

## POSTANOWIENIE

Na podstawie przepisów art. 123 Kodeksu Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.) i art. 63 ust. 2 w związku z art. 75 ust.1 pkt 4 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 2018 r. poz. 2081 ze zm.), zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 35 i pkt 59 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) po zasięgnięciu opinii:

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska – pismo znak: Nr OO.4220.1.356.2018.BaK z dnia 13.02.2019 r. o braku obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia,

Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie – opinia znak: KR.RZŚ.463.2018.PK z dnia 28.12.2018 r. o braku obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia,

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce, który odstąpił od wydania opinii w przedmiotowej sprawie.

### Postanawiam

stwierdzić brak obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. **„Budowa bazy Śmigłowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS”**, zlokalizowanej na działkach o nr ewid. 2/19, 2/18, 2/15 obręb Kokotów, w miejscowości Brzegi, gm. Wieliczka, pow. wielicki, woj. małopolskie.

### Uzasadnienie

W dniu 06.12.2018 r. do Urzędu Miasta i Gminy w Wieliczce wpłynął wniosek Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, ul. Księżycowa 5, 01 – 934 Warszawa, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Budowa bazy Śmigłowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS”**, zlokalizowanej na działkach o nr ewid. 2/19, 2/18, 2/15 obręb Kokotów, w miejscowości Brzegi, gm. Wieliczka, pow. wielicki, woj. małopolskie.

Przedsięwzięcie objęte w/w wnioskiem zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 35 i 59 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 poz. 71)

- § 3 ust. 1 pkt 35 instalacje do dystrybucji ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi z wyłączeniem stacji paliw gazu płynnego;





**§ 3 ust. 1 pkt 59** lotniska inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 30 lub lądowiska, z wyłączeniem lądowisk centrów urazowych, o których mowa w ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 757, z późn. zm.), przeznaczonych wyłącznie dla śmigłowców ratunkowych; rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 poz. 71)

W związku z powyższym na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, realizacja przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 w/w ustawy realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 w/w ustawy, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1;
- po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 3, 10, 11 i 13.

Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 i pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) w dniu 11.12.2018 r. wystąpiono z zapytaniem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce o wyrażenie opinii, czy istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualne określenie jego zakresu dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Z uzyskanych opinii wymienionych na wstępie niniejszego postanowienia, wynika że:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem Nr OO.4220.1.356.2018.BaK z dnia 13.02.2019 r. wyraża opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia,
- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie pismem Nr KR.RZS.435.463.2018.PK z dnia 28.12.2018 r. wyraża opinię o braku obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia,
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wieliczce odstąpił od wydania opinii w przedmiotowej sprawie tj. zgodnie z art. 78 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) „niewydanie przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 70 ust. 1 pkt 2, art. 77 ust 1 pkt 2 i art. 90 ust. 2 pkt 2, odpowiednio w terminie, o którym mowa w art. 64 ust. 4, art. 70 ust. 3, art. 77 ust. 6 i art. 90 ust. 6, traktuje się jako brak zastrzeżeń”.

W uzasadnieniu opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, że w czasie



funkcjonowania inwestycji emisja pyłów i gazów będzie pochodziła głównie przez operacje lotnicze śmigłowca, tankowanie zbiornika paliwa śmigłowca, ruch samochodowy i ciężarowy po terenie inwestycyjnym oraz przez pracę agregatu prądotwórczego, natomiast emisja hałasu będzie pochodziła od startów i lądowań śmigłowca, transportu samochodów. Z przeprowadzonej analizy akustycznej dla przedmiotowej inwestycji emitowany hałas nie przekroczy dopuszczalnych standardów względem terenów chronionych akustycznie. Na obszarze planowanego lotniska stwierdzono rewiry pojedynczych par lęgowych ptaków: skowronka polnego, pliszki żółtej, potrzęsacza, rokitniczki. Przeprowadzone badania i analizy nie wskazują na duże zagrożenie populacji tych gatunków związane z możliwymi kolizjami. Po przeprowadzonej kompleksowej analizie przedsięwzięcia w której uwzględniono łącznie uwarunkowania wyszczególnione w art. 63 w/w ustawy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie stwierdza, że dla realizacji w/w przedsięwzięcia brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko pod warunkiem umieszczenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poniższych warunków:

1. *Stanowisko tankowania śmigłowca zostanie zlokalizowane na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w którym ewentualne ścieki będą ujmowane w system kanalizacji deszczowej wyposażonej w separator substancji ropopochodnych.*
2. *Ścieki sanitarne odprowadzane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego o pojemności nie mniejszej niż 10 m<sup>3</sup>.*
3. *Ścieki technologiczne będą ujmowane w szczelny system kanalizacji technologicznej, a przed odprowadzeniem do zbiornika bezodpływowego, będą podczyszczane w separatorze substancji ropopochodnych.*
4. *Wody opadowe z terenów utwardzonych odprowadzane będą po ich uprzednim podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych do zbiornika retencyjnego o pojemności nie mniejszej niż 100 m<sup>3</sup>.*
5. *Prace budowlane będą odbywać się w porze dziennej.*
6. *Zaleca się odstąpienie od wykonywania głębokich prac ziemnych w okresie 15 luty – 15 maj oraz 15 października – 30 listopada. W przypadku konieczności prowadzenia wykopów w tym okresie należy je ogrodzić płotkami herpetologicznymi i co najmniej dwa razy w tygodniu kontrolować pod kątem obecności w nich uwięzionych płazów, gadów lub drobnych ssaków. Wszystkie uwięzione zwierzęta należy przenosić na siedliska zastępcze, poza obręb/wpływ prac budowlanych.*
7. *W ramach inwestycji nie należy budować obiektów i urządzeń, które mogą stanowić pułapki dla płazów, gadów lub drobnych ssaków (np. ogrodzenia z b. drobnej siatki, korytka krakowskie, niezabezpieczone studzienki itp.).*
8. *Przy zagospodarowaniu terenów zielonych na obszarze lotniska należy w szczególności uwzględnić wykorzystanie roślin miododajnych.*
9. *Ze względu na bezpieczeństwo ludzi oraz chronionych gatunków ptaków, każdorazowo podczas startu i lądowania helikopterów wskazana jest bezwzględnie ocena czy na trasie planowanego przelotu lądującego lub startującego helikoptera nie znajdują się stada ptaków: w powietrzu, na ziemi lub wodzie (jako stałe miejsce koncentracji ptaków należy traktować wyspy z koloniami śmieszek na użytku ekologicznym). Stada takie należy omijać w odległości co najmniej 300 m, natomiast stałe kolonie mewy śmieszki na użytku ekologicznym w odległości co najmniej 500 m. Należy w tym zakresie wypracować stałe i obowiązujące procedury.*

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie w uzasadnieniu opinii uznał, iż z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanej inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne i stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu w decyzji o



środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków:

1. Stacja na paliwo lotnicze powinna posiadać sorbenty służące do minimalizacji skutków potencjalnych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych, w ilości wystarczającej do neutralizacji ewentualnego wycieku.
2. Substancje ropopochodne należy magazynować w szczelnych zbiornikach podziemnych, dwupłaszczowych wyposażonych w czujniki kontrolno-alarmowe przecieku w przestrzeni międzyplaszczowej.
3. Należy stosować zawory antyprzelewowe zabezpieczające przed przelaniem zbiorników.
4. Teren stacji na paliwo lotnicze powinien być szczelny, nienasiąkliwy i zmywalny.
5. Ścieki socjano-bytowe odprowadzać do zbiornika bezodpływowego na ścieki, nie dopuszczając do jego przepełnienia.
6. Ścieki technologiczne przed odprowadzeniem do odbiornika oczyścić w separatorze substancji ropopochodnych
7. Po zrealizowaniu systemu kanalizacji sanitarnej zbiorczej wprowadza się obowiązek przyłączenia do niej nieruchomości w terminie nie dłuższym niż 2 lata od wykonania kanalizacji.
8. Należy uzbroić teren w system retencyjny o pojemności min. 55 m<sup>3</sup> umożliwiającej retencjonowanie wód opadowych i roztopowych przed odprowadzeniem ich do odbiornika.

