



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

ST-I.4242.1.1.2015.JI

Tarnów, 20.04.2015 r.

**POSTANOWIENIE**

Działając na podstawie art. 90 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i pkt 2, ust. 4, ust. 7 i ust. 8 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późniejszymi zmianami) oraz art. 106 i 142 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267 z późniejszymi zmianami),

**w związku**

z postępowaniem w sprawie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa z przebudową linii kolejowej E30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap II, Przetarg 2.1. Stacja Wola Rzędzińska od km 84,400 do km 86,900 linii nr 91”, którego Inwestorem jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, działająca poprzez pełnomocnika Pana Macieja Adamezaka,

**postanawiam**

**uzgodnić realizację przedmiotowego przedsięwzięcia:**

I. z zachowaniem warunków zawartych w decyzji Wojewody Małopolskiego z 6 sierpnia 2008 roku znak: SR.III.AK.6665-1-57-07 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydanej dla inwestycji pod nazwą: „Modernizacja linii kolejowej E30 ( III korytarz ) na odcinku Kraków – Medyka – granica państwa w obszarze województwa małopolskiego”, w zakresie odnoszącym się do odcinka w kilometrażu 84,400 – 86,900 z poniższymi zmianami:

- na odcinku linii kolejowej w kilometrażu 84,400 – 86,900, w miejsce ekranów uzgodnionych w poz. 14 ww. decyzji środowiskowej, należy zrealizować ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach i o poniżej podanych parametrach:

Kilometr	Wysokość ekranu od główki szyny [m]	Lokalizacja i długość ekranu ( m )	
		tor 1 – strona prawa	tor 2 – strona lewa
85,502 – 85,731	3,5	-	229
85,731 – 85,766 <i>Ekran przejrzysty</i>	3,5	-	35

Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie  
33-100 Tarnów, al. Solidarności 5 - 9,  
tel./fax 014 696 32 46  
email: tarnow@rdos.krakow.pl

Kilometraż	Wysokość ekranu od główki szyny [m]	Lokalizacja i długość ekranu ( m )	
		tor 1 – strona prawa	tor 2 – strona lewa
85,766 – 85,990	3,5	-	224
85,990 - 86,140	3,0	-	150
84,400 – 84,797	3,0	397	-
84,785 - 84,835	3,0	50	-
85,498 – 85,850 <i>Ekran przezroczysty</i>	2,5	352	-

## II. Określam następujące, dodatkowe warunki na etapie realizacji i eksploatacji oraz użytkowania przedsięwzięcia:

1. Zaplecza budowy należy zlokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych.
2. Na czas prowadzenia inwestycji należy zorganizować zaplecze do składowania materiałów i odpadów powstających w czasie prac oraz postoju maszyn i urządzeń, a obszar zaplecza zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód podziemnych oraz utrzymywać w należytym porządku.
3. Na modernizowanym odcinku linii kolejowej należy zastosować ekrany akustyczne spełniające co najmniej poniższe parametry:

### Ekran nieprzezroczyste

- wskaźnik izolacyjności od dźwięków – powyżej 24 dB (klasa B3),
- wskaźnik pochłaniania dźwięku – ok. 11dB (klasa A3).

### Ekran przezroczyste

- wskaźnik izolacyjności od dźwięków – powyżej 24 dB (klasa B3).
- wskaźnik pochłaniania dźwięku – poniżej 4 dB (klasa A1).

