



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

OO.4201.6.2014.AK

Kraków, dnia 9.07.2015 r.

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 § 1, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit h w związku z art. 75 ust.1 pkt 1 lit. a tiret drugie, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 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 (tekst jednolity z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010, nr 213 poz. 1397 ze zm.),

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 13.05.2014 r. znak: IRO3PI-0815- POIiŚ 7.1-74-33/23/2014 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działające przez pełnomocnika Pana Włodzimierz Żmudę, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów**”,

po uzyskaniu opinii

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 25 kwietnia 2015 r. znak: NZ-PG-420-189/15, ZL/2015/04/66,
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce z dnia 29 kwietnia 2015 r. znak: PSEE.ZNS-420-II-20/15,

**orzekam**

**I. Ustaliam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów” dla Wariantu 1 i jednocześnie:**

**Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie dotyczące modernizacji linii kolejowej E30 zlokalizowane jest na terenie województwa małopolskiego, w mieście Krakowie oraz częściowo w powiecie wielickim. Planowane przedsięwzięcie obejmuje działki kolejowe zamknięte i częściowo działki niebędące własnością PKP.

Planowane przedsięwzięcie jest elementem Europejskiego Korytarza Transportowego nr III Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka – Lwów – Kijów i wchodzi w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T objętej umowami AGC i AGTC.

Podstawowe cele i efekty przyszłej modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów obejmują m.in.:

- spełnienie wymagań określonych w Dyrektywie 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei we Wspólnocie, w tym:
  - przygotowanie infrastruktury technicznej linii do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich i towarowych tj. prędkości pociągów zestawionych z taboru klasycznego w ruchu pasażerskim 100 – 160 km/h, a w ruchu towarowym 80 - 120 km/h i maksymalnego nacisku 221 kN na oś,
- dostosowanie do nacisku 25 ton (245 kN) na oś, modernizowanych i przebudowywanych obiektów inżynierskich,
- zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem kolejowym (srk) na długości całej linii i wyposażenie obiektów w instalacje sygnalizacji pożaru i włamania oraz systemy gaszenia pożaru,
- przebudowę kolejowej energetyki nietrakcyjnej (oświetlenie, ogrzewanie rozjazdów, system zasilania w energię elektryczną),
- optymalizację układów torowych na stacjach,
- poprawę jakości przewozów i wzrost efektywności wykorzystania linii kolejowej poprzez umożliwienie po zakończeniu zadania realizowania oferty przewozowej z użyciem nowoczesnego taboru nowej generacji dla wprowadzenia wyższej prędkości operacyjnej oraz skrócenia czasu jazdy i zwiększenia przepustowości linii,
- zwiększenie przepustowości linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Osobowy – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów poprzez przejęcie ruchu aglomeracyjnego przez nowo wybudowane tory,
- zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności,
- uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie ilości klientów przez:
  - zwiększenie komfortu podróży,
  - skrócenie czasu podróży,
  - zwiększenie konkurencyjności kolei (prędkość i punktualność),
  - zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów na liniach aglomeracji krakowskiej,
  - zwiększenie bezpieczeństwa przewozu podróżnych,
  - eliminację barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania,
  - ochronę środowiska naturalnego na terenach położonych wzdłuż linii kolejowej.

## **2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

- 2.1. Zaplecze budowy oraz przebieg prac budowlanych należy zorganizować w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym:
  - a. zaplecze budowy oraz bazy materiałowe należy zlokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych oraz ujęć wód podziemnych.
  - b. należy stosować nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy.

- c. należy zabezpieczyć odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych,
  - d. w sytuacji wystąpienia awarii, w skutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
  - e. zaplecza budowy należy wyposażyć w urządzenia sanitarne z zapewnieniem wywozu ścieków socjalno – bytowych do oczyszczalni ścieków.
- 2.2. Organizacja placu budowy powinna uwzględniać ochronę powierzchni ziemi, polegającą w szczególności na ograniczeniu zajętości terenu i zmian ukształtowania:
- a) należy przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności,
  - b) należy minimalizować powierzchnie pod zaplecze budowy oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy przywrócić te tereny do stanu wyjściowego,
  - c) podczas prowadzenia prac budowlanych do transportu wykorzystywać w pierwszej kolejności istniejące drogi lokalne.
- 2.3. Należy zapewnić bezpieczną organizację ruchu na czas budowy, w szczególności przez wyznaczenie bezpiecznych przejść dla pieszych, w razie konieczności poprzez zabezpieczenie miejsca robót barierami ochronnymi oraz ograniczenie prędkości ruchu pojazdów, w tym:
- a) maszyn budowlanych do 15 km/h w obszarze placu budowy.
  - b) samochodów ciężarowych do 30 km/h w obszarze placu budowy.
- 2.4. W celu ograniczenia emisji hałasu, zobowiązuje się Inwestora do stosowania następujących działań w rejonie terenów chronionych akustycznie:
- a) prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00, z zastrzeżeniem: roboty budowlane wymagające użycia sprzętu mechanicznego o głośności ponad 85 dB realizować od godz. 7.00 do 19.00.
  - b) ograniczać jednoczesną pracę kilku maszyn budowlanych.
- 2.5. W celu zredukowania emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza na etapie budowy należy:
- a) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia),
  - b) przechowywać cement w hermetycznych zbiornikach (jeśli beton będzie wytwarzany na miejscu),
  - c) ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym,
  - d) materiały sypkie przeładowywać i magazynować w sposób, który eliminuje pylenie,
  - e) ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na etapie budowy,
  - f) wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, który jest eksploatowany i konserwowany w sposób prawidłowy,
  - g) plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie, w tym:
    - podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, które powodują wzmożone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym należy eliminować to zjawisko poprzez zraszanie dróg dojazdowych i technologicznych,
    - dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę jezdnia winna zostać posprzątana z zalegającego błota.
- 2.6. Należy gospodarować odpadami w czasie budowy i eksploatacji, w sposób minimalizujący ich ilość i prowadzić selektywną zbiórkę – w szczelnych pojemnikach, w wydzielonych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed dostępem osób postronnych, a następnie przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na odbiór, transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.

- 2.7. Materiały budowlane oraz odpady należy składować na terenie wyposażonym w zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego.
- 2.8. W celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze:
- a) prace na terenach przyrodniczo wrażliwych, np. tereny łąk, podmokłe, starorzeczka, rzeki winny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym;
  - b) w trakcie realizacji mostów na rzece Wisła należy montaż konstrukcji przęsł wykonywać w formie nasuwania, ze scaleniem elementów przęsł na jednym z brzegów;
  - c) prace związane z modernizacją/przebudową obiektów mostowych należy prowadzić poza okresem tarła i inkubacji ryb występujących w ciekach, tj. poza okresem marzec – czerwiec, z wyjątkami: dopuszcza się prowadzenie prac na rzece Wildze w miesiącach lipiec – czerwiec, a na rzece Wisła przez cały rok;
  - d) przepust dostosowany do migracji dla płazów i małych zwierząt w km 12,000 (+/- 50 m) winien posiadać płotki ochronno – naprowadzające o długości ok. 150 m w każdą stronę;
  - e) w km 11+600, 11+900, 12+000, 12+400, 12+500, 12+700, 13+00, 15+700, 15+900, 16+000 należy zastosować szczeliny pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wys. min. 10 cm wraz z zastosowaniem dodatkowo usypanych ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa, ułatwiających przemieszczanie się małym zwierzętom;
  - f) nie dopuszczać do tworzenia się głębokich zastoisk wodnych i zasypywać je na bieżąco;
  - g) zabezpieczyć miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, tj. czasowe rowy, betonowe konstrukcje, studzienki itp. w przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierzęcia, należy je bezzwłocznie odłowić i przenieść poza teren inwestycji;
  - h) należy zastosować wygradzenia terenu niezbędnego dla realizacji inwestycji w miejscach o wysokim prawdopodobieństwie występowania płazów (zbiorniki wodne, tereny podmokłe itp.). W oparciu o ogrodzenie z folii lub siatki o oczkach 0,5 x 0,5 cm lub agrotkaniny, rozpiętej na palikach, do wysokości ok. 0,5 m n.p.t., z 10-15 cm daszkiem górnym (nawisem), w dolnej części wkopanej w podłoże do głębokości min 15 cm, w celu uniemożliwienia przedostawania się zwierząt na teren budowy;
  - i) zaplecza budowy, w tym składy materiałów i odpadów, bazy techniczne należy lokalizować poza terenami cennymi przyrodniczo (np. tereny podmokłe, doliny rzek);
  - j) wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. wycinka może być prowadzona od 1 września do 15 marca. Dopuszcza się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów w innym terminie, pod warunkiem stwierdzenia, że nie występują na nich lęgi oraz pod ścisłym nadzorem ornitologa;
  - k) drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.:
    - poprzez wydzielenie drzewa / krzewu polegające na całkowitym ogrodzeniu zwartym płotem powierzchni, na których rosną drzewa wraz z powierzchniami zajmowanymi przez korzenie, a nawet rzuty koron,
    - poprzez zabezpieczenie pnia drzewa w celu ochrony kory przed otarciami czy ubytkami - oszalowanie pnia lub owinięcie go matami np. ze słomy; przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia na wysokości około 2 m (jeśli jest to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem,
    - poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach. W obrębie korony drzewa wykop wykonywany będzie ręcznie,

- poprzez zabezpieczenie konarów drzew przez np. podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi, konarów do nadległych lub podparcie podporą tak aby nie uszkodzić ich kory;
- 2.9. Z uwagi na położenie części terenu inwestycji w strefie nadzoru konserwatorskiego konieczne jest uzgodnienie rozwiązań projektowych z właściwym konserwatorem zabytków.
- 2.10. W przypadku ujawnienia w wykopach budowlanych przedmiotów mających cechy historyczne należy:
- wstrzymać roboty mogące je zniszczyć lub uszkodzić,
  - zabezpieczyć miejsce znaleziska,
  - niezwłocznie zawiadomić właściwego konserwatora zabytków w Krakowie.

