

Kraków, 03.02.2025 r.

OKR.I-1.4110.21.1.2025.jp

Mieszkańcy Nowego Sącza

Dotyczy: zadania pn.: „Budowa i przebudowa drogi krajowej nr 75 odc. Brzesko –Nowy Sącz” Odpowiedź na wniosek¹

Szanowni Państwo,

przepisy prawa nie nakładają na nas obowiązku przeprowadzania spotkań ze społeczeństwem na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Organizujemy je z własnej inicjatywy, jako rzetelny inwestor. Spotkania mają na celu poinformowanie mieszkańców o naszych planach oraz zebrać opinie i uwagi, które pomogą nam określić kierunek dalszych działań. Z mieszkańcami gmin, przez które przebiega inwestycja spotkaliśmy się dwukrotnie:

1) na etapie Studium Korytarzowego (SK) w 2017 r.

2) na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno- Środowiskowego (STEŚ) w 2019 r.

Wykonawca rozpowszechnił informacje o spotkaniach zgodnie umową, przy współpracy z jednostkami samorządowymi.

Podczas spotkań zebraliśmy około 10 tysięcy ankiet dotyczących przebiegu nowej DK75. Na temat planowanych tras wypowiedzieli się nie tylko mieszkańcy, ale także podstawowi interesariusze procesu: Lasy Państwowe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie i samorządy.

27.09.2021 r. złożyliśmy do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie (RDOŚ) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). RDOŚ dwukrotnie zapewnił udział społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadził ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- od 14.08.2023 r. do 12.09.2023 r. (Obwieszczenie z 8.08.2023 r.)
- od 03.07.2024 r. do 01.08.2024 r. (Obwieszczenie z 28.06.2024 r.)

Podczas konsultacji społecznych organ udostępnił pełną dokumentację sprawy.

Wybór wariantów poprzedziliśmy analizą wielokryterialną oceniającą tymi samymi wagami kryteria środowiskowe, techniczno-funkcjonalne, społeczne i ekonomiczne. Przeprowadziliśmy dodatkową analizę, na podstawie której wytypowaliśmy wariant najkorzystniejszy środowiskowo.

¹ Z 19.12.2024 r. (data wpływu 03.01.2024)

22.03.2021 r. Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działająca przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie (KOPI) wskazała do dalszego procedowania trzy warianty:

- C – wariant wybrany do realizacji,
- A – racjonalny wariant alternatywny,
- F – racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

We wniosku DŚU wskazaliśmy wariant C, jako wybrany do realizacji, ponieważ:

- minimalizuje negatywny wpływ na środowisko,
- jest korzystny z punktu widzenia zachowania celów projektu,
- jest optymalny technologicznie,
- minimalizuje oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne.

Na podstawie analizy wielokryterialnej uzyskał on najkorzystniejszą ocenę w większości kryteriów.

Analizowaliśmy Wariant F, przedstawiający trasę po lewej stronie Dunajca na odcinku przed Nowym Sączem. Wyniki analizy wielokryterialnej dla całego przedsięwzięcia wykazały, że korzystniejszym jest wariant C – po stronie prawej rzeki. Wpływ na odrzucenie wariantu po lewej stronie Dunajca miały między innymi duże koszty związane z przejściem przez rzekę Dunajec i linię kolejową w Marcinkowicach, ingerencję w strefę chronioną cmentarza żydowskiego.

Ad. 1

Dzisiaj nie możemy jednoznacznie zadeklarować ilości przewidzianych do przejęcia nieruchomości. Wskazywany obecnie obszar przewidywanego zajęcia jest przyjmowany z buforem. Na dalszych etapach prac projektowych (koncepcja programowa, projekt budowlany) uszczegółowimy rozwiązania ograniczając zajętość działek do przejęcia za odszkodowaniem. Jednocześnie wyjaśniamy, że wysokość odszkodowania za przejmowane pod inwestycję nieruchomości ustalana jest przez Wojewodę Małopolskiego, w drodze decyzji administracyjnej na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez niezależnego rzeczoznawcę majątkowego. Rzeczoznawca majątkowy określając wartość nieruchomości bierze pod uwagę stan nieruchomości w dniu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), jej przeznaczenie wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego bądź innych dokumentów, ceny rynkowe działek o podobnych parametrach i przeznaczeniu a także indywidualne cechy nieruchomości. O sporządzonej wycenie zawiadamiany jest właściciel nieruchomości, który może wnieść do niej uwagi.

Ad. 2

Przecięcie doliny w Nowym Sączu przewidzieliśmy estakadą, bez ograniczania warunków przepływów i transportu kamieni i żwiru w korycie rzeki. Obiekt zlokalizowany jest w znacznym oddaleniu od najbliższych pól siedlisk chronionych (3220). Prace budowlane nie będą oddziaływały na ten obszar.

Realizacja odcinka planowanej drogi w wariantcie C, wykorzystującego częściowo ślad istniejących obwałowań przeciwpowodziowych, ogranicza wprowadzanie nowych

obiektów antropogenicznych w dno doliny Dunajca, które mogłyby znacząco zmienić lokalną topografię terenu i aktualne funkcjonowanie środowiska przyrodniczego. Posadowienie DK75 na korpusie wału dodatkowo zmniejszy ingerencję w krajobraz, poprzez wykorzystanie istniejącej infrastruktury. Zgodnie z wynikami modelowania hydraulicznego i hydrologicznego, przedmiotowa inwestycja nie spowoduje zwiększenia zagrożenia powodziowego w obszarze. Zagrożenie podtopieniami z intensywnych opadów deszczy zostanie ograniczone za pomocą systemu odwodnienia drogi, wraz z towarzyszącymi zbiornikami retencyjnymi. Nie zachodzi zatem ryzyko pogorszenia obecnej sytuacji powodziowej z powodu planowanej inwestycji.