## UZASADNIENIE

Wydział Infrastruktury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie wystąpił z wnioskiem znak: WI-X.7840.1.2015 z 26.01.2015 r. (data wpływu 30.01.2015 r.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa z przebudową linii kolejowej E30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap II, Przetarg 2.1. Stacja Wola Rzędzińska od km 84,400 do km 86,900 linii nr 91”, którego Inwestorem jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, działająca poprzez pełnomocnika Pana Macieja Adamczaka.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostało objęte decyzją Wojewody Małopolskiego znak: SR.III.AK.6665-1-57-07 z dnia 06.08.2008 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja linii kolejowej E30 ( III korytarz ) na odcinku Kraków – Medyka – granica państwa w obszarze województwa małopolskiego”, która została załączona wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko przez inwestora tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wniosku o pozwolenie na budowę oraz o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponieważ przedłożona dokumentacja pt. „Raport o oddziaływaniu inwestycja na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko przy uzyskaniu pozwolenia na budowę – stacja Wola Rzędzińska”, opracowana przez zespół projektowy w składzie: mgr inż. Maciej Magiera, mgr inż. Tomasz Podsiadło, mgr inż. Maciej Łukaszewicz oraz mgr inż. Małgorzata Magiera, nie spełniała wymagań przepisów ochrony środowiska, pismem znak: ST-L.4242.1.1.2015.JI z 18.02.2015 r. wezwano pełnomocnika inwestora Pana Macieja Adamczaka do uzupełnienia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W odpowiedzi na wezwanie, pełnomocnik inwestora pismem znak: 0617/AT/BBF/2015 z 27.02.2015 r. (data wpływu 03.03.2015 r.) przesłał wyjaśnienia do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 90 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późniejszymi zmianami), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił z wnioskiem znak: ST-L.4242.1.1.2015.JI z 06.03.2015 r. do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowiska przedmiotowego przedsięwzięcia. Wojewoda Małopolski podał do publicznej wiadomości obwieszczenie zawierające informacje o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji, przedmiocie decyzji, organach właściwych do wydania decyzji i dokonania uzgodnień, przystąpieniu do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, możliwości składania uwag i wniosków w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko w formie pisemnej, elektronicznej i ustnie do protokołu w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko, wyznaczając miejsce i 21 – dniowy termin do ich składania od 13 marca do 2 kwietnia 2015 r.

Przy piśmie znak: WI-X.7840.1.2015 z 9 kwietnia 2015 r. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie poinformował, iż obwieszczenie Wojewody Małopolskiego o zapewnieniu możliwości udziału społeczeństwa w ponownej ocenie oddziaływania na środowiska dla przedmiotowej inwestycji zostało umieszczone:

- na tablicy ogłoszeń urzędowych w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie oraz w Delegaturze MUW w Tarnowie, a także w Biuletynie Informacji Publicznej MUW na stronie głównej w dziale „Infrastruktura” w terminie od 12 marca do 2 kwietnia 2015 r.,
- na tablicach ogłoszeń urzędowych oraz na stronie internetowej Urzędu Gminy Tarnów, w terminie od 12 marca do 2 kwietnia 2015 r., a także w miejscach planowanego przedsięwzięcia, w terminie od 19 marca do 8 kwietnia 2015 r.,
- w prasie lokalnej (Gazeta Krakowska) w dniu 12 marca 2015 r.

W trakcie postępowania, w wyznaczonym 21 - dniowym terminie, do Wydziału Infrastruktury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie nie zgłoszono uwag ani wniosków dotyczących przedmiotowego odcinka linii kolejowej w km 84,400 – 86,900, o czym poinformowano Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, przy piśmie znak: WI-X.7840.1.2015 z 9 kwietnia 2015 r.

W toku postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem znak:

ST-L4242.1.1.2015.JI z 06.03.2015 do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem znak: NS.9022.10.40.2015 z 30.03.2015 r. (data wpływu 02.04.2015 r.) zaopiniował przedmiotową inwestycję w zakresie sanitarno – higienicznym z zastrzeżeniem realizacji inwestycji w oparciu o rozwiązania projektowe przyjęte przez Inwestora i przedstawione w raporcie.

W niniejszym postanowieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska podtrzymał warunki zawarte w decyzji środowiskowej Wojewody Małopolskiego z 6 sierpnia 2008 r., które dotyczyły odcinka w kilometrażu 84,400 – 86,900, uszczegóławiając niektóre z nich oraz określił dodatkowe uwarunkowania.

Odcinek stacja Wola Rzędzińska (km 84,400 – 86,900) położony jest na magistralnej linii kolejowej nr 91 Kraków - Medyka - Granica Państwa. Linia ta jest linią dwutorową, zelektryfikowaną. Przedmiotowy odcinek korytarza E30 przebiega przez województwo małopolskie, gminę Tarnów.