Przedsięwzięcie planowane jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. (Prawo wodne Dz. U. z 2018 r. poz. 2268).

Natomiast Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wieliczce odstąpił od wydania opinii.

Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka przeanalizował wyżej wskazane stanowiska organów oraz pozostałe materiały zgromadzone w aktach sprawy w szczególności z punktu widzenia uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) oraz ze względu na charakter przedsięwzięcia i uznał, iż przyjęte w nim rozwiązania chroniące środowisko będą zabezpieczały przedsięwzięcie przed ewentualnym szkodliwym oddziaływaniem, emisji pyłów i gazów, emisji hałasu, ryzyko kolizji z ptakami. Uwzględniając planowane do zastosowania rozwiązania ograniczające możliwość zanieczyszczenia gleby i wód gruntowych uznaje się, iż inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla w/w JCWP i JCWPd.

Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka po szczegółowym przeanalizowaniu wniosku uznał, iż przyjęte w nim rozwiązania chroniące środowisko będą zabezpieczały przedsięwzięcie przed ewentualnym szkodliwym oddziaływaniem wobec powyższego **stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

W toku prowadzonego postępowania Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka, w oparciu o art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, oraz § 3 ust. 1 pkt 35 oraz pkt 59 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) dokonał szczegółowej analizy zgromadzonych akt sprawy uwzględniając zawarte w art. 63 ust. 1 uwarunkowania.

Analiza ta objęła:

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

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



Planowana inwestycja związana będzie z powstaniem Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS w Brzegach oraz założeniem lotniska użytku wyłącznego dla śmigłowców. W ramach działalności bazy przewiduje się wykonywanie do ok. 150 operacji lotniczych (75 startów i 75 lądowań) w miesiącu. Na terenie przedmiotowej bazy wykonywane będą starty i lądowania zarówno w porze dnia jak i w porze nocnej, przy czym z praktyki funkcjonowania innych baz LPR wynika, że częstotliwość wykonywania operacji lotniczych w porze nocnej jest ograniczona do kilku lotów w skali miesiąca. Baza będzie miała charakter całodobowy, będzie pracowała 24 godziny na dobę, we wszystkie dni w roku. Na terenie bazy będzie stale dyżurowała 3-4 osobowa załoga śmigłowca ratunkowego, dodatkowo w systemie jednozmianowym (między 8<sup>00</sup> a 16<sup>00</sup>) na terenie bazy będą pracowali pracownicy administracji oraz obsługi technicznej.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie na działkach o nr ewid. 2/19, 2/18, 2/15 obręb Kokotów, w miejscowości Brzegi, gmina Wieliczka, powiat wielicki, województwo małopolskie.

W związku ze zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Wieliczka – obszar „D” – uchwała Rady Miejskiej w Wieliczce nr LIV/664/2018 z dnia 11 września 2018 r nastąpiła zmiana danych ewidencyjnych. Działki o nr 2/19, 2/18 i 2/15 zostały wydzielone z działek nr 2/4, 2/5, 2/6. Poprzednia numeracja działek występuje w przeprowadzonej przed zmianą ekspertyzie geotechnicznej oraz w piśmie z Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie. Powierzchnia w/w działek wynosi łącznie ok. 6,89 ha, przy czym inwestycja realizowana będzie jedynie na fragmencie działek o powierzchni ok. 1,88 ha.

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

Planowana inwestycja zostanie zrealizowana na terenie sąsiadującym z innymi terenami przewidzianymi pod funkcje produkcyjno-magazynowo-usługowe w odległości ok. 1100 m, wokół strefy aktywności gospodarczej. Projektowana inwestycja nie będzie powodowała kumulowania oddziaływań, poprzez wewnętrzny układ drogowy Wielickiej Strefy Aktywności Gospodarczej. Od strony zachodniej – znajdują się tereny zielone, a w odległości ok. 470 m przebiega droga ekspresowa S7. Od strony północnej – tereny eksploatacji kruszyw („4PE” zgodnie z MPZP) na terenie znajduje się zbiornik wyrobiskowy, dodatkowo w odległości ok. 215 m względem granic działek, na których realizowana ma być inwestycja, znajdują się tereny sportu i rekreacji („2US2” zgodnie z MPZP); od strony południowej – z terenem zieleni na obwałowaniach i międzywalu („2ZW” zgodnie z MPZP), za rzeką Serafą - teren zabudowy produkcyjno-usługowej, składów i magazynów („3.PU” zgodnie z MPZP), a następnie za tym terenem znajduje się teren lasów („1ZL” zgodnie z MPZP).

***c) Różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi.***

Na terenie planowanej inwestycji licznie występują zbiorowiska trawiaste i szuwarowe. Część powierzchni działek, na których ma być realizowana inwestycja, wykorzystywana jest na potrzeby Lotniska Modelarskiego Czarnochowice RC Model Club. Teren inwestycji jest wolny od zadrzewień i zabudowań. Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki krzewów i drzew. W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wykorzystania zasobów naturalnych. Podczas budowy używane będą standardowe materiały wykorzystywane w budownictwie. Maszyny budowlane pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym m.in. olejem napędowym. Energię



elektryczną przewiduje się wykorzystać głównie do oświetlenia terenu. Woda w czasie budowy wykorzystywana będzie w procesach technologicznych oraz służyć będzie do oczyszczania sprzętu budowlanego i do celów specjalnych.

W trakcie eksploatacji bazy wymagana będzie dostawa ciągłej energii z istniejącej sieci, na warunkach określonych przez dostawcę energii. Dla potrzeb inwestycji zostanie zbudowana wewnętrzna sieć wodociągowa i zbiornik bezodpływowy (woda będzie dostarczana z zewnętrznej sieci wodociągowej na warunkach określonych przez dostawcę sieci).

W fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wykorzystania zasobów naturalnych.

#### **d) Emisji i występowania innych uciążliwości.**

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi okresowe zwiększenie emisji spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pylenie z terenów objętych pracami budowlanymi. Oddziaływanie akustyczne będzie związane z pracą i poruszaniem się pojazdów mechanicznych na terenie budowy oraz ruchem pojazdów dostarczających paliwo oraz materiały budowlane. Do działań łagodzących negatywne oddziaływanie na etapie realizacji należy m.in. odpowiedni dobór maszyn i urządzeń budowlanych o niewielkiej emisji hałasu i dobrym stanie technicznym, odpowiedni system organizacji pracy i wyłączanie silników na czas postoju, nie przeciążanie maszyn oraz pojazdów, a także minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach.