## **II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:**

W dokumentacji służącej do wydania ww. decyzji należy uwzględnić poniższe rozwiązania chroniące środowisko:

- Jako podstawowy sposób odwodnienia modernizowanej linii kolejowej należy zaprojektować odwodnienie wgłębne z wykorzystaniem drenów, drenokolektorów i kolektorów.
- Dopuszcza się realizację rowów bocznych, na krótkich odcinkach umocnionych korytkami płytkim.
- Na odcinku 7 modernizowanej linii kolejowej dopuszcza się realizację odwodnienia jako powierzchniowego ze skierowaniem wód do rowów przytorowych, przy czym odwodnienie wszystkich przystanków osobowych winno zostać zrealizowane za pomocą drenów.
- Należy wykonać szczelne systemy odwodnienia estakad, mostów kolejowych nad rzeką Wisłą, a także pozostałych obiektów mostowych, wiaduktów oraz przepustów na modernizowanym odcinku linii kolejowej. Dopuszcza się realizację odwodnienia małych przepustów zagłębionych w nasypie, poprzez zebranie wody z podtorza systemem odwodnienia liniowego (drenokolektory i rowy odwadniające).
- Wody z projektowanego odwodnienia odcinków 1, 2 i 4 winny być odprowadzane do miejskiej sieci kanalizacyjnej, dodatkowo w celu ograniczenia ilości wód odprowadzanych do kanalizacji z planowanych estakad, należy wykonać zbiorniki retencyjne umożliwiające ich czasowe przetrzymanie. W przypadku pozostałych odcinków modernizowanej linii kolejowej, z których wody opadowe odprowadzane będą głównie do odbiorników naturalnych, w szczególności rzeki Serafy, na etapie rozwiązań projektowych należy przeanalizować konieczność wykonania zbiorników retencyjnych na wody opadowe przed ich odprowadzeniem do końcowych odbiorników.
- Podczas prac remontowych oraz budowlanych na mostach nad rzeką Wisłą należy stosować zabezpieczenia zapobiegające przedostawaniu się zanieczyszczeń do rzeki (m.in. prowadzenie prac związanych z wykonaniem nowych filarów oraz remontem istniejących pod osłoną ścianek szczelnych, wykonywanie prac remontowych istniejącej konstrukcji nadwodnej z pomostów roboczych podwieszanych lub rusztowań ustawionych na barkach zakotwiczonych w nurcie rzeki).
- Nowy fragment przekładanego koryta Serafy winien posiadać parametry zbliżone do koryta istniejącego na przekładanym odcinku, a zasypanie dotychczasowego koryta może nastąpić po zrealizowaniu nowego fragmentu koryta i wprowadzeniu do niego wody.
- Na etapie robót budowlanych wody z wykopów przed wprowadzeniem do odbiorników winny zostać oczyszczone w zakresie usuwania zawiesiny.

9. Określić sposób postępowania z masami ziemnymi.
10. Na następujących obiektach inżynierskich należy zastosować maty wibroizolacyjne:  
na linii 133 w km ok.: 67,350; 67,400; 67,800; 68,200; 69,100; 69,500  
na linii 91 w km ok.: 0,100; 0,500; 0,600; 0,800; 1,100; 1,300; 1,900; 2,700; 3,000; 4,300;  
6,000; 10,000; 12,200; 13,300; 14,000; 14,400; 15,700 oraz na estakadzie na odcinku 4,  
przejściu pod torami na odcinku 5, 6 i 7.  
na linii 100 w km ok. 10,000
11. Należy zastosować szlifowanie szyn.
12. Należy dobrać odpowiednie zabezpieczenia eliminujące potencjalny wpływ inwestycji pod  
względem drgań na sąsiadujące budynki.

### **III. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:**

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

### **IV. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

### **V. Nakładam obowiązek kompensacji przyrodniczej**

1. Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy linii kolejowej, w miejscach nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego i kolejowego w stosunku 1:2 (nowe/usunięte).
2. Nasadzenia z gatunków rodzimych winny być wprowadzone na terenie miasta Krakowa.
3. Z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Krakowie należy uzgodnić jakość materiału nasadzeniowego, dobór gatunkowy w zależności od lokalizacji, ustalenie stosunku ilościowego drzewa /krzewy.

### **VI. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.**

### **VII. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie poza terenem budowy standardów jakości środowiska, w tym ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz analizy wynikającej z nałożonej kompensacji przyrodniczej, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**

Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

### **VIII. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania.**

Na obecnym etapie nie stwierdzono konieczności utworzenia takiego obszaru. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania może być wyznaczony w przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże taką konieczność.

### **IX. Stwierdzenie zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.**

Przedsięwzięcie dotyczy modernizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym zatem

zgodnie z *ustawą OOS* nie ma konieczności stwierdzania zgodności jego realizacji z obowiązującymi mpzp.

#### **X. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:**

Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

### **UZASADNIENIE**

Pan Włodzimierz Żmuda, działając w imieniu Inwestora tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wystąpił z wnioskiem z dnia 13.05.2014 r. (skutecznie uzupełnionym w dniu 18.06.2014 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”**.

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, pełnomocnictwo dla Pana Andrzeja Kanii i Pana Włodzimierza Żmudy do reprezentowania Spółki wobec władz i urzędów.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.).

Przedmiotowa inwestycja dotyczy przebudowy linii kolejowej (przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko) oraz realizowana będzie w części na terenie zamkniętym, stąd zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit h oraz art. 75 ust. 6 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 z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – dalej *Regionalny Dyrektor w Krakowie*.

*Regionalny Dyrektor w Krakowie*, na podstawie art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego pismami znak: OO.4201.6.2014.AK z dnia 23.06.2014 r. i 9.07.2014 r. zawiadomił wszystkie strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekraczała 20, co wynika z przedłożonych do wniosku wypisów z rejestru gruntów, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Wywieszenie zawiadomienia na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie – dalej *RDOŚ w Krakowie* miało miejsce w dniach od 23 czerwca 2014 r. do 30 lipca 2014 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 24 czerwca 2014 r. do 9 lipca 2014 r. i od 11 lipca 2014 r. do 26 lipca 2014 r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka w terminie od 11 lipca 2014 r. do 11 sierpnia 2014 r. Informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych *RDOŚ w Krakowie*, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Pismem z dnia 23.06.2014 r. znak: OO.4201.6.2014.AK *Regionalny Dyrektor w Krakowie* wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

i ustalenia zakresu raportu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 8.07.2014 r. znak: NZ-PG-420-279/14 ZL/2013/06/1075 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 9.07.2014 r. znak: OO.4201.6.2014.AK *Regionalny Dyrektor w Krakowie* wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieliczce o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalenia zakresu raportu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wieliczce pismem z dnia 24.07.2014 r. znak: PSSE.ZNS-420-II-20/14 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu Karty informacyjnej przedsięwzięcia, *Regionalny Dyrektor w Krakowie* mając na uwadze zakres planowanych prac i lokalizację inwestycji wydał postanowienie z dnia 8 sierpnia 2014 r. znak: OO.4201.6.2014.AK, w którym stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając jednocześnie zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko. Obwieszczenie o wydaniu przedmiotowego postanowienia zamieszczone było na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 3 do 18 września 2014 r, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka od 2 do 14 września 2014 r , natomiast na tablicy ogłoszeń *RDOŚ w Krakowie* w okresie od 29 sierpnia do 18 września 2014 r. Informacja o wydanym postanowieniu zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych *RDOŚ w Krakowie*, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

*Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie* następnie zawiesił postępowanie postanowieniem z dnia 29 września 2014 r. znak: OO.4201.6.2014.AK. Obwieszczenie o wydaniu postanowienia zamieszczone było na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 7 do 22 października 2014 r, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka od 6 do 20 października 2014 r , natomiast na tablicy ogłoszeń *RDOŚ w Krakowie* w okresie od 30 września do 15 października 2014 r.

Przy piśmie z dnia 16 stycznia 2015 r. znak: IREPI3-0815- POLiŚ 7.1-74-33-02/15 Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tut. Dyrekcji raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wykonany przez zespół autorski pod kierownictwem: dr Jacka Kurzawa (Poznań, grudzień 2014 r).

W związku z powyższym *Regionalny Dyrektor w Krakowie* postanowieniem z dnia 10.02.2015 r. podjął zawieszony postępowanie, informując poprzez obwieszczenie z dnia 13.02.2015 r. strony postępowania.

Po szczegółowej analizie rozwiązań przyjętych w raporcie, *Regionalny Dyrektor w Krakowie* pismem z dnia 13 lutego 2015 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do merytorycznego uzupełnienia raportu.