Teren stacji Wola Rzędzińska znajduje się w złym stanie technicznym. Torowisko linii kolejowej odwodnione jest głównie za pomocą nieumocnionych, otwartych rowów ziemnych bezodpływowych, które w wielu miejscach są płytkie lub niedrożne i zarośnięte, nie zapewniają odpowiedniego odwodnienia podtorza na szlaku. Lokalnie występuje umocnienie rowów korytkami głębokimi („krakowskimi”).

Istniejąca infrastruktura na stacji Wola Rzędzińska od km 84,400 do km 86,900 wymaga przebudowy bądź budowy w zakresie:

- układu torowego,
- układu drogowego,
- robót odwodnieniowych,
- obiektów inżynierskich,
- elektroenergetyki – kolizje,
- kolizji wod.-kan. i gaz,
- linii potrzeb nietrakcyjnych,
- telekomunikacji,
- sterowania ruchem kolejowym,
- budynku nastawni,
- ekranów akustycznych dodatkowych, nie wymienionych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- rozbiórek nie objętych wcześniejszymi pozwoleniami na rozbiórkę.

Do projektowania układu torów przyjęto założenia zgodne z projektem budowlanym tj. prędkość kursowania pociągów pasażerskich z taborem klasycznym  $V_p \max = 160 \text{ km/h}$  i pociągów towarowych  $V_t \max = 120 \text{ km/h}$  oraz dopuszczalny nacisk osi 221 kN.

Przewidziano budowę torów stacyjnych nr 5, 7 i 9 do obsługi bocznicy CPN, które poza przebudową głowicy wjazdowej i wyjazdowej, pozostawiono bez zmian.

Na stacji zaprojektowano nowy tor zeberkowy ochronny nr 17 oraz tor wyciągowy nr 13. Na stacji zostaną zabudowane też 3 nowe rozjazdy zwyczajne.

Układ torowy w profilu zaprojektowano tak, aby uzyskać odcinki o jednostajnym pochyleniu o długości minimum 750 m, a także podniesiono niweletę torów w celu zapewnienia odpowiedniej konstrukcji na obiektach inżynierskich.

Na stacji zaprojektowano tory z szyn typu 49E1, spawanych w tor bezстыkowy, na podkładach strunobetonowych, w rozstawie 0,70 m i podsypce tłuczniowej o grubości nie mniej

niż 21 cm pod podkładem strunobetonowym, z zastosowaniem poliuretanowych przekładek podszytowych.

Na boczniczy CPN zaprojektowano tory klasyczne z szyn typu 49E1, na podkładach drewnianych lub strunobetonowych, w rozstawie 0,70 m i podsypce tłuczniowej o grubości nie mniej niż 21 cm pod podkładem strunobetonowym i 16 cm pod podkładem drewnianym, z zastosowaniem poliuretanowych przekładek podszytowych.

Zaprojektowano konstrukcję wzmocnienia torowiska w postaci warstwy ochronnej grubości 0,15 m, z niesortu, umożliwiającą uzyskanie na powierzchni torowiska modułu odkształcenia = 120 MPa. Warstwa ochronna układana będzie na geowłókninie separacyjno – drenującej, ułożonej na istniejącym wyprofilowanym podtorzu dogęszczonym po zdjęciu istniejącej nawierzchni.

Koronę torowiska na stacji zaprojektowano z pochyleniem 3% na zewnątrz podtorza. Na stacji zaprojektowano skarpy o pochyleniu 1:1,5.

Postępowanie w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko wykazało, że przy zastosowaniu wnioskowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy oddziaływania hałasu na obszarach chronionych pod względem oddziaływania akustycznego powinny zostać dotrzymane. W celu wyeliminowania negatywnego oddziaływania akustycznego i zabezpieczenia terenów chronionych przed hałasem konieczna jest realizacja urządzeń ochronnych w postaci ekranów akustycznych, we wskazanych w niniejszym postanowieniu lokalizacjach. Rozbieżność między lokalizacjami i ilością ekranów zaproponowanych w raporcie sporządzonym w lipcu 2007 r. i zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, a lokalizacjami przedłożonymi w projekcie budowlanym, wynika z systematycznego wzbogacania wiedzy o terenie i środowisku w rejonie planowanej inwestycji, jak i z większej szczegółowości projektu budowlanego. Znaczenie ma również aktualizacja prognozy ruchu dla projektowanej linii. Istotne znaczenie dla zmiany parametrów ekranów akustycznych było wprowadzenie zmian /zwiększenie/ dopuszczalnych poziomów hałasu wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109), zmienionym następnie obwieszczeniem Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 22.01.2014 r., poz. 112).