Do zmniejszenia uciążliwości powodowanej przez pojazdy transportujące materiały budowlane może się przyczynić transport materiałów sypkich w opakowaniach do tego przystosowanymi (z plandekami), a także zraszanie w wietrzne dni powierzchni pyłących oraz ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy. Ponadto materiały sypkie wykorzystywane do budowy, odpady powstałe w czasie prac oraz urobek związany z wykopami będą zabezpieczone materiałami nieprzepuszczalnymi (folią) na miejscach magazynowania, co ograniczy pylenie do powietrza atmosferycznego. Prace ziemne w trakcie plantowania terenu i wykonywania wykopów mogą wywołać zmiany cech fizykochemicznych wierzchniej warstwy gleby związane z utratą składników organicznych.

Na czas realizacji wykonawca robót powinien zapewnić kontener na wszelkie odpady komunalne, które powinny być wywożone do najbliższej instalacji oraz kontenery na ewentualne inne odpady niebezpieczne, które powinny być wywożone przez firmy posiadające odpowiednie zezwolenia. Czas pracy w/w urządzeń będzie różny w zależności od etapu realizacji procesu budowlanego, np. koparki będą pracowały znacznie dłużej na początku inwestycji podczas wykonywania wykopów, a w późniejszych etapach będą używane sporadycznie. Wszystkie prace będą prowadzone jedynie w porze dnia. W trakcie realizacji inwestycji na przedmiotowym obszarze zostanie zwiększony ruch samochodów ciężarowych związany z koniecznością dowozu materiałów budowlanych, co też będzie się wiązało z chwilowym pogorszeniem jakości klimatu akustycznego.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia będą miały charakter czasowy. Będą jednak wymagały korzystania z mechanicznego sprzętu budowlanego typu koparka-ladowarka, spychacz oraz korzystania z pojazdów transportowych dowożących materiały budowlane i wywożących powstałe odpady. Ciężki sprzęt budowlany wykorzystywany będzie do zdjęcia wierzchniej warstwy ziemi (powierzchnia biologicznie czynna), wykonania wykopów liniowych, w których układana będzie sieć wodociągowa, zbiornik wybieralny na ścieki oraz wykonanie wykopu pod zbiornik retencyjny. Wykonywanie tych prac wiąże się z powstawaniem nadmiernej emisji hałasu przedostającego się do środowiska. Jest to emisja związana wyłącznie z pracą maszyn przygotowujących wykopy oraz ruchem pojazdów ciężarowych i dostawczych, co może spowodować: podwyższony poziom hałasu, zwiększenie emisji pyłów i spalin z eksploatacji sprzętu mechanicznego, możliwość skażenia wód i gleb substancjami ropopochodnymi w przypadku rozlania paliwa. Ze względu na rodzaj i charakter prac, emisje te będą miały charakter krótkotrwały i przemijający. W związku z tym, że prace te będą wykonywane w porze dziennej (tj. od godz.



6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>). Nadmierna emisja hałasu i emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie związana z pracą maszyn i pojazdów, nie będzie zachodziła potrzeba stosowania zabezpieczeń akustycznych.

Pośrednio uciążliwość związana z nadmierną emisją hałasu i emisją spalin, będzie dotyczyła tras przejazdu pojazdów dowożących materiały budowlane i sprzęt oraz wywożących powstające odpady. Będzie to również emisja krótkotrwała i przemijająca. Nie spowoduje też zmian w ukształtowaniu terenu, dostosowana będzie do istniejącego zagospodarowania terenu.

Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości. Operacje lotnicze śmigłowca będą stanowiły źródło emisji zanieczyszczeń powstałych na skutek spalania paliwa lotniczego. Spalanie w silniku śmigłowca będzie powodowało powstawanie zanieczyszczeń komunikacyjnych, tj. tlenki azotu, węglowodory, tlenek węgla czy pył.

W ramach inwestycji przewiduje się ok. 150 operacji lotniczych śmigłowca, na które składać się będzie ok. 75 startów i ok. 75 lądowań w jednym miesiącu. W analizie założono, że w ciągu jednej godziny zostanie wykonana maksymalnie jedna operacja.

W związku z powyższym ilość godzin z emisją w ciągu roku wyniesie 1800.

Ze względu na lokalizację terenu inwestycyjnego w sąsiedztwie drogi S7 oraz małe natężenie ruchu pojazdów oddziaływanie akustyczne oraz emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do atmosfery, nie naruszy dopuszczalnych standardów i będzie spełniać normy w zakresie ochrony środowiska.

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

Na terenie inwestycji magazynowane będzie paliwo lotnicze. Przewidywana do magazynowania ilość paliwa lotniczego wyniesie do 32 m<sup>3</sup>, (paliwo będzie magazynowane w podziemnym zbiorniku na paliwo lotnicze o pojemności do 30 m<sup>3</sup> oraz w podziemnym zbiorniku na odstoję paliwa o pojemności do 2 m<sup>3</sup>). Przy uwzględnieniu gęstości paliwa lotniczego na poziomie ok. 0,81 g/cm<sup>3</sup>, masa magazynowanego paliwa lotniczego wyniesie ok. 25,92 Mg. Aby zakład został zaliczony do zakładu o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016 poz. 138), ilość magazynowanych produktów ropopochodnych i paliw alternatywnych wynosi minimum 2500 Mg. W związku z powyższym przedmiotowa Baza nie jest zaliczana do zakładów o zwiększonym bądź dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Mimo, że Baza nie jest zaliczana do zakładów o zwiększonym bądź dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, na jej terenie będą magazynowane substancje i materiały niebezpieczne, takie jak wspomniane paliwo lotnicze, a także oleje, smary. Potencjalne negatywne oddziaływanie tych substancji zostanie ograniczone dzięki zastosowaniu szczelnego systemu kanalizacji technologicznej z separatorem substancji ropopochodnych oraz odprowadzeniem do szczelnego zbiornika. Ponadto zbiorniki do magazynowania paliwa będą zaopatrzone w system monitorowania przestrzeni międzyplaszczowej.

Teren planowanej inwestycji oraz planowane obiekty będą spełniały wymagania określone w Ustawie z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. 2018 poz. 620), w tym m.in. będą spełniały wymagania techniczno-budowlane, instalacyjne i technologiczne, będą wyposażone w wymagane urządzenia przeciwwybuchowe, przeciwpożarowe i gaśnice. Konstrukcja budynku i zbiorników będzie wykonana z materiałów trudno zapalnych.

Budynki zostaną zaprojektowane i wykonane zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. 2018 poz. 1202 z późn. zm.). Wykonanie obiektów budowlanych zgodnie z projektem budowlanym zmniejsza ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej.

Wystąpienie zagrożeń związanych z ewentualnym zdarzeniem lotniczym, jest mało prawdopodobne



- na terenie Bazy stosowany będzie nowy sprzęt oraz zatrudniani będą piloci z dużym doświadczeniem.

Biorąc powyższe pod uwagę, ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych z uwzględnieniem używanych na terenie planowanej inwestycji substancji oraz stosowanych technologii jest bardzo niskie.