Pełnomocnik Inwestora przy piśmie z dnia 16 marca 2015 r. znak: IREPI3-0815- POLiŚ 7.1-74-33.13/15 przedłożył aneks do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

*Regionalny Dyrektor w Krakowie* pismem z dnia 31 marca 2015 r. znak: OO.4201.6.2014.AK wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie i w Wieliczce o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Zarówno Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 25 kwietnia 2015 r. znak: NZ-PG-420-189/15, ZL/2015/04/66, jak i Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wieliczce pismem z dnia 29 kwietnia 2015 r. znak: PSEE.ZNS-420-II-20/15 zaopiniował pozytywnie przedmiotową inwestycję pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych. Warunki nie zostały jednak przeniesione do sentencji niniejszej decyzji wprost, bowiem zasadniczym celem uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest określenie takich warunków realizacji przedsięwzięcia, aby zabezpieczyć w możliwie szerokim zakresie interesy ochrony środowiska godząc je z interesami przemawiającymi za realizacją przedsięwzięcia. Warunki winny wskazywać działania jakie Inwestor powinien podjąć, aby realizacja i późniejsza eksploatacja inwestycji nie powodowała



przekroczenia uciążliwości dla terenów zabudowy chronionej i obszarów chronionych przyrodniczo. Rolą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest nałożenie na Inwestora konieczności spełnienia wszystkich warunków zamieszczonych w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a tylko tych, które zdaniem organu, w granicach jego kompetencji ustawowych, są istotne dla realizacji inwestycji. Warunki winny wskazywać precyzyjnie sposób w jaki Inwestor winien wykonać przedsięwzięcie w stopniu jak najmniejszym ingerującym w środowisko przyrodnicze, z jednoczesnym wypełnieniem celu danego przedsięwzięcia. Mimo, iż Regionalny Dyrektor nie zamieścił w sentencji niniejszej decyzji w identycznym brzmieniu tych warunków, to warunki sformułowane przez organ wydający niniejszą decyzję wypełniają wymóg ograniczania uciążliwości na terenach zabudowanych, wskazują organizację i terminy prowadzenia prac budowlanych oraz szereg innych warunków związanych z prawidłowym funkcjonowaniem linii kolejowej.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej *RDOŚ w Krakowie*, na stronach Centrum Informacji o Środowisku, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa wywieszono Obwieszczenie *Regionalnego Dyrektora w Krakowie* z dnia 31 marca 2015 r. znak: OO.4201.6.2014.AK, informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania decyzji, o organie właściwym do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni, (w dniach 02-23.04.2015 r. ), a także o miejscu i dniu przeprowadzenia rozprawy otwartej dla społeczeństwa w dniu 24.04.2015 r. Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicy ogłoszeń *RDOŚ w Krakowie* miało miejsce w dniach od 1 do 28 kwietnia 2015 r. oraz w BIP, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 1 do 23 kwietnia 2015 r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka w terminie od 1 do 23 kwietnia 2015 r. Ponadto obwieszczenie to zostało zamieszczone w prasie *Gazeta Krakowska* w dniu 1 kwietnia br.

Fragment linii kolejowej objęty wnioskiem o wydanie niniejsze decyzji leży w obrębie Krakowskiego Węzła Kolejowego stanowiącego najbardziej obciążony element sieci kolejowej w Małopolsce i będącego przez to potencjalnym wąskim gardłem mogącym ograniczyć wzrost ruchu kolejowego na tym obszarze. Stan nawierzchni i podtorza kwalifikuje linię do przeprowadzenia remontu - naprawy głównej, a istniejąca geometria torów nie pozwala na osiągnięcie prędkości konstrukcyjnych dla linii E 30. Istniejące odwodnienie jest niesprawne, a miejscami brak jest systemu odwodnienia. W podtorzu występują liczne, niekorzystne zjawiska obniżające jego nośność. Stan podtorza jest niezadowolający i nie spełnia podstawowych wymagań zarówno w zakresie geometrii jak i nośności. Istniejące stalowe konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej są w różnym stopniu skorodowane, a głowice fundamentowe popękane, co ułatwia wnikiwanie wody i przyspiesza korozję. Większość występujących na analizowanym odcinku obiektów kubaturowych nie spełnia wymagań oraz warunków podstawowych i wymaga wyburzenia, przebudowy lub rozbudowy. W związku z obniżonymi, w stosunku do wymagań interoperacyjności oraz obowiązujących standardów dla linii magistralnych w Polsce, parametrami linii E 30 w zakresie dopuszczalnych obciążeń i prędkości oraz znacznym zużyciem infrastruktury kolejowej powodującym liczne ograniczenia prędkości, konieczne jest dostosowanie parametrów linii E 30 do obowiązujących wymagań i przepisów zarówno krajowych jak i europejskich.

Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na odcinku od km 67+200 do km 70+799 linii nr 133 i od km 0+000 do km 16+000 linii nr 91, (z uwzględnieniem konieczności wyjść poza powyższy kilometr w celu powiązania projektu z istniejącymi rozwiązaniami poszczególnych

branż) i podzielona została na siedem odcinków: od początku opracowania do wiaduktu nad ul. Lubicz (**odcinek 1**), szlak Kraków Główny do rzeki Wisły (**odcinek 2**), dwa obiekty mostowe nad rzeką Wisłą dla torów dodatkowych oraz jeden remontowany (**odcinek 3**), od obiektów mostowych nad rzeką Wisłą do stacji Kraków Płaszów (**odcinek 4**), stacja Kraków Płaszów (**odcinek 5**), szlak Kraków Płaszów – Bieżanów ze stacją Kraków Bieżanów (**odcinek 6**), Kraków Bieżanów do granicy projektu (**odcinek 7**).

Przebieg planowanej modernizacji linii kolejowej rozpatrywany był w kilku wariantach. Z uwagi na konieczność zachowania powiązań z istniejącą siecią kolejową, warianty przedsięwzięcia mają wspólny początek i koniec, angażują też podobną przestrzeń. Zaznaczyć należy, iż linia kolejowa jest inwestycją istniejącą i nie ma możliwości terenowych, aby zlokalizować ją po całkowicie nowym śladzie.

Wariant bezinwestycyjny - zakładał punktowe naprawy torów w celu likwidacji ograniczeń prędkości i przywrócenia prędkości rozkładowych. W wariantcie 0 pod inwestycję nie będą zajęte nowe tereny. Linia kolejowa będzie przebiegała po istniejącym śladzie. Prognozowane oddziaływanie na etapie budowy związane byłoby głównie z lokalizacją placów budowy, natomiast nie wpłynęłoby na możliwość wykorzystania linii kolejowej do zakładanych parametrów. Wariant inwestycyjny „0” - zakładał bowiem zniesienie ograniczeń prędkości – tj. przywrócenie prędkości konstrukcyjnych na liniach 133 i 91, z ograniczeniami prędkości wynikającymi głównie z istniejącej geometrii torowej.

W ramach wariantu I inwestor założył zniesienie ograniczeń konstrukcyjnych oraz zwiększenie prędkości konstrukcyjnej do 160 km/h dla pociągów pasażerskich (na początku i końcu odcinka linii E30 będącego przedmiotem niniejszej inwestycji) i do 120 km/h dla pociągów towarowych. Oddziaływanie w wariantcie 1 będzie związane z zajęciem nowych obszarów w tym budową torów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na odcinkach Kraków Główny Osobowy – Kraków Płaszów (2 tory) oraz Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów (1 tor). Ponadto zlikwidowany zostanie nasyp oraz wybudowana estakada na odcinku 2. *Na odcinku 2* planuje się dodatkowo wybudować ściany oporowe, mające na celu poszerzenie dostępnego miejsca na budowę torów aglomeracyjnych.

W ramach wariantu II, zaproponowany został odmienny układ geometryczny torowiska na *odcinku 2*, co skutkowało zmniejszeniem prędkości konstrukcyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów w stosunku do wariantu 1 ze 100 km/h do 80 km/h. W przypadku wariantu II oddziaływanie będzie intensywniejsze w stosunku do wariantu 0 w związku z koniecznością prowadzenia prac polegających na budowie nowych obiektów inżynierskich oraz rozbiórek, z wyłączeniem obiektów i elementów związanych z budową dodatkowych torów aglomeracyjnych, natomiast nie stwierdzono różnic w oddziaływaniu na środowisko w porównaniu z wariantem I.

Organ niniejszą decyzją zaakceptował rozwiązanie zaproponowane przez inwestora w wariantcie I. Charakterystyka prac planowanych w celu zrealizowania warianty I jest przedstawiona w załączniku do decyzji, natomiast poniżej przedstawiono oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska.

Prace przygotowawcze związane z przygotowaniem terenu pod budowę lub przebudowę obejmują przede wszystkim: organizację zaplecza budowy, placów manewrowych, baz materiałowych, parkingów maszyn i urządzeń specjalistycznych, zabezpieczenie drzew i krzewów, wycinkę drzew i krzewów będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem.

W przypadku przebudowy układu torowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą roboty ziemne obejmą: wykonanie przekopów, nasypów, ukształtowanie korony torowiska (usunięcie tłucznia i wybranie podsypki, zerwanie toru), wzmocnienie warstwy podtorza warstwą ochronną, wykonanie subwarstwy tłucznia, ułożenie nowego toru, zgrzewanie toru oraz zapinanie sprężyn, balastowanie toru wraz z podbiciem, wywieszanie sieci trakcyjnej, umocnienie i naprawa łąw, wykonanie rowów odwadniających oraz konserwacja już istniejących rowów.