Na chwilę obecną autorzy raportu przyjęli, że ekrany zaproponowane w niniejszym postanowieniu spełniają najlepiej wymogi prawa w zakresie ochrony akustycznej. Ekran akustyczny będą wykonane na odcinku 85,731 – 86,140 km po lewej stronie torów oraz na odcinku od 84,400 – 85,850 km po prawej stronie torów. Szczegółową lokalizację ekranów określono w niniejszym postanowieniu i jest ona zgodna z rozwiązaniami zawartymi w zmienionym projekcie budowlanym. Zgodnie z operatem akustycznym, ekrany zlokalizowano stosując zasadę, aby były one położone najbliżej źródła hałasu wykorzystując naturalne ukształtowanie terenu oraz tak, aby cień akustyczny obejmował tereny chronione akustycznie. Przeprowadzone obliczenia, z wykorzystaniem stosownego programu, analizy planistycznej oraz analizy warunków technicznych wykazały, iż zaprojektowane ekrany na odcinku w podanym powyżej kilometrażu będą chronić przed podwyższonym oddziaływaniem akustycznym dla prognozy ruchu przewidzianej na 2025 r.

W projekcie budowlanym oraz raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zaprojektowano również ekrany akustyczne oznaczone symbolami:

- Ed17L1 na odcinku od 85,123 do 85,418 km,
- Ed17P3 na odcinku od 85,077 do 85,466 km,
- Ed17P5 na odcinku od 86,100 do 86,283 km.

Z porównania oddziaływania linii kolejowej w wersji bez ekranów i z ekranami, wynika brak konieczności lokalizacji ekranów akustycznych na powyższych odcinkach. W zasięgu

oddziaływania ponadnormatywnego poziomu hałasu nie występują obszary objęte ochroną akustyczną.

Również analiza długości ekranów o symbolach:

- Ed17L2 na odcinku od 84,785 do 84,975 km,
- Ed17P4 na odcinku od 85,498 do 86,128 km,

wykazała brak potrzeby montażu ekranów akustycznych na całej długości odcinków.

Z przedstawionego przez pełnomocnika Inwestora aneksu nr 1 do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, opracowanego przez zespół projektowy w składzie mgr inż. Maciej Magiera oraz mgr inż. Tomasz Podsiadło wynika, iż likwidacja ekranów akustycznych o symbolach Ed17L1, Ed17P3 i Ed17P5 oraz ograniczenie długości ekranów akustycznych o symbolach:

- Ed17L2 z kilometrażu 85,502 do 86,240 km na kilometraż 85,502 do 86,140 km,
- Ed17P4 z kilometrażu 85,498 do 86,128 km na kilometraż 85,498 do 85,850 km,

nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych norm na terenach objętych ochroną akustyczną.

Dlatego też odstąpiono od realizacji ekranów akustycznych Ed17L1, Ed17P3 oraz Ed17P5, a także skrócono długości odcinków Ed17L2 i Ed17P4.

W pobliżu modernizowanego odcinka nie przebiegają żadne istotne trasy komunikacyjne. Występują jedynie drogi o znaczeniu lokalnym. Drogi te zostały ujęte w obliczeniach skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia.