***f) Przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstanie.***

Podczas realizacji inwestycji będą powstawały odpady typowe dla prac budowlanych zawarte w grupie 17. Odpady z grupy 17 powstające na etapie budowy zostaną przekazane firmie zewnętrznej posiadającej niezbędne uprawnienia w celu ich dalszego zagospodarowania. Przed przekazaniem odpadów firmie zewnętrznej będą one selektywnie magazynowane na terenie placu budowy. Odpady poza odpadami o kodzie 17 05 04 będą przechowywane w stalowych kontenerach. Odpady o kodzie 17 05 04 będą magazynowane w wyznaczonym miejscu na terenie budowy w postaci hałd (nasyków).

W trakcie użytkowania inwestycji będą powstawały odpady zawarte w grupach 13, 15, 16, 18 i 20 zgodnie z katalogiem odpadów stanowiącym załącznik do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. 2014 r., poz. 1923). Wszystkie odpady wytworzone na etapie użytkowania będą przekazywane do dalszego zagospodarowania firmie zewnętrznej posiadającej niezbędne zezwolenia. Odpady do czasu odbioru przez firmę zewnętrzną będą selektywnie przechowywane na terenie inwestycji w sposób chroniący je przed szkodliwym wpływem czynników atmosferycznych oraz zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego, poprzez przechowywanie w kontenerach oraz na uszczelnionym podłożu.

***g) Zagrożenie dla zdrowia ludzi w tym wynikające z emisji.***

W czasie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się przekroczeń norm emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do atmosfery oraz nadmiernej emisji hałasu. Instalacja będzie związana z emisją spalin do powietrza. Spaliny w swoim składzie będą zawierały tzw. gazy cieplarniane m.in. CO<sub>2</sub>, przy czym skala planowanej emisji nie wpłynie w sposób istotny na zmiany klimatu, i nie spowoduje zagrożeń dla zdrowia ludzi.

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

Planowana inwestycja realizowana pod nazwą „Budowa bazy Śmigłowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS, zlokalizowanej na działkach o nr ewid. 2/19, 2/18, 2/15 obręb Kokotów, w miejscowości Brzegi, gm. Wieliczka, pow. wielicki, woj. małopolskie”

Na przedmiotowym terenie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Wieliczka – obszar „D”. W związku ze zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Wieliczka – obszar „D” – uchwała Rady Miejskiej w Wieliczce nr LIV/664/2018 z dnia 11 września 2018 r. nastąpiła zmiana danych ewidencyjnych. Działki o nr 2/19, 2/18 i 2/15 zostały wydzielone z działek nr 2/4, 2/5, 2/6 (w załączeniu decyzja Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka nr WGU.6831.80.2018). Poprzednia numeracja działek występuje w przeprowadzonej przed zmianą ekspertyzie geotechnicznej oraz w piśmie z Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie. Powierzchnia w/w działek wynosi łącznie ok. 6,89 ha, przy czym inwestycja realizowana będzie jedynie na fragmencie działek o powierzchni ok. 1,88 ha. Teren planowanej



inwestycji jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) przyjętym Uchwałą Nr LIV/664/2018 Rady Miejskiej w Wieliczce z dnia 11 września 2018 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Wieliczka - obszar „D”. Zgodnie z w/w uchwałą działki, na których realizowana będzie inwestycja oznaczono symbolem: „U” (teren zabudowy usługowej), dla którego ustalono następujące przeznaczenie terenu:

a) jako przeznaczenie podstawowe:

- zabudowę usługową z zakresu m.in.: handlu detalicznego i hurtowego (w tym składy i magazyny), obiektów biurowych, konferencyjnych i wystawienniczych, rzemiosła usługowego i produkcyjnego, itp.;

- lotnisko użytku wyłącznego dla śmigłowców wraz z bazą Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego z zapleczem technicznym obejmującym budynek biurowy (operacyjno-socjalny) z hangarem;

- zabudowę i zagospodarowanie towarzyszące zabudowie i funkcjonalnie z nią związane, w tym: budynki garażowe i gospodarcze, zielen przy obiektach, nie wyznaczone na rysunku zmiany planu drogi, dojazdy, dojścia do budynków, miejsca postojowe, obiekty małej architektury, ogrodzenia, przyłącza i urządzenia instalacyjne do budynków, urządzenia służące oczyszczaniu lub gromadzeniu ścieków.

b) jako przeznaczenie dopuszczalne, możliwość lokalizacji obiektów i urządzeń, w tym:

- stacji paliw z zabudową i zagospodarowaniem towarzyszącym;

- usług administracji, straży pożarnej, sportu i rekreacji wraz z obiektami i urządzeniami związanymi z ich obsługą;

- obiektów, sieci i urządzeń infrastruktury technicznej.

Przeznaczenie dopuszczalne nie może stanowić więcej niż 40% powierzchni terenu usługowego; ograniczenie to nie dotyczy parkingów.

Ponadto analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod kątem zagrożenia dla środowiska uwzględniono:

**a) występowanie obszarów wodno – błotnych, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek,**

Na terenie przedsięwzięcia występują obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

**b) występowanie obszarów wybrzeży i środowisko morskie,**

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży oraz środowiskiem morskim.

**c) możliwe występowanie obszarów górskich i leśnych,**

Teren przedsięwzięcia nie jest obszarem górskim, ani też leśnym.

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

W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

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

Planowane zamierzenie inwestycyjne nie leży na obszarach chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Najbliżej położonym obszarem chronionym jest użytek ekologiczny *Obszar łęgowy pactwa wodnego duża i mała wyspa* zlokalizowany w kierunku północno – wschodnim, w



odległości ok. 1,25 – 1,30 km. Użytek ten o powierzchni ok. 9 ha położony jest na obszarze wypełnionego wodą wyrobiska poeksploatacyjnego (gmina Wieliczka, obręb ewidencyjny Brzegi). Z obszarem tym związana jest m.in. duża kolonia mewy śmieszki.

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000, zlokalizowanym w odległości ok. 4,72 km od planowanego przedsięwzięcia są Łąki Nowohuckie PLH120069. W związku z realizacją/eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia nie wskazuje się żadnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony wymienionego obszaru Natura 2000, również jego spójności i integralności.

Na obszarze realizacji przedsięwzięcia szatę roślinną stanowią zbiorowiska trawiaste i szuwarowe - badania nie ujawniły obecności chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych.

Wśród owadów badany obszar cechuje średnia różnorodność gatunkowa, jest to fauna pospolita o szerokim zakresie występowania. Stwierdzono tylko dwa gatunki podlegające ochronie częściowej tj. mrówka rudnica i trzmiel kamiennik, należące do rozpowszechnionych w Polsce. Obecne użytkowanie przedmiotowego terenu i terenów sąsiednich nie sprzyja siedliskowo występowaniu innych cennych lub zagrożonych gatunków owadów. Oddziaływanie inwestycji na owady i inne bezkręgowce związane będzie głównie ze zmniejszeniem powierzchni dostępnych siedlisk. Skład lokalnej entomofauny nie wskazuje na konieczność podejmowania specyficznych działań ochronnych, a okoliczna dostępność podobnych siedlisk zastępczych pozwala na ich ewentualne zasiedlenie w przypadku przekształcenia przedmiotowego terenu. Negatywne oddziaływanie związane ze zmniejszeniem powierzchni żerowisk dla owadów pobierających nektar i pyłek z kwiatów można zminimalizować poprzez wysiew roślin miododajnych.