W przypadku układu drogowego prace obejmą: rozbiórkę nawierzchni jezdni, wykonanie wykopów, nasypów oraz korytowania, wykonanie nowych warstw nawierzchni bitumicznej, nawierzchni chodników, podbudowę zasadniczą nawierzchni zjazdów, nawierzchni dróg rowerowych.

Roboty ziemne w zakresie robót odwodnieniowych będą wykonywane mechanicznie lub ręcznie w wykopie wąskoprzestrzennym o ścianach pionowych - umocnionych szalowaniem. Po zakończeniu prac wykopy będą zasypane warstwami filtracyjnymi z odpowiednim zagęszczeniem, a od góry zasypane gruntem rodzimym, bez domieszki gliny, oczyszczonym z kamieni, korzeni, odpadków, itp.

W miejscach kolizji i zblizeń z urządzeniami podziemnymi i nadziemnymi prace ziemne wykonywane będą ręcznie.

W celu podwyższenia parametrów nośności podtorza zaplanowano przebudowę polegającą na wbudowaniu na całej długości warstwy ochronnej podtorza z kwalifikowanego materiału, tak aby uzyskać na powierzchni torowiska moduł odkształcenia 120 MPa. Grubość warstwy ochronnej została obliczona do przewidzianych obciążeń (nacisk osi 221 kN). Na całej długości torów wbudowana zostanie geowłóknina separacyjno-filtracyjna ułożona na wyrównanym i zagęszczonym podtorzu.

Po zakończeniu robót budowlanych plac, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

Na etapie prac budowlanych emitorami zanieczyszczeń do powietrza będą poruszające się pojazdy modernizujące linie kolejową: koparki, ładowarki, spycharki, walce, koparko- ładowarki, samochody – wywrotki, samochody dostawcze. Przeprowadzona analiza oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne, w tym związana z emisją gazów cieplarnianych, wykazała brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń powietrza. Linia kolejowa będzie obiektem zelektryfikowanym, zatem na etapie eksploatacji nie będzie emisji do powietrza.

Ze względu na niewielką wrażliwość linii kolejowej na warunki pogodowe ze względu na lokalizację linii na terenie aglomeracji krakowskiej nie zachodzi potrzeba podejmowania specjalnych środków zaradczych ukierunkowanych na adaptację do zmian klimatu.

Biorąc powyższe pod uwagę zarówno realizacja, jak i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na stan środowiska atmosferycznego, a tym samym nie spowoduje jego pogorszenia, a tym samym nie wpłynie negatywnie na klimat. Wpływ analizowanego przedsięwzięcia na klimat rozpatrywano pod kątem emisji gazów cieplarnianych. Niekorzystne potencjalne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne wystąpi jedynie na etapie realizacji inwestycji i będzie ono krótkotrwałe, odwracalne, o zasięgu lokalnym. Ustąpi w pełni po zakończeniu prac budowlanych. Skrócenie drogi przejazdu, czasu jazdy pociągu, udogodnienia w komunikacji dla miejscowej ludności, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, poprawa oferty przewozowej poprzez zwiększenie komfortu podróży, spowodują wzrost konkurencyjności kolei. Zwiększenie udziału transportu kolejowego, kosztem transportu samochodowego, przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

W okresie budowy linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z wykorzystaniem maszyn i środków transportu podczas prowadzonych prac. Sytuacja taka będzie miała charakter lokalny, tymczasowy i ustanie wraz z zakończeniem robót. W niniejszej decyzji wskazano jakie muszą być spełnione warunki przez inwestora, aby zminimalizować niekorzystne oddziaływanie.

W raporcie przedstawiono prognozy ruchu dla horyzontów czasowych na lata 2021 i 2030. W celu określenia klimatu akustycznego dla stanu aktualnego Inwestor przyjął dane natężenia ruchu pociągów z roku 2010. Nie użyto natężenia ruchu z lat 2013 – 2014, ponieważ

charakteryzowało się ono znacznym zmniejszeniem liczby kursujących składów, spowodowanym prowadzonymi pracami modernizacyjnymi. Wprowadzenie danych z roku 2010 organ uznał za właściwe, gdyż pozwoliło to na rzetelną ocenę i porównanie stanu klimatu akustycznego w przypadku podjęcia i niepodjęcia inwestycji.

W raporcie zdiagnozowano możliwe przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu zarówno w przypadku stanu aktualnego jak i po zrealizowaniu inwestycji. W celu obniżenia poziomu hałasu poniżej wartości dopuszczalnych na niektórych obiektach mostowych, w kilometrażu określonym z warunkach do decyzji zastosowane zostaną maty wibroizolacyjne. W celu ograniczenia wielkości emisji hałasu do środowiska, przewiduje się regularne szlifowanie szyn na całej długości modernizowanych i nowobudowanych odcinków torów kolejowych, a także zastosowanie bezстыkowych szyn. Powyższe pozwoli na dotrzymanie poziomu hałasu od analizowanej inwestycji, nieprzekraczającego wartości dopuszczalnych.

Organ dokonał weryfikacji środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne. Obliczenia oddziaływania hałasu są zawsze obarczone pewnym błędem. Dlatego w niniejszej decyzji wskazano, iż Inwestor jest zobowiązany do wykonania analizy porealizacyjnej. Ze względu bowiem, na niekorzystne usytuowanie budynków względem układu kolejowego możliwe jest niedochowanie normatywu hałasu w nocy, jednak dopiero wyniki pomiarów wskażą, czy jest konieczność wprowadzenia dodatkowych środków ograniczenia emisji, a w przypadku ich braku do zmiany dotychczasowej funkcji. W przypadkach, kiedy możliwości techniczne i organizacyjne okażą się niewystarczające Inwestor w wykonywanej analizie porealizacyjnej wskaże miejsca konieczne do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

W raporcie dokonano analizy oddziaływania skumulowanego od istniejących i planowanych tras drogowych oraz od istniejących linii kolejowych. Oddziaływanie z planowanymi trasami drogowymi zostało przedstawione łącznie i stwierdza się, że linia kolejowa nie jest źródłem mającym decydujący wpływ na stan akustyczny na omawianym terenie, jednak jej modernizacja przyczyni się do jego poprawy.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przebudowany zostanie również istniejący system odprowadzania wód opadowych z podtorza, obiektów inżynierskich, przejazdów oraz peronów.

Na odcinkach 1, 2 i 4 podstawowym sposobem odwodnienia będzie odwodnienie wgłębne (dreny, drenokolektory i kolektory), zastosowanie rowów bocznych o nachyleniu skarp zasadniczo 1:1,5 i umocnionych korytkami płytkami przewiduje się jedynie na krótkich odcinkach w miejscach, gdzie będą techniczne możliwości zastosowania odwodnienia powierzchniowego. System odwodnienia estakad wykonany będzie jako szczelny – woda odprowadzana będzie z pomostu korytkami ściekowymi i wpustami do kolektorów podwieszonych pod obiektem i dalej kolektorami do miejsca odbioru poza obiektami. Odbiornikami wód opadowych z projektowanego odwodnienia ww. odcinków będzie istniejąca miejska sieć kanalizacyjna. Na odcinku estakady kolejowej od ul. Kopernika do ul. Grzegórzeckiej/Dietla i od ul. Grzegórzeckiej/Dietla do ul. Miodowej przewidziano, iż konieczne będzie czasowe retencjonowanie wód opadowych przed ich odprowadzeniem do odbiorników – w ramach projektu przewidziane są dwa zbiorniki retencyjne dla wód opadowych odprowadzanych z: odcinka estakady kolejowej pomiędzy ul. Kopernika a ul. Grzegórzecką i z odcinka estakady kolejowej pomiędzy ul. Grzegórzecką a ul. Miodową.

Odwodnienie odcinka 3 tj. obiektów mostowych nad rzeką Wisłą wykonane będzie tak jak odwodnienie planowanych do realizacji estakad kolejowych. Odbiornikiem wód opadowych pochodzących z obiektów mostowych nad rzeką Wisłą będzie miejska sieć kanalizacyjna lub bezpośrednio rzeka Wisła.

Na odcinku 5 (stacja Kraków Płaszów) odwodnienie realizowane będzie jako odwodnienie wgłębne za pomocą drenów i drenokolektorów. Odbiornikami wód drenarskich z przedmiotowego odcinka będą m.in.: kanalizacja miejska, zagłębienia terenu, istniejąca kanalizacja na terenie kolejowym, rów otwarty.

Podstawowym sposobem odwodnienia odcinka 6 będzie odwodnienie wgłębne za pomocą drenów i drenokolektorów. Tor wyciągowy odwadniany będzie powierzchniowo po skarpie, tor nr 2 na odcinku od km ok. 6+150 do km ok. 7+700 również odwadniany będzie po skarpie do rowu kolejowego. Głównym odbiornikiem wód opadowych z przedmiotowego odcinka będzie Drwinka (dopływ Drwini Długiej).

Odcinek 7 odwadniany będzie za pomocą drenażu wgłębego, a także powierzchniowo do rowów bocznych. Przy czym na wszystkich przystankach osobowych odwodnienie realizowane będzie za pomocą drenów i drenokolektorów. Zasadniczymi odbiornikami wód drenarskich będą rzeka Serafa i istniejące oraz planowane rowy, istniejące zagłębienia. Wody opadowe z przedmiotowego odcinka odprowadzane będą również do istniejących rowów oraz potoku Zabawka.

