprzeczności z planami obniżenia emisji oraz woli mieszkańców Krzeszowice, aby miejscowość uzyskała status miejscowości uzdrowiskowej.

Inne:

- raportowi o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zarzucono błędne wnioski, tendencyjność przy wskazywaniu preferowanego wariantu, niepełną inwentaryzację przyrodniczą, błędną ocenę krajobrazową, błędną ocenę społeczną, niezgodność z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz naruszenie przepisów ustawy o ochronie przyrody,
- w ocenie społeczeństwa autorzy raportu zbagatelizowali temat emisji świetlnych poruszających się pojazdów, a także ich hałasu i prędkości poruszania się,
- stwierdzono, że raport oddziaływania na środowisko nie spełnia wymogów określonych w art. 66 ust. 1 pkt 5 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, gdyż nie przedstawiono racjonalnego wariantu alternatywnego, wskazując jednocześnie, że nie można bowiem za takie uznać wariantów ewidentnie niezgodnych z celem inwestycji, czyli połączenia drogowego pomiędzy węzłem autostrady A4 Rudno i drogą krajową nr 79,
- zwrócono się z prośbą o wybranie drogi, która jak najmniej ingeruje w środowisko, gdyż drogi niszczą bezpowrotnie warunki środowiska przyrodniczego, warunki glebowe i wodne,
- zgoda na przebieg drogi w proponowanym obecnie i preferowanym wariacie oznacza zgodę na kompleksową inwestycję połączenia autostrady A4 nie tylko z DK 79, ale też z DK 94,
- w opracowanym raporcie brakuje oceny projektu w kontekście zachodzących zmianach klimatycznych,
- Puszcza Dulowska i jej torfowiska to jeden z nielicznych w okolicy dużych obszarów o ogromnym znaczeniu retencyjnym, zaś planowana inwestycja przebiega przez teren podmokły, autorzy raportu nie odnieśli się do tematu retencji,
- zwrócono się z wnioskiem o przeprowadzenie rzetelnych badań geologicznych i hydrologicznych oraz o jednoznaczne określenie wpływu planowanej inwestycji na właściwości retencyjne Puszczy Dulowskiej w kontekście problemu suszy,
- stwierdzono, że trudno sobie wyobrazić, że tego rodzaju inwestycja przebiegająca przez torfowiska, las podmokły i bór bagienny, nie będzie wymagała obsuszenia gruntu, w celu