Na terenie inwestycji i w bezpośrednim sąsiedztwie nie stwierdzono stałej obecności chronionych gatunków płazów i gadów, jednak teren ten stanowi potencjalne siedlisko żaby trawnej, ropuchy szarej i zielonej oraz zaskrońca.

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

Oddziaływania środowiskowe w fazie budowy przedsięwzięcia inwestycyjnego będą miały charakter czasowy o średnim natężeniu. Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana będzie z eksploatacją maszyn transportowych, drogowych i budowlanych. W trakcie budowy wystąpią również okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Hałas ten będzie jednak krótkotrwały o zasięgu lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. W celu ograniczenia oddziaływania inwestycji na etapie jej realizacji, prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej. Przedmiotowa inwestycja nie będzie generować zanieczyszczeń, które mogłyby wpłynąć na pogorszenie jakości środowiska. Podczas realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodziła głównie od pojazdów spalinowych poruszających się po terenie inwestycji. Będzie to emisja o charakterze krótkoterminowym i o niewielkim znaczeniu.

W trakcie użytkowania inwestycji baza Śmigłowcowa Służby Ratownictwa Medycznego będzie stanowiła źródło emisji do powietrza związanych z następującymi procesami:

- Operacje lotnicze śmigłowca.
- Awaryjna praca agregatu prądotwórczego.
- Emisje oparów paliwa:

Emisja oparów paliwa podczas napełniania zbiornika paliwa.

Emisja oparów paliwa podczas tankowania śmigłowca.

- Ruch pojazdów po terenie inwestycji:

Ruch pojazdów osobowych (głównie pracowników bazy).

Ruch pojazdów ciężarowych (dowóz paliwa cysterną ok. 20 Mg).

Operacje lotnicze śmigłowca będą stanowiły źródło emisji zanieczyszczeń powstałych na skutek spalania paliwa lotniczego. Spalanie w silniku śmigłowca będzie powodowało powstawanie zanieczyszczeń komunikacyjnych, tj. tlenki azotu, węglowodory, tlenek węgla czy pył.



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

W miejscu realizacji inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Analizowane przedsięwzięcie nie będzie zatem generować negatywnych skutków na zabytki i dobra kultury.

**h) gęstość zaludnienia:**

Teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarem gęsto zaludnionym oraz poza obszarem zabudowy mieszkaniowej,

**i) obszary przylegające do jezior,**

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami przyległymi bezpośrednio do jezior.

**j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:**

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

**k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,**

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły Dz. U. z 2016 r. poz. 1911) planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Serafa, kod: RW2000262137749. Jest to naturalna część wód, dla której wyznaczono cel środowiskowy: dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Ocena stanu, sporządzona na etapie opracowania planu wykazała zły stan wód. Jest to JCWP zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy – Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczano do 2027 r.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze głównego zbiornika wód podziemnych Subzbiornika Bogucice.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie jednolitej części wód podziemnych JCWPd o numerze 148 (PLGW2000148), dla której wyznaczono cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Aktualna ocena stanu wykazała dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód powierzchniowych i jednolitą część wód podziemnych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych.



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

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

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

Teren planowanej realizacji przedsięwzięcia położony jest w miejscowości Brzegi. Przedmiotowy teren nie znajduje się w obrębie parków narodowych, rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych. Na terenie inwestycji nie występują podlegające ochronie formy przyrody. Inwestycja nie wpłynie na obszary Natura 2000 oraz na inne formy ochrony przyrody ustanowione w ustawie o ochronie przyrody. Inwestycja nie wpłynie w negatywny sposób na klimat akustyczny, jedynie na etapie robót budowlanych może wystąpić zwiększenie poziomu hałasu spowodowane pracą maszyn budowlanych oraz ruchem pojazdów ciężkich dowożących materiały budowlane.

Emisje hałasu w fazie budowy będą miały charakter liniowy i okresowy (czas trwania budowy). Podczas realizacji prac związanych z budową sieci wodociągowej, zbiornika na ścieki oraz zbiornik retencyjny do powietrza atmosferycznego będą wprowadzane zanieczyszczenia w postaci spalin (pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu). Zanieczyszczenia te nie będą stanowiły zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Ich emisja będzie miała charakter przede wszystkim nieorganiczny. Nie przewiduje się, aby przekroczyła wartości dopuszczalne i była uciążliwa dla środowiska. Zgodnie z danymi uzyskanymi w piśmie o znaku WM.7016.24.2018 z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie stan zanieczyszczeń powietrza dla okolic terenu inwestycji, w miejscowości Brzegi (Kokotów) przekracza standardy jakości powietrza dla substancji pyłu PM<sub>2,5</sub>, benzo(a)pirenu, kadmu, niklu oraz arsenu. Teren budowy bazy śmigłowcowej Ratownictwa Medycznego wskazuje, że ewentualna emisja substancji pyłowych do otoczenia nie będzie wyższa niż z terenów sąsiednich, gdzie aktywność gospodarcza jest zbliżona, tj. rejonu ul. Śliwiaka, Półanki i S7. Z całą pewnością jednak należy stwierdzić, że obszar ten zlokalizowany jest blisko koryta rzeki Wisły, a więc zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, znajduje się w obszarze wymiany powietrza (korytarz przewietrzania). Stąd istnieje tutaj dużo większa wymiana mas powietrza, co powoduje jednostajne usuwanie ewentualnych powstających zanieczyszczeń pyłowych i gazowych.

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

Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza możliwość oddziaływania transgranicznego z uwagi na znaczną odległość od granic Państwa.

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

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na obciążenie istniejącej infrastruktury technicznej. Ścieki z planowanego obiektu odprowadzane będą do szczelnego zbiornika, ścieki okresowo wywożone będą do oczyszczalni ścieków w Krakowie Płaszowie, która posiada wystarczającą przepustowość do przyjęcia dodatkowej ilości ścieków.

Podczas funkcjonowania inwestycji nie zostaną obciążone istniejące drogi gminne prowadzące na teren bazy, nie wpłyną na natężenie uciążliwości komunikacyjnych.



**d) Prawdopodobieństwa oddziaływania,**

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych, które będą miały charakter czasowy o średnim natężeniu. Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana będzie z eksploatacją maszyn transportowych, drogowych i budowlanych. W trakcie budowy wystąpią również okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Hałas ten będzie jednak krótkotrwały o zasięgu lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. W celu ograniczenia oddziaływania inwestycji na etapie jej realizacji, prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej.

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

Wielkość emisji zanieczyszczeń w fazie realizacji będzie niewielka, a przy zachowaniu odpowiedniej organizacji prac inwestycja w tej fazie nie będzie nadmiernie uciążliwa dla środowiska. Po zakończeniu prac budowlanych zakończy się okres zwiększonego oddziaływania i ewentualne uciążliwości spowodowane ruchem pojazdów i maszyn wykorzystywanych do prowadzenia prac zanikną.

Ze względu na charakter zadania, jego czas realizacji będzie stosunkowo krótki. Prowadzone prace poprzez wykorzystanie do ich realizacji sprzętu budowlanego i transportu samochodowego będą powodowały nadmierną emisję zanieczyszczeń do powietrza (nadmierna emisja spalin, pylenie materiałów budowlanych) oraz nadmierną emisję hałasu powodowaną przez pracujący sprzęt.