System odwodnienia mniejszych obiektów mostowych, wiaduktów oraz przepustów również wykonany będzie jako szczelny. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo korytem balastowym lub korytkami ściekowymi poza obiekt, gdzie przejmowane będą przez drenokolektory i dalej do miejsca odbioru poza obiektem. Małe przepusty zagłębione w nasypie odwadniane będą poprzez zebranie wody z podtorza przez system odwodnienia liniowego (drenokolektory i rowy odwadniające).

Wody opadowe z dróg (ulic) modernizowanych w ramach przedmiotowej inwestycji w większości przypadków odprowadzane będą do istniejącej kanalizacji miejskiej w ramach poszczególnych ulic, natomiast przewidziano również możliwość ich odprowadzenia do rowów, cieków, a także do projektowanego odwodnienia torowego.

Zgodnie z zapisami uzupełnienia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ogólny bilans wód opadowych związany z obecnie funkcjonującą linią kolejową nie ulegnie zmianie, natomiast w wyniku realizacji przedsięwzięcia i zaproponowanych rozwiązań odprowadzanie wód opadowych zostanie uporządkowane. Dokładne ilości odprowadzanych wód opadowych oraz możliwość ich odprowadzenia do poszczególnych odbiorników znana będzie dopiero na końcowym etapie prac projektowych, gdy znane będą warunki na jakich możliwe będzie ich odprowadzanie do poszczególnych odbiorników (warunki nałożone przez gestorów sieci i zarządców cieków). Organ w niniejszej decyzji nałożył na Inwestora obowiązek weryfikacji powyższych rozwiązań na etapie wykonywania projektu budowlanego

Zakres prac związany z obiektami mostowymi nad rzeką Wisłą obejmował będzie remont istniejącego oraz budowę dwóch nowych mostów dla torów aglomeracyjnych (powyżej i poniżej istniejącego obiektu). Obiekty mostowe dla torów aglomeracyjnych wykonane będą jako pięcioprzęsłowe. Podpory mostów w obrębie międzywala, w celu ograniczenia do minimum ingerencji w koryto rzeki i warunki przepływu wielkiej wody, zostaną zlokalizowane z zachowaniem współosiowości z podporami istniejącego mostu. Podpory mostu dodatkowego w torze nr 4 (od dolnej wody) usytuowane poza obszarem międzywala (przyczółek północny i oba skrajne filary) ze względu na kolizję z istniejącym uzbrojeniem podziemnym niemożliwym do przebudowy zostaną nieznacznie przesunięte w stosunku do płaszczyzny podpór istniejącego mostu, natomiast odpowiadające im podpory mostu w torze nr 3 (od górnej wody) zachowają współosiowość z podporami istniejącymi. W wybranym wariantcie realizacji nowych mostów, dzięki zwiększonej rozpiętości przęsła nurtowego nie będzie konieczności budowy podpory odpowiadającej środkowej podporze mostu istniejącego.

Podczas prowadzenia prac obiekty mostowe będą zabezpieczone przed przedostaniem się zanieczyszczeń do rzeki.

Zakres prac związanych z budową nowych obiektów mostowych obejmował będzie:

- wykonanie posadowienia obiektu na palach wierconych wielkośrednicowych pod osłoną ścianek szczelnych. Prace przy filarach posadowionych w korycie rzeki prowadzone będą z barek zakotwiczonych w nurcie, natomiast prace przy pozostałych podporach realizowane będą z poziomu terenu,
- w części podwodnej podpory wykonywane będą pod osłoną ścianek szczelnych, docelowo ścianki szczelne zostaną obciążone na poziomie góry oczepu palowego,

- ewentualne wykonanie ubezpieczenia dna w rejonie podpór mostowych i w najbliższym sąsiedztwie mostu narzutem kamiennym wraz ze zgrubnym wyrównaniem koryta,
- montaż konstrukcji przęseł prowadzony będzie w formie nasuwania, ze scaleniem elementów przęseł na jednym z brzegów.

Zakres prac remontowych na istniejącym obiekcie mostowym obejmował będzie:

- wykonanie ścianek szczelnych osłaniających istniejący fundament i wypełnienie betonem przestrzeni między nimi oraz zabezpieczenie góry fundamentu czapą betonową,
- naprawę korpusów filarów w części podwodnej pod osłoną ścianek szczelnych, w części nadwodnej prace wykonywane będą z rusztowań i pomostów roboczych, ewentualnie z barek zakotwiczonych w nurcie rzeki,
- docelowo ścianki szczelne zostaną obciążone na poziomie góry oczepu palowego,
- oczyszczenie strumieniowo – ściernie, naprawę i wzmocnienie istniejących konstrukcji przęseł, wykonanie powłok antykorozyjnych – prace wykonywane będą z pomostów roboczych podwieszonych lub z rusztowań ustawionych na barkach zakotwiczonych w nurcie rzeki.

W związku z prowadzonymi pracami modernizacyjnymi linii kolejowej przewidziano odcinkową przebudowę koryta rzeki Serafy (od km ok. 4+900 do km ok. 4+700 ciek). Ze względu na konieczność poszerzenia nasypu kolejowego (w związku ze zmianą geometrii układu torowego w planie) koryto Serafy zostanie odsunięte od podstawy istniejącego nasypu kolejowego i na odcinku od km ok. 4+900 do km ok. 4+700 ciek zostanie przeniesione o ok. 4 m w kierunku północnym. Pozostałe fragmenty Serafy objęte przebudową to odcinki przejściowe, na których wykonane zostaną prace umożliwiające powiązanie przeniesionego fragmentu rzeki z korytem istniejącym.

Prace na pozostałych ciekach prowadzone będą lokalnie i obejmować będą wyrównanie i ubezpieczenie skarp i dna w rejonie obiektów mostowych i przepustów. W przypadku rowów melioracyjnych prace polegać będą na wykonaniu umocnień wylotów oraz pracach konserwacyjnych i porządkowych (czyszczenie rowów).

W celu ograniczenia ewentualnego negatywnego wpływu realizowanej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne planuje się, iż: głębokie posadowienia wykonane będą w komorach ze ścianek szczelnych, w większości technologicznych (zagłębienie ich w grunty spoiste lub wykonanie korka betonowego), tak aby nie zakłócać stosunków wodnych lejmem depresji w okolicy wykonywanych obiektów inżynierskich; w miejscach wylotów do odbiorników wód odpompowywanych z wykopów, w celu zmniejszenia prędkości wypływu oraz umożliwienia sedymentacji zawieszin przed wylotami, wykonane zostaną rzapia; sprzęt wykorzystywany do prac utrzymywany będzie w dobrym stanie technicznym – w przypadku konieczności serwisowania maszyn i sprzętu specjalistycznego na miejscu wszelkie prace prowadzone będą na uszczelnionym podłożu; na wypadek pojawienia się sytuacji awaryjnej teren budowy wyposażony będzie w sorbenty dające możliwość natychmiastowej neutralizacji i bezpiecznego usunięcia powstałego zanieczyszczenia; zaplecza techniczne i socjalne lokalizowane będą na terenach już zagospodarowanych lub na powierzchniach utwardzonych, poza terenami zieleni; zaplecza wyposażone będą w przenośne urządzenia sanitarne.

Przewidziany do modernizacji fragment linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice (od km 67+200 do km 70+800 linii nr 133 i od km 0+000 do 16+000 linii 91, z uwzględnieniem konieczności wyjść poza powyższy kilometr w celu powiązania projektu z istniejącymi rozwiązaniami poszczególnych branż) przebiega przez zlewnie dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) – *Wisła od Skawinki do Podłęzanki* o europejskim kodzie PLRW2000192137759 oraz *Serafa* o europejskim kodzie PLRW2000262137749. Obie ww. JCWP posiadają status silnie zmienionych części wód. Celem środowiskowym dla silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć

dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego przez *JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki* oceniono jako zagrożone, jednocześnie zastosowano derogację (4(4)-3 derogacja czasowa ze względu na warunki naturalne), uzasadniając jej wprowadzenie zasoleniem oraz wpływem wód pokopalnianych. Również w przypadku *JCWP Serafa* ryzyko osiągnięcia celów środowiskowych oceniono jako zagrożone oraz zastosowano derogację polegającą na obniżeniu celu środowiskowego (4(5)-1 cel mniej rygorystyczny ze względu na brak możliwości technicznych) i uzasadniając jej wprowadzenie faktem, iż *JCWP Serafa* jest bezpośrednim odbiornikiem ścieków oczyszczonych dla miasta Krakowa, a oczyszczalnia spełnia parametry PUB 2. Obie ww. *JCWP* objęte są programem monitoringu realizowanym przez WIOŚ w Krakowie. Zgodnie z „Oceną stanu jednolitych części wód powierzchniowych monitorowanych w roku 2013 w województwie małopolskim z uwzględnieniem wyników ocen z lat 2010 – 2012” przygotowaną przez WIOŚ w Krakowie stan chemiczny *JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki* i *JCWP Serafa* oceniono jako dobry, natomiast potencjał ekologiczny i potencjał w obszarze chronionym ocenione zostały jako złe, w konsekwencji czego stan wód również oceniono jak zły. Modernizowana linia kolejowa przebiega również przez obszar dwóch jednolitych części wód podziemnych (*JCWPd*) Nr 139 o europejskim kodzie PLGW2200139 i Nr 150 o europejskim kodzie PLGW2200150. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stan ilościowy oraz stan chemiczny obu ww. *JCWPd* ocenione zostały jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego oceniono jako niezagrażone.