Odwodnienie na stacji zaprojektowano w formie rowów ziemnych, otwartych, z dnem umocnionym korytkami płytkimi w celu zwiększenia szybkości przepływu i zabezpieczenia go przed zamulaniem. W kilku lokalizacjach, z uwagi na brak miejsca, rowy zastąpiono drenokolektorem wraz ze studniami rewizyjnymi o średnicy 1 000 mm i 1 200 mm. Minimalne spadki rowów wynoszą 0,2%. Skarpy rowów umocniono jedną warstwą płyt chodnikowych z pochylem 1:1,5. Od przepustu w km 86,301 po stronie toru nr 2, z uwagi na połączenie z innym rowem o dużym przepływie wody, zaprojektowano rów o szerokości 1,00 m i wysokości 0,90 m z dnem i skarpami umocnionymi płytami ażurowymi. Pod zjazdami rowy zarurowano z obrukowaniem na wlocie i wylocie. Z uwagi na obsługę na stacji pociągów z substancjami ropopochodnymi i wymóg ochrony wód podziemnych i cieków naturalnych, na całej długości stacji zaprojektowano system rowów szczelnych, poprzez położenie pod korytkami i płytkami chodnikowymi foli.

W studzienkach, przed odprowadzeniem wód do cieków, zamontowane będą zamknięcia awaryjne oraz urządzenia umożliwiające opuszczenie systemu odwodnieniowego przez drobne zwierzęta. Urządzeniami tymi są zamontowane karbowane rury polimerowe, które umożliwią wychodzenie małych zwierząt na teren przyległy lub z powrotem do osadnika przed studnią. Rury będą umożliwiały opuszczenie studni zarówno przy osadniku wypełnionym wodą jak i pustym (w porze suchej).

Odprowadzane wody opadowe spełniać będą wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U z 16 grudnia 2014 r., poz. 1800), tj. będą posiadały stężenia poniżej 100 mg/dm<sup>3</sup> dla zawiesiny ogółem oraz poniżej 15 mg/dm<sup>3</sup> dla węglowodorów ropopochodnych.

Zaprojektowany system odwadnia torowiska zabezpieczy wody powierzchniowe i podziemne przed zanieczyszczeniem na etapie eksploatacji linii kolejowej po modernizacji.

Teren przedsięwzięcia znajduje się na dwóch obszarach JCWP (jednolita części wód powierzchniowych) PLRW200012214889 „Wątek” oraz PLRW200017218769 „Grabinka”, które zgodnie z informacjami zawartymi w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły nie są zagrożone nieosiągnięciem wyznaczonych celów środowiskowych dla wód powierzchniowych zgodnie z zapisami art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Zgodnie z planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza, który dla regionu Górnej Wisły został zatwierdzony na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 22 lutego 2011 r. (opublikowany w M.P. Nr 49, poz. 549), teren lokalizacji planowanego przedsięwzięcia znajduje się w granicach wydzielonej jednostki JCWPd (jednolita część wód podziemnych) nr 139.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało takich oddziaływań na środowisko wód powierzchniowych i podziemnych, które mogłyby powodować nieosiągnięcie celów środowiskowych ustalonych dla JCWP i JCWPd zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Modernizacja linii będzie wiązała się z wycinką drzew lub krzewów. Inwestor posiada decyzję Wójta Gminy Tarnów znak: IR.6131.310.2014 z 14.07.2014 r. na usunięcie drzew i krzewów w miejscach kolidujących z planowaną infrastrukturą.

Inwestor posiada zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: ST-1.6401.37.2012.PK z 21.01.2013 r. na:

- płoszenie oraz w przypadku nieskutecznego płoszenia na wylapywanie i przenoszenie następujących gatunków zwierząt: jaszczurka zwinka (*Lacerta agilis*), zaskroniec zwyczajny (*Natrix natrix*), żmija zygzakowata (*Vipera berus*), padalec (*Anguis fragilis*) poza obszar robót,
- wypłaszanie ręczne lub za pomocą czerpaka herpetologicznego i przenoszenie następujących gatunków zwierząt: żaba zwinka (*Rana dalmatina*), żaba trawną (*Rana temporaria*), żaba zieloną (*Rana esculenta complex*), ropucha zieloną (*Pseudoepidalea viridis*), ropucha szarą (*Bufo bufo*) oraz na wypłaszanie ręczne lub przenoszenie ślimaka winniczka (*Helix pomatia*) i jeża europejskiego (*Erinaceus europaeus*) poza obszar robót.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiada również decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OP-1.6440.3.2013.PWi z 17.01.2013 r. na zniszczenie wszystkich osobników kruszyny pospolitej (*Frangula alnus*) oraz siedlisk jej występowania, a także na zniszczenie wszystkich osobników kaliny koralowej (*Viburnum opulus*) oraz siedlisk jej występowania.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w decyzji Wojewody Małopolskiego znak: SR.III.AK.6665-1-57-07 z 6 sierpnia 2008 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja linii kolejowej E30 ( III korytarz ) na odcinku Kraków – Medyka – granica państwa w obszarze województwa małopolskiego” i spełnieniu warunków zawartych w niniejszym postanowieniu, planowane do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