- stabilizacji pasa drogowego (osuszenie obszarów Puszczy Dulowskiej stoi w sprzeczności z podstawowymi założeniami polityki przeciwdziałającej skutkom suszy). Planowana inwestycja może negatywnie wpłynąć na hydrologię w kontekście suszy,
- w opracowanym raporcie brakuje rzetelnej informacji o stosunku społeczeństwa do planowanej inwestycji. Wskazano, że cały projekt połączenia drogowego DK28– A4 - DK79 był szeroko oprotestowywany przez społeczeństwo na każdym odcinku,
 - zwrócono uwagę, że nieprawdą jest, że jedynym protestem w sprawie budowy nowego połączenia A4-DK79 był protest właścicieli ogródków działkowych. Mieszkańcy Woli Filipowskiej oraz Stowarzyszenie Inicjatyw Społecznych Woli Filipowskiej od wielu lat sprzeciwiają się poprowadzeniu nowej drogi po tym terenie, niszczącej Puszcę Dulowską i odcinających mieszkańców od terenów rekreacyjnych,
 - stwierdzono, że raport udostępniany mieszkańcom jest logicznie sprzeczny, ponieważ jeśli ruch kołowy nowego połączenia drogowego będzie minimalny, nie ma sensu ekonomicznego dla planowanej inwestycji. Zasygnalizowano również problemy w zakresie prowadzonych konsultacji (Gmina nie prowadzi konsultacji społecznych, nie informuje mieszkańców o planowanej inwestycji. Mieszkańcy, którzy na własną rękę zdobywają informacje o podejmowanych działaniach są im przeciwni, rozumieją bowiem, że jej koszty – środowiskowe, przyrodnicze, społeczne, historyczne, a także ekonomiczne – znacznie przekroczą realne zyski i spowodują nieodwracalne zmiany w środowisku przyrodniczym),
 - poinformowano, że na etapie sporządzania koncepcji inwestycji nie uwzględniano protestu mieszkańców nawołujących do zaprzestania budowy nowej drogi,
 - w ramach protestów mieszkańców Woli Filipowskiej, w latach 2014-2015 przeprowadzono liczenie osób korzystających rekreacyjnie w Soboty i Niedziele z dróg wewnętrznych Puszczy Dulowskiej, liczby te 5 lat temu były powyżej tysiąca osób na dzień, gdzie w chwili obecnej według obserwacji mieszkańców Woli Filipowskiej liczba ta mogła się podwoić,
 - zwrócono uwagę, że w związku z zaistniałą sytuacją epidemiologiczną jaka jest aktualnie w kraju, tzw. Droga Krakowska jest intensywnie użytkowana przez rowerzystów oraz spacerowiczów z całej Małopolski,
 - zasygnalizowano, że wariant I umożliwi w przyszłości poprowadzenie dalszego połączenia do DK94. Uznano go za najbardziej kosztowny, najbardziej ingerujący w krajobraz, wymagający wycinki największej liczby drzew, prowadzący przez sam środek jedynej w promieniu kilkuset kilometrów korytarza ekologicznego północ-południe,
 - stwierdzono, że uzasadnianie prowadzenia drogi przez Puszcę Dulowską w destrukcyjnym dla niej wariantcie (najbardziej spośród proponowanych ingerującym w środowisko), stoi w jawnej sprzeczności z misją Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie,
 - zarzucono, że w 2017 roku podczas opracowywania Wielowariantowego Studium Techniczno–Ekonomiczno–Środowiskowego budowy połączenia drogowego DK 94 z autostradą A4 Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie w opinii skierowanej do autora studium, Pracowni Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS, wskazała konieczność opracowania, ze względów środowiskowych i społecznych, dodatkowego wariantu połączenia drogowego, który „omijałby w przedmiotowym terenie obszary najistotniejsze z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego, tj. teren Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie, korytarz ekologiczny z Puszczy Dulowskiej”. RDOŚ powołał się na tę opinię odpowiadając na petycję

mieszkańców tych terenów. Zgodnie zaś z raportem prowadzenie drogi Puszczą Dulowską, nie ma znaczącego oddziaływania na środowisko i umożliwia kontynuowanie jej na północ, korytarzem ekologicznym na terenie Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie.

Ze względu na rozstrzygnięcie przedmiotowej decyzji tutejszy organ nie odniósł się do ww. kwestii. Zgłoszone przez społeczeństwo problemy uwzględnione zostały przy analizie wariantów drogi wskazanych przez Wnioskodawcę i wzmocniły przekonanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o potrzebie wyboru innego wariantu, ograniczając skalę negatywnych skutków związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji.