Ewentualne negatywne oddziaływanie uzgadnianego przedsięwzięcia na *JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki* i *JCWP Serafa* można będzie zaobserwować na etapie prowadzenia prac związanych z budową nowych obiektów mostowych oraz przełożeniem niewielkiego fragmentu koryta rzeki Serafy (przewidziany do przełożenia odcinek Serafy nie przekroczy 200 m, przy długości *JCWP Serafa* wynoszącej 34,42 km). W zakresie elementów biologicznych (makrofito/fitobentos, makrozoobentos, ichtiofauna) prowadzone prace mogą spowodować krótkotrwałe pogorszenie ich jakości na odcinkach budowy i modernizacji obiektów inżynierskich, co związane będzie z mechanicznym zniszczeniem roślinności koryta, a także zniszczeniem występujących siedlisk. Podczas prowadzenia prac może zostać zaobserwowane również okresowe pogorszenie jakości wody wynikające głównie ze zwiększonej ilości zawiesin mineralnych, powodujących mętnienie oraz pogorszeniem cech organoleptycznych i ewentualnie warunków tlenowych. Również wynikające z zaplanowanego zakresu prac, zmiana struktury nadbrzeżnej na odcinkach umacniania brzegów oraz odcinkowe przełożenie koryta rzeki Serafy stanowiąc będą czynniki, mogące potencjalnie wpływać na stan elementów hydromorfologicznych. Wymienione wyżej negatywne oddziaływania pojawią się na etapie realizacji przedsięwzięcia i ze względu na swój czasowy charakter, (który ustąpi niedługo po zakończeniu prac), nie spowodują pogorszenia potencjału ekologicznego zarówno *JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki* i *JCWP Serafa*. Również przełożenie niewielkiego odcinka rzeki Serafy nie wpłynie na pogorszenie potencjału ekologicznego całej *JCWP Serafa*. Dlatego też **należy stwierdzić, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla *JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki* i *JCWP Serafa* jak również nie pogorszy ich aktualnego stanu.**

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje również zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla *JCWPd* Nr 139 i *JCWPd* Nr 150. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z poborem wód podziemnych. Odcinki objęte robotami budowlanymi będą krótkie, a przewidziane do zastosowania zabezpieczenia podłoża gruntowego stanowiąc będą zabezpieczenie na wypadek pojawienia się sytuacji awaryjnych.

Modernizowana linia kolejowa przebiega przez obszary dwóch głównych zbiorników wód podziemnych – GZWP Nr 450 Dolina rzeki Wisły (na odcinku od początku opracowania tj. od km ok. 67+200 do ok. km ok. 70+800) oraz GZWP Nr 451 Subzbiornik Bogucice (na odcinku od km ok. 5+000 do końca opracowania tj. km ok. 16+000). Na całym odcinku przebiegającym przez obszar GZWP Nr 450 wody z odwodnienia linii kolejowej odprowadzane będą w sposób zorganizowany do kanalizacji miejskiej. Na odcinku przebiegającym przez obszar GZWP Nr 451 odwodnienie linii kolejowej realizowane będzie poprzez ciągi drenarskie i system kanalizacji (odcinek 6) z odprowadzeniem wód do rzeki Drwinki oraz ciągi drenarskie i rowy przytorowe (odcinek 7) z odprowadzeniem wód do odbiorników naturalnych tj. rzeki Serafy, rowów bez nazwy, potoku Zabawka. Zasilanie poziome wodonośnego GZWP Nr 451 pochodzi niemal wyłącznie z infiltracji odpadów na obszarze jego odkrytych i podczwartorzędowych wychodni, usytuowanych w południowej części subzbiornika. Modernizowana linia kolejowa przebiega przez środkową część subzbiornika, a cieki powierzchniowe oraz rowy będące odbiornikami wód opadowych znajdują się w zlewni rzeki Wisły płynącej równoleżnikowo na północ od subzbiornika.

Zrealizowanie przedsięwzięcia wpłynie na poprawę ochrony wód podziemnych, w porównaniu do stanu obecnego.

Prace realizacyjne w pobliżu zabudowy będą prowadzone w sposób zorganizowany, wyłącznie w okresie pory dziennej. Przekształcenia powierzchni terenu poza obrębem przedsięwzięcia będą miały charakter okresowy, a po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany. W niniejszej decyzji wskazano szereg warunków koniecznych do uwzględnienia przez Inwestora podczas prowadzenia prac budowlanych mających na celu zminimalizowanie niekorzystnych oddziaływań.

W ramach przebudowy przejazdów kolejowych możliwe będzie zamknięcie ulic na czas przebudowy, jednak Inwestor zapewni odpowiedni objazd, a po zakończeniu robót budowlanych wprowadzona zostanie stała organizacja ruchu.

Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy, co umożliwi następnie ich odzysk, jako surowców wtórnych w całości lub w części, bezpośrednio lub przez przetworzenie. Pozostała, niewielka część odpadów nie nadających się do odzysku zostanie unieszkodliwiona np. poprzez składowanie na składowisku odpadów. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

Na obszarze objętym wnioskiem jak i w jego otoczeniu znajdują się obiekty i budynki objęte ochroną konserwatorską. Prace budowlane w ich sąsiedztwie należy wykonywać z należytą ostrożnością.

Teren inwestycji znajduje się w strefie nadzoru archeologicznego. Jednakże zakres prac na obszarze wpisanym do rejestru zabytków zgodnie ze stanowiskiem Miejskiego Konserwatora Zabytków (pismo z dnia 24 grudnia 2013 r., znak: KZ-03.4120.6.694.2013) nie wymaga nadzoru archeologicznego. Prace archeologiczne wymagają pozwolenia właściwego konserwatora zabytków.

Masy ziemne spełniające kryteria geotechniczne zostaną wykorzystane na miejscu w celu niwelacji terenu, pozostałe winny być wykazane w dokumentacji projektowej.

Planowana inwestycja należy do grupy przedsięwzięć o charakterze liniowym, których eksploatacja ma wpływ na migrację zwierząt. Z uwagi jednak na położenie inwestycji w miejscu już zainwestowanym przez człowieka, z uwagi na uwarunkowania lokalne, nie stwierdza się konieczności realizacji średnich i dużych przejść dla zwierząt.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których istnienie w zakładzie decyduje o zaliczeniu



go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535 ze zm.) stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie zachodził obowiązek określenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest wykonanie analizy porealizacyjnej, w wyniku której można będzie stwierdzić, czy zastosowane rozwiązania mające na celu ochronę środowiska i zdrowia ludzi są wystarczające oraz zweryfikować założenia przyjęte w raporcie, dla których wykonywane były symulacje komputerowe. Analiza porealizacyjna obejmować będzie pomiary hałasu i kwestie związane z kompensacją przyrodniczą.

Planowana modernizacja linii kolejowej E30 realizowana będzie poza formami ochrony przyrody, oddalone od obszarów o znaczeniu dla Wspólnoty: Łąki Nowohuckie PLH120069 – ok. 4,5 km oraz Dębnicko – Tynieckiego obszaru łąkowego PLH 120065 – 4,7 km.

Na Łąkach Nowohuckich przedmiotami ochrony są: siedlisko niżowych i górskich świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) oraz cztery gatunki motyli: modraszek telejus (*Phengaris teleius*), modraszek nausitous (*Phengaris nausithous*), czerwonończyk nieparek (*Lycaena dispar*) i czerwonończyk fioletek (*Lycaena helle*). W przypadku czerwonończyka fioletka jest to najprawdopodobniej największa tak zwarta populacja w Europie. Wynika to z małej fragmentacji siedlisk tego motyla (łąk z rdestem wężownikiem) na tym obszarze. Obszar pełni ważną funkcję w zapewnieniu ciągłości siedlisk wymienionych motyli w skali Polski Południowej. Do głównych zagrożeń dla ochrony obszaru należą: niewłaściwe użytkowanie łąki, szuwarów trzcinowych, młak – zbyt wczesny termin koszenia. Zły termin koszenia utrudnia motylom przejście cyklu rozrodczego, ponadto równomierne i coroczne koszenie łąk wpływa na pozbawienie obszaru charakteru mozaiki siedlisk w różnych stadiach sukcesji, różnej wysokości, który jest najbardziej korzystny ze względu na bogactwo gatunkowe, nie tylko motyli dziennych.

W Dębnicko – Tynieckim obszarze łąkowym przedmiotami ochrony są siedliska: zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) i murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*) - priorytetowe są tylko murawy z istotnymi stanowiskami storczyków. W obszarze tym ochronie podlegają również cztery gatunki motyli, tj. modraszków *Phengaris teleius* i *Phengaris nausithous*, czerwonończyk nieparek (*Lycaena dispar*), czerwonończyk fioletek (*Lycaena Helle*), a także roślin: starodub łąkowy (*Angelica palustris*), lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*). Celem ochrony przedmiotowego obszaru jest utrzymanie we właściwym stanie ochrony występujących tu siedlisk przyrodniczych oraz gatunków.

Głównymi zagrożeniami dla obszaru są osuszanie podmokłych łąk, zabudowywanie, zarówno w obrębie cennych siedlisk przyrodniczych i stanowisk cennych gatunków roślin i zwierząt jak i w sąsiedztwie tych obszarów, ze względu na występowanie zbiorowisk podmokłych. Dla półnaturalnych zbiorowisk łąkowych zagrożenie stanowi również sukcesja (zarastanie) spowodowana zaniechaniem ekstensywnego sposobu użytkowania.