Inwestycja nie będzie wywierała negatywnego wpływu na obszary Natura 2000, z których najbliższy – Dolna Wisłoka z Dopływami PLH180053 – zlokalizowany jest w odległości ok. 7 km od terenu inwestycji. Obszar obejmuje rzekę Wisłokę (dwa odcinki: Podleszany – ujście Wielopolki w Brzeźnicy, Dębica – ujście Chotowskiego Potoku) wraz z kilkoma dopływami. Podstawowym celem ochrony w obszarze jest utrzymanie siedlisk wodnych oraz siedlisk nadrzecznych pozostających ze sobą w dynamicznej równowadze. Odcinki doliny Wisłoki i wybranych dopływów charakteryzują się umiarkowanym stopniem przekształcenia siedlisk pozakorytowych. Przeważają zbiorowiska lasów łęgowych [kod: 91E0]. Terasy Wisłoki w znacznym stopniu porośnięte są krzewiastymi formacjami wierzb wąskolistnych, pozostających w kompleksie przestrzennym z niżowymi ziołoroślami nadrzeczными [kod: 6430-3] i pozostałościami łągi topolowej [kod: 91E0-2], głównie z topolą czarną. Nad dopływami Wisłoki występują płaty niżowego łągi olszowo-jesionowego

[kod: 91E0-3], czasami z towarzyszeniem podgórskiego łęgu strumykowego [kod: 91E0-5]. Na skraju doliny lub na wysokich brzegach występują wilgotne postaci łąk świeżych [kod: 6510-1]. Wody rzeki Wisłoki i jej dopływów są siedliskiem cennych gatunków ryb z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Najcenniejsze gatunki ryb stwierdzone w obszarze, to: brzana peloponeska, głowacz białopłetwy, boleń pospolity, koza pospolita, minóg strumieniowy, piskorz. Wśród cennych gatunków zwierząt w obszarze występują także m.in.: kumak nizinny i skójką gruboskorupowa. Do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń zidentyfikowanych dla obszaru należą: zmiana sposobu uprawy, nawożenie (nawozy sztuczne), stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych, uprawa, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, odpady, ścieki, pozyskiwanie/usuwanie zwierząt (ładowych), w tym chwytanie, trucie, kłusownictwo.

Biorąc pod uwagę ww. rodzaje głównych zagrożeń dla właściwego zachowania siedlisk przyrodniczych i gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Dolna Wisłoka z Dopływami PL.H.180053 uznano, że realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie wpłynie negatywnie na cele i przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Realizacja inwestycji będzie miała miejsce poza siedliskami przyrodniczymi chronionymi w przedmiotowym obszarze Natura 2000, nie spowoduje spadku liczebności populacji gatunków będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze oraz zmniejszenia zasięgu ich występowania, nie spowoduje pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych, uszczuplenia ich powierzchni i zmiany ich cech charakterystycznych. Realizacja inwestycji nie pogorszy integralności obszaru Natura 2000 i nie wpłynie negatywnie na jego powiązania z innymi obszarami w sieci Natura 2000.

Biorąc powyższe pod uwagę, postanowiono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 90 ust. 8 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późniejszymi zmianami), na postanowienie nie przysługuje zażalenie. Zgodnie z art. 142 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267 z późniejszymi zmianami), postanowienie można zaskarżyć do wywołaniu od decyzji o pozwoleniu na budowę.



Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie  
*[Signature]*  
mgr Rafał Koszałki

Otrzymują:

1. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie Wydział Infrastruktury, ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków.
2. Pan Maciej Adameczak (BBF Sp. z o.o., 60-451 Poznań, ul. Dąbrowskiego 461) – pełnomocnik Inwestora
3. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa
4. ST-I aa.