Biorąc pod uwagę powyższe użytkowanie inwestycji (bazy śmigłowcowej ratownictwa medycznego) związane będzie z występowaniem źródeł hałasu o różnym charakterze, będą tu występowały „przemysłowe” źródła punktowe w postaci wentylatorów wentylacji mechanicznej oraz dystrybutor paliwa, „przemysłowe” źródła powierzchniowe (kubaturowe) w postaci kontenera agregatu prądotwórczego, źródła drogowe w postaci drogi dojazdowej oraz pojazdów osobowych i ciężarowych poruszających się po terenie inwestycji, źródła „lotnicze” w postaci lądującego i startującego śmigłowca. Pomimo różnego charakteru w/w źródeł emitowany od nich hałas będzie się kumulował. Dla każdego rodzaju hałasu występuje inna metodyka prowadzenia obliczeń analizy akustycznej, inne przedziały czasu odniesienia oraz inne dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie. Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości. Operacje lotnicze śmigłowca będą stanowiły źródło emisji zanieczyszczeń powstałych na skutek spalania paliwa lotniczego. Spalanie w silniku śmigłowca będzie powodowało powstawanie zanieczyszczeń komunikacyjnych, tj. tlenki azotu, węglowodory, tlenek węgla czy pył.

W ramach inwestycji przewiduje się ok. 150 operacji lotniczych śmigłowca, na które składać się będzie ok. 75 startów i ok. 75 lądowań w jednym miesiącu. W analizie założono, że w ciągu jednej godziny zostanie wykonana maksymalnie jedna operacja. W związku z powyższym ilość godzin z emisją w ciągu roku wyniesie 1800.

Ze względu na lokalizację terenu inwestycyjnego w sąsiedztwie autostrady A4 oraz drogi S7 natężenie ruchu pojazdów, oddziaływanie akustyczne oraz emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do atmosfery, nie naruszy dopuszczalnych standardów i będzie spełniać normy w zakresie ochrony środowiska.

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





Planowane przedsięwzięcie budowy bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS, zlokalizowanej na działkach o nr ewid. 2/19, 2/18, 2/15 obręb Kokotów.

Planowana inwestycja nie będzie powodować kumulowania się oddziaływań w stosunku do przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych na terenie w nieznaczej odległości od strefy aktywności gospodarczej, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia. „Budowa bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS”.

**g) Możliwość ograniczenia oddziaływania,**

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

Inwestycja polegająca na budowie Budowa bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS, wraz z instalacjami wewnętrznymi i zewnętrznymi nie jest zaliczana do przedsięwzięć dla których tworzy się obszar ograniczonego użytkowania, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*.

Z przedłożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika że, planowana inwestycja realizowana pod nazwą „Budowa bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa HEMS wraz z infrastrukturą towarzyszącą, zlokalizowana będzie na działkach o nr ewid. 2/19, 2/18, 2/15 obręb Kokotów, w miejscowości Brzegi, gm. Wieliczka.

Wjazd na teren inwestycji będzie zlokalizowany od strony południowej poprzez projektowaną drogę dojazdową od drogi gminnej. Na terenie planowanej inwestycji występują liczne zbiorowiska trawiaste i szuwarowe. Część powierzchni działek, na których ma być realizowana inwestycja, wykorzystywana jest na potrzeby Lotniska Modelarskiego Czarnochowice RC Model Club. Sąsiedztwo planowanej inwestycji stanowią głównie tereny eksploatacji kruszyw oraz tereny zielone. Powierzchnia działek inwestycyjnych wynosi ok. 6,89 ha, przy czym inwestycja realizowana będzie jedynie na fragmencie działek o powierzchni ok. 1,88 ha. Powierzchnia zabudowy wyniesie ok. 0,1 ha, a powierzchnia utwardzona osiągnie ok. 0,5 ha, a pozostałą część stanowić będzie powierzchnia biologicznie czynna.

W ramach przedmiotowej inwestycji planowana jest:

- budowa budynku wraz z zapleczem socjalnym oraz hangarem (o wysokości do 9 m).
- montaż masztu radiowego na dachu budynku lub wolnostojącego w terenie.
- budowa płyty przedhangarowej, rampy i torowiska pod przesuwnicę dla śmigłowca, oraz miejsc postojowych śmigłowca – *TLOF*.
- budowa stacji paliw na paliwo lotnicze.
- budowa dróg wewnętrznych, ciągów pieszych oraz parkingu (do 15 miejsc postojowych).
- budowa drogi dojazdowej od drogi gminnej do planowanej bazy.
- wykonanie oświetlenia terenu.
- budowa ogrodzenia typu lotniczego.
- wykonanie monitoringu obiektu.
- posadowienie agregatu prądotwórczego o mocy do 45 kVA na fundamentach w zabudowie kontenerowej.
- budowa elementów małej architektury.
- wykonanie przyłączy i niezbędnej infrastruktury technicznej.

W ramach inwestycji powstanie Baza Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS (*Helicopter Emergency Medical Service*). W przedmiotowej bazie będzie stacjonował śmigłowiec



ratowniczy Eurocopter EC135. Baza będzie pracowała 24 godziny na dobę, we wszystkie dni w roku. Śmigłowiec ratunkowy będzie wykorzystywany w celu szybkiego udzielenia pomocy osobom chorym i poszkodowanym w wypadkach, transportu tych osób do specjalistycznych ośrodków medycznych oraz do wykonywania pilnych transportów między szpitalnych. Przewidywany promień zasięgu śmigłowca ratunkowego wynosi ok. 70 km. W ramach działalności bazy przewiduje się wykonywanie do ok. 150 operacji lotniczych (75 startów i 75 lądowań) w miesiącu. Na terenie przedmiotowej bazy wykonywane będą starty i lądowania zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej.

Projektowana stacja paliw służyć będzie wyłącznie potrzebom własnym, tj. tankowaniu statku powietrznego Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. W skład stacji paliw wejdą:

- podziemny zbiornik na paliwo lotnicze o pojemności do 30 m<sup>3</sup>.
- podziemny zbiornik na odstoje paliwa o pojemności do 2 m<sup>3</sup>.
- punkt zalewowy.
- dystrybutor paliwa oraz urządzenie umożliwiające wykonanie operacji tankowania/roztankowania statku powietrznego poprzez identyfikację karty pilota i statku powietrznego.

Podziemne zbiorniki na paliwo lotnicze oraz odstoje paliw zostaną wykonane jako dwupłaszczowe z systemem monitoringu przestrzeni międzypłaszczowej. Agregat prądotwórczy zostanie ustawiony na utwardzonym i uszczelnionym podłożu. Pomieszczenie (kontener) agregatu zostanie wyposażone w sorbenty substancji ropopochodnych. Stanowisko tankowania śmigłowca zostanie zlokalizowane na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w którym ewentualne ścieki będą ujmowane w system kanalizacji deszczowej, która wyposażona będzie w separator substancji ropopochodnych.

Woda na potrzeby przedmiotowej inwestycji dostarczana będzie z miejskiej sieci wodociągowej.

Ścieki sanitarne w ilości zbliżonej do ilości pobieranej wody, odprowadzane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego o pojemności do 10 m<sup>3</sup>.

Ścieki technologiczne będą ujmowane w system kanalizacji technologicznej, a przed odprowadzeniem do zbiornika bezodpływowego, będą podczyszczane w separatorze substancji ropopochodnych.