**Ze względu na odległość oraz charakter planowanych prac polegających na modernizacji istniejących i dobudowie nowych torów kolejowych, nie powodujących znacznych zmian w stosunkach wodnych, nie przewiduje się możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na przedmioty ochrony obszarów Łąki Nowohuckie PLH120069 oraz Dębnicko – Tynieckiego obszaru łąkowego PLH120065.**

Zniszczeniu ulegnie roślinność występująca w miejscach poszerzanego torowiska, czy terenu pod wykonanie łącznic kolejowych oraz dobudowę linii aglomeracyjnej na wytyczonych odcinkach, a także przy budowie i modernizacji nowych obiektów inżynierskich (estakad, ścian oporowych, przepustów, wiaduktów). Większość nowych obiektów inżynierskich mogących mieć potencjalnie najistotniejsze oddziaływanie na szatę roślinną, zaplanowane jest na obszarze

miasta na terenach, na których nie występują cenne elementy szaty roślinnej. Ponadto w związku z przebudową linii kolejowej przewiduje się wycinkę drzew i krzewów znajdujących się w pasie ok. 22,5 m z obu stron od skrajnej osi toru. Drzewa nie przeznaczone do wycinki będą odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniem.

Bezpośrednia ingerencja w siedliska ptaków ograniczy się w głównej mierze do wycinki drzew, co stwarza zagrożenie niszczenia gniazd obecnych bezpośrednio na tych drzewach. Wycinka wykonana zostanie poza okresem lęgowym ptaków (na podstawie wykonanych badań, sezon lęgowy określono jako okres pomiędzy 15 marca a 31 sierpnia). Jest to efekt, któremu należy zapobiec poprzez dostosowanie terminu wycinki drzew do fenologii lęgowych gatunków ptaków tj. wycinka może być prowadzona od 1 września do 15 marca. Dopuszcza się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów w innym terminie, pod warunkiem stwierdzenia, że nie występują na nich lęgi oraz pod ścisłym nadzorem ornitologa. Z uwagi na fakt, iż większość gatunków ptaków to gatunki synantropijne, radzące sobie m.in. z wysokim poziomem hałasu generowanym przez transport kolejowy i drogowy, należy przypuszczać, iż przy spełnieniu powyższych warunków przedsięwzięcie nie spowoduje znaczących zmian w liczebności populacji gatunków występujących w tym obszarze.

Z analizy sytuacji występującej aktualnie na terenie planowanego przedsięwzięcia wynika, że w przypadku płazów, głównymi miejscami występowania i rozrodu tych zwierząt jest Staw Płaszowski, Zalew Bagry, staw przy ul. Agatowej oraz ciągnące się podmokłości, niewielkie stawy i oczka wodne zaczynające się od miejscowości Kokotów (tuż przy stacji i przejeździe kolejowym) i ciągnące się do miejscowości Węgrzce Wielkie, zatem nie można wykluczyć możliwości pojawienia się płazów i gadów w obrębie inwestycji podczas prowadzenia modernizacji, szczególnie podczas ich migracji. W związku z powyższym, na czas prowadzonych prac budowlanych teren prowadzonych prac, w ww. rejonie, winien być zabezpieczony w celu uniemożliwienia lub zdecydowanego ograniczenia możliwości dostania się zwierząt na teren planowanego przedsięwzięcia, a także winna być prowadzona kontrola głębokich wykopów (także zalewanych wodą). W przypadku stwierdzenia obecności płazów i gadów na terenie prowadzonych robót, winny być one odłowione i wyniesione, poza teren realizacji inwestycji. Prace modernizacyjne można rozpocząć po przeniesieniu osobników dorosłych i ich form rozwojowych. Wówczas Inwestor powinien wystąpić do *Regionalnego Dyrektora w Krakowie* z wnioskiem o wydanie zezwolenia na przeniesienie gatunku chronionego i zniszczenie jego siedliska zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 ustawy o ochronie przyrody.

W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt i umożliwienia im przemieszczania się pomiędzy ich siedliskami z jednej strony linii kolejowej na drugą, zostanie wykonane przejście dla płazów i małych zwierząt w formie przepustu w km 12,000 (+/- 50 m) wraz z systemem płotków naprowadzających na to przejście o długości ok. 150 m z obu stron. Jako rozwiązanie wspomagające dla tego przepustu w km 11+600, 11+900, 12+000, 12+400, 12+500, 12+700, 13+00, 15+700, 15+900, 16+000 zostaną zastosowane szczeliny pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wys. min. 10 cm wraz z zastosowaniem dodatkowo usypanych ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa, ułatwiających przemieszczanie się małym zwierzętom.

Na rzece Wisła realizowana będzie budowa dwóch nowych mostów, która będzie wiązała się z bezpośrednią ingerencją w dno koryta rzeki. Istotny wpływ na właściwości fizyko-chemiczne wody oraz poszczególne komponenty biocenotyczne mogą być odczuwalne zwłaszcza w czasie realizacji prac budowlanych. Głównym czynnikiem oddziaływującym na stan środowiska rzeki Wisły będzie montowanie podpór żelbetonowych posadowionych na palach wielkośrednicowych wierconych, betonowanych w gruncie – czyli w dnie koryta rzeki. Prace przy filarach posadowionych w korycie rz. Wisły wykonywane będą z barek zakotwiczonych w nurcie, natomiast prace przy pozostałych podporach z poziomego terenu. Wykonanie podpór w części podwodnej pod osłoną ścianek szczelnych. Docelowo nastąpi obcięcie ścianek na poziomie góry oczepu palowego. Montaż konstrukcji przęsła będą realizowane w formie nasuwania, ze

scaleniem elementów przeseł na jednym z brzegów. Ewentualne ubezpieczenia dna w rejonie podpór mostowych i w najbliższym sąsiedztwie mostu wykonane będą narzutem kamiennym wraz ze zgrubnym wyrównaniem koryta. Wszystkie obiekty mostowe oraz inne budowle w korycie rzek realizowane będą poza okresem tarła i inkubacji ryb występujących w ciekach, z wyłączeniem wskazanych w warunkach.

Podczas całej procedury w trakcie do niniejszego postępowania Pełnomocnik Inwestora każdorazowo informowany był o składanych uwagach, a także proszony był o ustosunkowanie się do nich.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, po zakończeniu udziału społeczeństwa w postępowaniu, pismem z dnia 4 maja 2015 r. przekazał zgłoszone uwagi Pełnomocnikowi Inwestora z prośbą o odniesienie się do nich. Odpowiedź przez pełnomocnika została udzielona przy piśmie z dnia 27.05.2015 r.

Organ wydający przedmiotową decyzję zweryfikował, czy planowane przedsięwzięcie nie wpływa negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi. Pod tym kątem dokonał również analizy uwag, wniosków stron i społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania. Nie wszystkie były one jednak zbieżne z wyżej wymienionymi aspektami. Poniżej przedstawione są wszystkie zarzuty, które zostały złożone wraz z odpowiedzią organu w jaki sposób zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, oraz te które nie były zasadne i dlaczego.

W dniu 24.04.2015 r. odbyła się rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa. Na wstępie pełnomocnik wraz z autorami raportu przedstawili zarys całego przedsięwzięcia, a następnie udzielali odpowiedzi na zadawane pytania przez osoby zgromadzone na Sali. W aktach sprawy znajduje się elektroniczny zapis z rozprawy, a w BIP Regionalnej Dyrekcji w Krakowie zamieszczono protokół z rozprawy.

Na rozprawie poruszane były kwestie dotyczące:

1. konieczności likwidacji linii kolejowej w centrum Krakowa, gdyż linia ta dzieli miasto Kraków na dwie części,
2. przeniesienia przystanku osobowego Kraków Główny na Olszę, zmiany przejazdu pociągów Inter City z Płaszowa zamiast przez trasę przy ul. Blich, na trasę przez Olszę,
3. potrzeby ochrony zabytkowego kościoła Św. Mikołaja, który znajduje się w zasięgu oddziaływania inwestycji,
4. przeprowadzenia przez Inwestora badań wpływu linii kolejowej na zdrowie człowieka,
5. braku logicznego uzasadnienia budowy parkingu przy linii kolejowej w centrum miasta, zamiast poza jego granicami,
6. stwierdzenia, że bardzo często dostrzegane są przejeżdżające pociągi z pustymi wagonami.
7. kosztów podróży wskazując, iż w chwili obecnej cena podróży koleją nie jest w żaden sposób konkurencyjna w porównaniu z ceną podróży autobusem,
8. wyrażano swoje negatywne zdanie na temat dotychczasowego zaniedbywania linii kolejowej przez jej właściciela,
9. statusu muru przy ul. Blich,
10. zobrazowania sytuacji w rejonie muru oporowego przy ul. Kopernika,
11. posadowienia filarów pod estakadą przy ul. Blich, tj. czy lokalizacyjnie będą znajdować się poza obecną linią nasypu,
12. lokalizacji lodowiska i cmentarza żydowskiego ,
13. czasookresu prowadzenia prac budowlanych,
14. zakresu prac w rejonie Zabłocia,
15. sposobu rozwiązania równoczesnych czterech wjazdów na dworzec Główny,
16. propozycji zmiany przyjętych rozwiązań, aby cztery tory zostały dobudowane tylko na wysokości Grzegórzek, natomiast na wysokości ul. Blich zmniejszały się do dwóch,
17. wymiany okien dla mieszkańców przy ul. Blich,
18. usunięcia autokarów z centrum po zrealizowaniu inwestycji,

19. *max przepustowości istniejących torów,*
20. *ilości osób podróżujących na tej trasie,*
21. *sposobu odprowadzenia wody z nasypu i przepustowości istniejącego kolektora*
22. *lokalizacji przystanku i parkingu Grzegórzki i ich wpływu na stan powietrza i klimat akustyczny,*
23. *zagospodarowania terenu pod estakadą,*
24. *planowanej odległości budynków przy ul. Blich od linii kolejowej,*
25. *ekspertyzy stanu technicznego budynków mieszkalnych*
26. *analizy hałasu przy ul. Blich*
27. *przybliżenia torowiska do budynków i późniejszego zwiększenia ruchu na tym odcinku linii - pod kątem trwałości konstrukcji budynków przy ul. Blich i możliwości zadośćuczynienia finansowego w związku z realizacją inwestycji w ścisłej zabudowie miejskiej*
28. *zmian prędkości pociągów w ścisłej zabudowie miejskiej.*

Poniżej zamieszcza się odpowiedzi udzielone przez Inwestora i autorów raportu na rozprawie administracyjnej z odniesieniem RDOŚ do warunków wskazanych niniejszą decyzją.