Na kolejnych etapach wykonywania dokumentacji projektowych zostanie ponownie przeprowadzona analiza planowanych rozwiązań pod kątem ewentualnego zagrożenia powodziowego. Rozwiązania projektowe ponadto będą podlegać uzgodnieniu przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które równocześnie wydadzą szczegółowe warunki dla projektowanej drogi i wszystkich urządzeń towarzyszących.

Trasa rowerowa Velo Dunajec oraz inne urządzenia infrastruktury, które będą kolidować z projektowaną drogą zostały uwzględnione w dokumentacji i przewidziane do przełożenia i przebudowy.

Ad.3

Analiza wielokryterialna wartościowania wariantów w aspekcie stopnia ochrony zasobów i walorów środowiska, zdrowia ludzi oraz wartości kulturowych i materialnych zawarto w Załączniku nr 5 do Uzupelnienia do Raportu OOS z dnia 5 czerwca 2024 roku.

Organ środowiskowy po weryfikacji, analizie i ocenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko uznał, iż nie należy spodziewać się znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko w wyniku realizacji planowanej inwestycji. Nałożono na inwestora obowiązek realizacji optymalnej ilości środków ochrony środowiska w celu zredukowania, zminimalizowania i złagodzenia ew. oddziaływań na środowisko naturalne i krajobraz (w tym również wartości kulturowych i materialnych, siedlisk i ekosystemów, oraz chronionych gatunków flory i fauny) na etapie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia. Wycinka zieleni zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Wszelkie okazy fauny i flory podlegające prawnej ochronie, których lokalizacja będzie kolidować z projektowaną inwestycją zostaną przeniesione po uzyskaniu stosownych zezwoleń (derogacji).

Odnosząc się do uciążliwości związanej z realizacją przedsięwzięcia wskazać należy, że wystąpiłyby one niezależnie od wybranego wariantu. Będą to uciążliwości dość typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć. Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją gazów i pyłów do powietrza. W celu dokonania oceny tej emisji wykonaliśmy stosowne obliczenia rozkładu stężeń zanieczyszczeń atmosferycznych, które przeprowadziliśmy z wykorzystaniem obowiązującej, referencyjnej metodyki modelowania poziomów

substancji w powietrzu² przy użyciu programu OperatFB. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że przedsięwzięcie nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza. Na etapie eksploatacji drogi nie stwierdzono przekroczeń standardów. Wyniki analiz wraz ze szczegółowym opisem prowadzenia obliczeń zostały zawarte w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto informujemy, że emisje generowane przez ruch samochodowy są jednym z czynników wpływających na stopień zanieczyszczenia środowiska. Bardzo istotnym elementem jest również tzw. niska emisja pyłów i szkodliwych gazów. Zanieczyszczenia te pochodzą z domowych pieców grzewczych i lokalnych kotłowni węglowych, w których spalanie węgla odbywa się w nieefektywny sposób. Ogrzewanie domów słabej jakości paliwami (węglem i drewnem), palenie w piecach śmieci oraz korzystanie z przestarzałych pieców, ma większe znaczenie dla jakości powietrza niż emisja z ruchu samochodowego, która ograniczana jest przez zastosowanie wymaganych przepisami w pojazdach katalizatorów spalin.

W ramach przygotowywania raportu do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadziliśmy ocenę środowiska gruntowo-wodnego w oparciu o dostępne na tym etapie dokumenty i materiały. Ponowna, szczegółowa analiza wpływu projektowanej drogi zostanie wykonana w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji realizacyjnej ZRID³ uszczegółowimy informacje i analizy w zakresie m.in.

- szczegółowego badania oddziaływania inwestycji na indywidualne ujęcia wody pitnej wraz z inwentaryzacją ujęć wody wykorzystywanych w ramach zwykłego korzystania z wód,
- opracowania projektu monitoringu wód obejmującego niezbędny zakres, rozmieszczenie punktów monitoringowych, głębokość opróbowania, rodzaj i częstotliwość badań po dokładnej analizie rozwiązań budowlanych.

Na tym etapie społeczeństwo będzie miało ponownie możliwość 30-dniowego udziału, tj. zapoznania się z dokumentacją i zgłaszania uwag i wniosków przed wydaniem decyzji realizacyjnej. W przypadku konieczności likwidacji, przydomowych studni, które kolidować będą z inwestycją zostaną one odtworzone lub zastąpione odcinkami sieci wodociągowej.

Dokument podpisany elektronicznie

Z poważaniem
Robert Jakubiak
Zastępca Dyrektora Oddziału ds.
inwestycji

² Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. poz. 87)

³ Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej

*Do wiadomości:

1. Krzysztof Jan Klęczar
Wojewoda Małopolski
ul. Basztowa 22
31-156 Kraków
e-mail: wojewoda@malopolska.uw.gov.pl; urząd@malopolska.uw.gov.pl;
2. Łukasz Smółka
Marszałek Województwa Małopolskiego
ul. Raclawicka 56
30-017 Kraków
e-mail: urząd@umwm.malopolska.pl;
3. Rafał Rostecki
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
Ul. Mogilska 25
31-542 Kraków
e-mail: sekretariat@krakow.rdos.gov.pl;
4. Paweł Woźniak
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie
Ul. Wronia 53
00-874 Warszawa

Sprawę prowadzi:

Kierownik Projektu Wydział Dokumentacji Joanna Płachta email: jplachta@gddkia.gov.pl