Wody opadowe z terenów utwardzonych odprowadzane będą po ich uprzednim podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych do zbiornika retencyjnego o pojemności ok. 100 m<sup>3</sup>, a nadmiar wód, będzie odpompowywany i wywożony do oczyszczalni ścieków. W okresie letnim wody opadowe będą wykorzystywane do podlewania zieleni na terenie działki.

W czasie realizacji planowanego przedsięwzięcia powstaną głównie odpady związane z pracami budowlanymi i montażowymi. W trakcie eksploatacji powstaną odpady m. in.: inne paliwa (włącznie z mieszaninami – kod: 13 07 03\*), inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe (kod: 13 02 08\*), niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne (kod: 20 03 01) oraz sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (kod: 15 02 03). Odpady będą selektywnie gromadzone w beczkach/pojemnikach/kontenerach i przekazywane odpowiednim podmiotom.

W czasie funkcjonowania inwestycji emisja pyłów i gazów będzie pochodziła głównie przez operacje lotnicze śmigłowca, tankowanie zbiornika paliwa śmigłowca, ruch samochodowy i ciężarowy po terenie inwestycyjnym oraz przez pracę agregatu prądotwórczego (w czasie brak dostaw energii elektrycznej). Podczas napełniania zbiornika paliwem dojdzie do emisji par paliwa do powietrza. Do tego procesu zostanie zastosowany system ograniczania emisji polegający na zawróceniu par paliwa do cysterny tzw. duże wahadło gazowe. Analiza emisji pyłów i gazów do atmosfery (głównie: NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, węglowodorów alifatycznych, benzenu oraz tlenu węgla) wykazała, że stężenia jednogodzinne i średnioroczne nie przekraczają wartości dopuszczalnych. W przypadku pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub> na terenie miejscowości Brzegi (Kokotów) przekroczone są dopuszczalne poziomy tła zanieczyszczeń (wartości stężeń średniorocznych). Projektowane przedsięwzięcia będzie spełniać wymogi ochrony powietrza atmosferycznego.

W fazie budowy źródłem hałasu będą maszyny i urządzenia budowlane oraz transport



samochodowy z materiałami budowlanymi. Hałas powstający na etapie budowy jest uciążliwością o oddziaływaniu krótkotrwałym i ustąpi po zakończeniu robót budowlanych. Prace budowlane będą odbywać się w porze dziennej.

Źródłem hałasu na terenie inwestycyjnym będą głównie: starty i lądowanie śmigłowca, transport samochodowy (m. in.: dojazd pracowników, dowóz paliwa), napełnianie zbiornika/śmigłowca paliwem płynnym, praca wentylacji mechanicznej oraz klimatyzacja. Klimat akustyczny w rejonie przedsięwzięcia kształtowany jest przez pojedyncze zakłady logistyczne oraz infrastrukturę komunikacyjną (droga ekspresowa S7 oraz autostrada A4). Przeprowadzona analiza akustyczna dla przedmiotowej inwestycji wykazała, że emitowany hałas nie przekroczy dopuszczalnych standardów względem terenów chronionych akustycznie.

Inwestycja nie będzie wymagała wycinki drzew i krzewów.

Planowane zamierzenie inwestycyjne nie leży na obszarach chronionych na podstawie ustawy o *ochronie przyrody*. Najbliżej położonym obszarem chronionym jest użytek ekologiczny *Obszar łęgowy ptactwa wodnego duża i mała wyspa* zlokalizowany w kierunku północno – wschodnim, w odległości ok. 1,25 – 1,30 km. Użytek ten o powierzchni ok. 9 ha położony jest na obszarze wypełnionego wodą wyrobiska poeksploatacyjnego (gmina Wieliczka, obręb ewidencyjny Brzeży). Z obszarem tym związana jest m.in. duża kolonia mewy śmieszki.

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000, zlokalizowanym w odległości ok. 4,72 km od planowanego przedsięwzięcia są *Łąki Nowohuckie PLH120069*. W związku z realizacją/eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia nie wskazuje się żadnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony wymienionego obszaru Natura 2000, również jego spójności i integralności.

Na obszarze realizacji przedsięwzięcia szatę roślinną stanowią zbiorowiska trawiaste i szuwarowe - badania nie ujawniły obecności chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych. W części terenu inwestycji zajętej obecnie przez lotnisko modelarskie murawa jest regularnie koszona. Pozostałe okoliczne tereny w większości są koszone nieregularnie i zarastają wysokimi bylinami. Na północ od planowanego lotniska, wzdłuż linii kolejowej ciągnie się pas lasów gospodarczych w wieku kilkudziesięciu lat, z przewagą olszy czarnej. W większej odległości od lotniska przeważają tereny zabudowane z roślinnością urządzonych terenów zielonych i ogrodów oraz zbiorowiskami ruderalnymi. Analizując powyższe należy przyjąć, iż planowane przedsięwzięcie i związana z nim zmiana zagospodarowania działki pociągnie za sobą ograniczenie powierzchni trwałych użytków zielonych w obrębie pozbawionych szczególnych wartości przyrodniczych terenów trawiastych.

Wśród owadów badany obszar cechuje średnia różnorodność gatunkowa, jest to fauna pospolita o szerokim zakresie występowania. Stwierdzono tylko dwa gatunki podlegające ochronie częściowej tj. mrówka rudnica i trzmiel kamiennik, należące do rozpowszechnionych w Polsce. Obecne użytkowanie przedmiotowego terenu i terenów sąsiednich nie sprzyja siedliskowo występowaniu innych cennych lub zagrożonych gatunków owadów. Oddziaływanie inwestycji na owady i inne bezkręgowce związane będzie głównie ze zmniejszeniem powierzchni dostępnych siedlisk. Skład lokalnej entomofauny nie wskazuje na konieczność podejmowania specyficznych działań ochronnych, a okoliczna dostępność podobnych siedlisk zastępczych pozwala na ich ewentualne zasiedlenie w przypadku przekształcenia przedmiotowego terenu. Negatywne oddziaływanie związane ze zmniejszeniem powierzchni żerowisk dla owadów pobierających nektar i pyłek z kwiatów można zminimalizować poprzez wysiew roślin miododajnych.

Na terenie inwestycji i w bezpośrednim sąsiedztwie nie stwierdzono stałej obecności chronionych gatunków płazów i gadów, jednak teren ten stanowi potencjalne siedlisko żaby trawnej, ropuchy szarej i zielonej oraz zaskrońca. Wiosenne obserwacje nie potwierdziły również migracji płazów ani ofiar kolizji z pojazdami na drogach, które sąsiadują z obszarem przedsięwzięcia. W dalszym sąsiedztwie (ww. użytek ekologiczny) znajdują się potwierdzone stanowiska gatunków płazów: ropuchy zielonej, żaby wodnej, żaby jeziorowej, traszki zwyczajnej oraz gadów: zaskrońca zwyczajnego, żmiji zygzakowatej i jaszczurki zwinki. Dodatkowo



stwierdzono stanowisko jaszczurki żyworodnej w wilgotnym lesie około 300 m na południowy-wschód od projektowanego lądowiska. Duże wysycenie obszaru wodami powierzchniowymi prawdopodobnie ogranicza dalsze migracje płazów rozmnażających się w najbliższym dostępnym zbiorniku.