Biorąc powyższe okoliczności pod uwagę tutejszy organ, po przeprowadzeniu postępowania, procedury oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia z zapewnionym udziałem społecznym, po analizie zebranego materiału dowodowego, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju, zasadą kompleksowości (związanej z zasadą zachowania równowagi przyrodniczej tj. we wzajemnym oddziaływaniu: człowieka, składników przyrody żywej i układu warunków siedliskowych tworzonych przez składniki przyrody nieożywionej), zasadą przezorności i prewencji przy uwzględnieniu i wyważeniu interesu stron postępowania i społeczeństwa, stwierdził, iż zasadnym jest, aby Inwestor planując nowe połączenie drogowe dostosował jego koncepcję do uwarunkowań przedmiotowego terenu, jego walorów przyrodniczo-krajobrazowych, problematyki silnego antropogenicznie przekształcenia środowiska, zachowania powiązań migracyjnych, zapewnienia jak najlepszych warunków bytowania dla roślin i zwierząt, ale również uwzględniając potrzeby ludzkie, w tym przyszłych pokoleń. Organ stoi również na stanowisku, iż zakres, skala przedsięwzięcia i lokalizacja wariantu preferowanego przez Wnioskodawcę zdaje się nie uwzględniać jego lokalizacji w obrębie terenów leśnych Puszczy Dulowskiej, terenów Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny, jak również korytarza ekologicznego. Organ wykluczył zatem ustalenie środowiskowych uwarunkowań jego realizacji, jednocześnie dokonując oceny, który spośród wariantów alternatywnych, przedstawionych w raporcie, winien zostać dopuszczony do realizacji. Rozważając tą kwestię stwierdzono, iż wariant II (wariant alternatywny) w istotnych kwestiach takich jak: całkowita długość i (prosta) linia przebiegu, wielkość wycinki i fragmentacja kompleksu leśnego, zakres ingerencji w cenne siedliska naturalne oraz inne siedliska leśne, zakres ingerencji w obszar chroniony TPK, powierzchnia zajęta pod inwestycję (również czasowo), degradacji pokrywy glebowej, jest wariantem najkorzystniejszym. W innych istotnych kwestiach takich jak wpływ na florę i faunę jest wariantem porównywalnym z wariantem III, a w przypadku wpływu na drożność korytarza migracji nieznacznie ustępuje temu wariantowi. W zakresie emisji hałasu, mającej również istotne znaczenie, przeprowadzone obliczenia dla wariantu II i III wykazały, że zaproponowane przez Wnioskodawcę zabezpieczenia akustyczne pozwolą na dotrzymanie standardów. Wskazać jednak należy, że choć zgodnie z przepisami prawa ochroną akustyczną obejmować należy, tereny faktycznie zagospodarowane, jednakże lokalizacja inwestycji drogowej, nie skutkuje tylko i wyłącznie nadmiernym hałasem, jednakże z uwagi na specyfikę jest elementem „trwale” ingerującym w środowisko, w jego krajobraz, zaburzając harmonię, wpływając na komfort i zdrowie ludzi. Tereny ogródków działkowych nie podlegają ochronie akustycznej zgodnie z prawem miejscowym, jednakże spełniają funkcję wypoczynkową, zatem przebieg drogi w wariantcie III stanowiłaby duży dyskomfort dla ich użytkowników, szukających spokoju i odpoczynku od centrów obszarów aktywnych. Z kolei w istotnych aspektach takich jak: emisja zanieczyszczeń do powietrza, gospodarka odpadami, wpływ na dobra materialne i zabytki, wpływ na JCWP i JCWPd, stwierdzono, iż oba warianty alternatywne są dość zbliżone.

Reasumując, biorąc pod uwagę zebrany materiał dowodowy, w szczególności analizując przebieg wariantów, ich oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska, ważąc interes społeczny, interes Inwestora i interes innych stron, w ocenie organu to wariant II jest wariantem zasadnym do realizacji, gdyż stanowi swoisty konsensus pomiędzy założeniami Inwestora, a interesem innych osób oraz interesem publicznym (trasa wariantu I i II w znacznej części przebiega w sposób bardzo zbliżony, przy czym w zakresie oddziaływania został uznany za najbardziej kompromisowy, uwzględniając w szczególności koszty przyrody, ale i komfort i zdrowie ludzi).

Stosownie do art. 81 ust. 1 UUOŚ, wobec braku zgody Wnioskodawcy na realizację przedsięwzięcia w wariantie alternatywnym organ odmówił uzgodnienia jego realizacji.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak wyżej.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (00-922 Warszawa, ul. Wawelska 52/54) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.).

Otrzymują:

1. Zarząd Województwa Małopolskiego - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Bartosza Głowackiego 56, 30-085 Kraków, działający przez pełnomocnika (...),
2. Pozostałe strony zawiadamiane w trybie art. 49 k.p.a.,
3. OO.TŚ. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chrzanowie,
3. Organ ochrony środowiska zgodnie z art. 86a UUOŚ.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.