Chociaż przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest poza obszarem intensywnie penetrowanym przez płazy i gady, może potencjalnie stwarzać zagrożenie dla tej grupy zwierząt podczas budowy (głębokie wykopy stanowiące pułapkę) oraz podczas funkcjonowania lotniska (ruch pojazdów, przegrody i ogrodzenia, stałe urządzenia odwadniające). W związku z tym zalecane jest odstąpienie od wykonywania głębokich prac ziemnych w okresie 15 lutego – 15 maja oraz 15 października – 30 listopada. Alternatywnie w przypadku konieczności prowadzenia wykopów w tym okresie należy je ogrodzić płotkami herpetologicznymi i co najmniej raz w tygodniu kontrolować pod kątem obecności w nich uwięzionych płazów lub gadów. W ramach inwestycji nie należy również budować obiektów i urządzeń, które mogą stanowić pułapki dla płazów (np. ogrodzenia z b. drobnej siatki, korytka krakowskie, niezabezpieczone studzienki itp.).

Na obszarze planowanego lotniska stwierdzono rewiry pojedynczych par lęgowych chronionych ptaków: skowronka polnego, pliszki żółtej, potrzęsacza oraz rokitniczki. Znajduje się tutaj także część obszaru żerowania gatunków wymagających dużych terytoriów łowieckich – myszołowa, pustulki, wrony siwej. Mogą tu także żerować inne gatunki ptaków polęgowych, żerujących na terenach trawiastych pomiędzy Brzegami a Kokotowem. Oddziaływanie przedsięwzięcia na ptaki będzie związane z zajęciem terenu, emisją hałasu oraz ryzykiem kolizji ptaków z helikopterami.

Zajęcie terenu przez inwestycję nie powinno spowodować zmniejszenia liczebności występujących kilku gatunków lęgowych, jedynie niewielką zmianę granic zajmowanych terytoriów. Chwilowe, wysokie natężenie hałasu będzie dotyczyło samego lotniska oraz działek przyległych (starty i lądowania helikopterów). Wskazuje się jednak do użytkowania typu śmigłowca (EC 135), o najniższym poziomie hałasu w klasie śmigłowców lekkich (poziom hałas w fazie nalotu wynosi 84,3 dB - o 7 dB niższy od limitu ustanowionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego). Należy pamiętać, że już obecnie lokalna populacja ptaków jest poddana oddziaływaniu hałasu w związku z pracą ciężkiego sprzętu (koparki, taśmociągi i wywrotki) na pobliskim terenie górniczym. Źródłem hałasu są także: przebiegające w pobliżu linia kolejowa Kraków-Przemyśl oraz wschodnia obwodnica Krakowa. Również na części terenu, na którym planowana jest inwestycja, funkcjonuje obecnie lotnisko modelarskie. Modele silnikowe emitują falę dźwiękową o innych parametrach niż helikoptery i znajdują się w powietrzu znacznie dłużej i w większej ilości niż będzie to miało miejsce w przypadku użytkowania helikopterów ratowniczych. Ww. istniejące źródła hałasu nie spowodowały dotychczas porzucenia rewirów przez ptaki, często zajmujące stanowiska lęgowe w bezpośrednim ich sąsiedztwie. Na tej podstawie można przewidywać, że hałas emitowany przez lotnisko nie wpłynie znacząco na lokalną populację lęgową ptaków.

Ryzyko kolizji z ptakami ma znaczenie nie tylko ze względu na ochronę ich populacji, ale również bezpieczeństwo lotów. W oparciu o obserwacje aktywności ptaków w powietrzu można racjonalnie ograniczyć analizę takiego ryzyka do trzech gatunków: mewy śmieszki, pustulki i jerzyka. Ptaki te odpowiadają za ponad 98% obserwowanej w pobliżu planowanego lotniska aktywności ptaków w powietrzu, przy największym udziale śmieszki. Przeprowadzone badania i analizy nie wskazują jednak na duże zagrożenie populacji tych gatunków związane z możliwymi kolizjami. Niezależnie od powyższego, ze względu na bezpieczeństwo ptaków i ludzi, wskazana jest bezwzględnie każdorazowa ocena czy na trasie planowanego przelotu lądującego lub startującego helikoptera nie znajdują się stada ptaków: w powietrzu, na ziemi lub wodzie (jako stałe miejsce koncentracji ptaków należy traktować wyspy z koloniami śmieszek na użytku ekologicznym). Stada takie należy omijać w odległości co najmniej 300 m, natomiast stałe kolonie mewy śmieszki na użytku ekologicznym w odległości co najmniej 500 m.



Na terenie przedsięwzięcia nie stwierdzono obecności chronionych ssaków. Jest to jednak potencjalne siedlisko kreta oraz karczownika ziemnowodnego (ze względu na bliskość zbiorników wodnych i cieków). Zbiorniki wodne położone na północny - wschód od planowanego lotniska są środowiskiem życia chronionych bobrów. Pobliskie tereny zabudowane, trawiaste i zadrzewienia mogą być siedliskiem drobnych ssaków objętych ochroną częściową, m.in. jeża wschodniego i kreta europejskiego. Zajęcie terenu przez inwestycję nie powinno spowodować zmniejszenia liczebności ww. gatunków, ewentualnie niewielką zmianę granic zajmowanych terytoriów. Przedsięwzięcie planowane na terenach otwartych znajduje się również poza obszarem preferowanych żerowisk i tras przelotów nietoperzy. Najbliższym żerowiskami są najprawdopodobniej wilgotne lasy liściaste oraz zbiorniki wodne. Najbliższą trasą przelotów może być międzywale Serafy. Przedsięwzięcie nie powinno stanowić istotnego zagrożenia dla tej grupy ssaków.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze głównego zbiornika wód podziemnych Subzbiornika Bogucice.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie jednolitej części wód podziemnych JCWPd o numerze 148 (PLGW2000148), dla której wyznaczono cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Aktualna ocena stanu wykazała dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód powierzchniowych i jednolitą część wód podziemnych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych.

Przedsięwzięcie planowane jest obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 2268).

Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna większość uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. 2018 poz. 2081 ze zm.), nie wystąpi w stosunku do przedmiotowej inwestycji, a pozostałe będą miały znikomy wpływ.

W związku z powyższym uznano, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko, wobec czego nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę, Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka uwzględniając opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie – **stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.**

Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka, uznał również, że warunki nałożone w opinii przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz Państwowego Gospodarstwa



Wodnego Wody Polskie – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie zostaną określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które inwestor zobowiązany jest do spełnienia.

Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*.



Postanowienie jest ostateczne i nie przysługuje na nie zażalenie.

Z up. Burmistrza  
Miasta i Gminy Wieliczka  
*mgr Krzysztof Kałuża*  
Dyrektor Wydziału  
Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Księżycowa 5, 01 – 934 Warszawa
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Mogilska 25, 31 – 542 Kraków
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie, ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31 – 109 Kraków
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Stroma 11, 32 – 020 Wieliczka
5. Wydział Mienia, ul. Pocztowa 1, 32 – 020 Wieliczka
6. Starostwo Powiatowe, Rynek Górny 2, 32 – 020 Wieliczka
7. Strony postępowania wg. załączonego wykazu
8. WGK-Ś a/a