- Ad. 1 Linia kolejowa przebiegająca przez Kraków dzieli na mapie miasto na dwie części, jednak istnieją wiadukty, przejazdy, które umożliwiają bezkolizyjne przemieszczenie się przez tory. Jest obiektem infrastruktury, która służy mieszkańcom, turystom, przedsiębiorcom in.*
- Ad. 2 Trasa linii kolejowej prowadzona przez Olszę już jest dociążona poprzez konieczność połączeń do Balic i nie może być zastosowane rozwiązanie polegające na przełożeniu w tamtą lokalizację dodatkowego ruchu. Oddziaływanie niniejszego przedsięwzięcia nie wykazuje ponadnormatywnych wartości emisji hałasu, przy zastosowaniu zaproponowanej technologii wykonania inwestycji i wprowadzanych działań minimalizujących jej oddziaływanie.*
- Jazda od st. Kraków Płaszów do st. Kraków Główny Osobowy przez st. Kraków Olsza spowodowałaby konieczność zmiany czoła pociągów na st. Kraków Główny Osobowy co pociąga za sobą ograniczenie przepustowości linii i funkcjonalności stacji.*
- Ad. 3 W kwestii oddziaływania linii kolejowej na kościół Św. Mikołaja Inwestor poinformował, że w roku 2009 wykonana została ekspertyza budowlana, która nie wykazała, iż bezpośrednią przyczyną uszkodzeń konstrukcji jest linia kolejowa. Niemniej w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia właściwie zostanie dobrany materiał konstrukcyjny, jak i sposób wykonania prac związanych z budową estakady, tak aby możliwe występujące drgania nie wpływały niekorzystnie na obiekt zabytkowy. W projekcie budowlanym winny być zastosowane działania minimalizujące emisję drgań.*
- Ad 4 Niniejszą decyzją nałożono na inwestora konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie poza terenem budowy standardów jakości środowiska, w tym ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem*
- Ad. 5, 18, 22-23 Na rozprawie wyjaśniono, iż kwestia budowy parkingów zewnętrznych, lokalizowanych na obrzeżach miasta, tak aby użytkownik mógł skorzystać z kolei aglomeracyjnej, jest jak najbardziej zasadna i przez kolej jest już realizowana w innych projektach.*
- Na spotkaniu przedstawiona została wizualizacja obiektu i możliwe sposoby zagospodarowania terenu pod estakadą. Obszar zlokalizowany w okolicach ul. Blich (pod planowaną estakadą kolejową) i przy przystanku Grzegórzki, gdzie wskazano wstępną propozycję budowy parkingu jest tematem otwartym i wymaga dialogu społecznego w kwestii ostatecznego zagospodarowania z władzami miasta Krakowa.*
- Koniecznością jest zatem rozdzielenie planowanej inwestycji od możliwości zagospodarowania terenu, które powstaną w wyniku jej realizacji. Przedsięwzięcie na Grzegórzkach dotyczy tylko budowy przystanku.*
- Inwestycja polegająca na budowie parkingu będzie oceniana w innej procedurze i jej ocena winna uwzględniać skumulowane oddziaływanie ze zmodernizowaną linią*

- kolejową. Inwestorem będzie Miasta Kraków, lub inwestor zastępczy i z nim zaistnieje konieczność prowadzenia uzgodnień, co do faktycznego zagospodarowania terenu.*
- Ad. 6 – 7, 20 Projektowane przedsięwzięcie ma zapewnić właściwy standard nie tylko na dzień dzisiejszy ale i na lata następne. Pełnomocnik poinformował, iż z miesiąca na miesiąc coraz więcej użytkowników korzysta z linii kolejowych i jest przekonany, że z chwilą możliwości wykorzystania jednego biletu aglomeracyjnego ta sytuacja będzie kształtować się wzrastająco.*
- Ad. 8 Tą kwestię pozostawiono bez odpowiedzi, gdyż nie dotyczy ona obecnego przedsięwzięcia.*
- Ad.9 Mur przy ul. Blich sam w sobie ten obiekt nie jest zabytkiem, ale z uwagi, iż znajduje się w zabytkowej części miasta cały obszar objęty został przedstawioną wizualizacją i z dostosowaniem do terenu sąsiedniego.*
- Ad. 10 Ta kwestia została przedstawiona na mapach zagospodarowania.*
- Ad. 11 Filary pod estakadą przy ul. Blich będą mieściły się w obszarze kolejowym.*
- Ad. 12 Kwestia przebudowy lodowiska jest konsultowana z jego właścicielem, w kontekście planów PKP PLK S.A., natomiast obecna lokalizacja cmentarza nie ulegnie zmianie.*
- Ad. 13 Planowany jest trzyletni okres budowy całego przedsięwzięcia. Odcinek przy ul. Blich jest tylko jego fragmentem. W niniejszej decyzji wskazano warunki konieczne do spełnienia przez inwestora w zakresie właściwej organizacji prac budowlanych.*
- Ad 14 Na planie zagospodarowania przedstawiony został zakres prac w rejonie Zabłocia. Poinformowano, iż przystanek Zabłocie wraz z linią do Krzemionek zostanie przebudowany w ramach innej inwestycji. Łącznica ta zostanie wybudowana na początku 2017 roku. Miejsce obsługi pasażerów zostanie zadaszone i dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.*
- Ad. 15 W raporcie wskazano, iż przebudowa dworca kolejowego Kraków-Główny była przedmiotem innego postępowania, a niniejszy projekt jest kontynuacją wcześniej założonych rozwiązań. Została dokonana przez inwestora analiza ruchu pociągów, zatem wjazd na cztery tory na dworzec będzie możliwy*
- Ad. 16 Zmiana rozwiązań projektowych spowodowałaby bezcelowość prowadzenia ruchu kolei aglomeracyjnej. Ponadto, wprowadziłoby to konieczność budowy rozjazdów na ul. Blich, co i tak skutkowałoby analogicznym jak w chwili obecnej zajęciem terenu.*
- Ad. 17 Wymiana okien mogłaby być elementem postępowania w sprawie ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Przedmiotowy projekt z uwagi na zastosowanie działań minimalizujących m.in. szyn bezstykowych, mat wibroizolacyjnych, na wiadukcie przy ul. Blich nie przewiduje się budowy ekranów akustycznych. W niniejszym postępowaniu wskazano, że zarówno zastosowana technologia wykonania inwestycji, jak zaproponowane środki minimalizujące jej niekorzystne oddziaływanie nie będą powodowały ponadnormatywnych uciążliwości. Niemniej ten aspekt zostanie zweryfikowany przez przeprowadzenie pomiarów po oddaniu inwestycji do użytkowania, w zakresie i w terminie wskazanym w niniejszej decyzji.*
- Ad. 19 Zgodnie z informacją inwestora dane dotyczące przepustowości linii kolejowej są dostępne w studium wykonalności na stronach internetowych Urzędu Marszałkowskiego w Krakowie. Natomiast w raporcie wyniki zostały przedstawione na podstawie wykonanych wcześniejszych pomiarów stanu istniejącego i prognoz. Po realizacji inwestycji istnieje konieczność wykonania pomiarów kontrolnych, które winny być odniesione do tych samych danych wstępnych. Jest to istotne celem właściwej oceny rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia. Każda sąsiadująca z nim inwestycja winna również mieć odniesienie do tych samych wartości, tak aby ocena końcowa była właściwa.*
- Ad. 21 W kwestii odwodnienia wskazano, że będą wybudowane min. dwa zbiorniki retencyjne, których zadaniem będzie spowolnienie spływu wód opadowych, zatem system odwodnienia całego terenu zostanie uporządkowany w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji. Ponadto w niniejszej decyzji opisano elementy związane z gospodarką wodną i ściekową oraz wskazano szereg warunków koniecznych do wykonania przez Inwestora.*

- Ad. 24 Dokładna odległość w chwili obecnej jest niemożliwa do precyzyjnego określenia, wynosi ona ok. 20 m. Analiza akustyczna przeprowadzona w raporcie nie jest związana z odległością konstrukcji kolejowej od budynku tylko z lokalizacją i wielkością źródła hałasu oraz emisją z tym związaną, a także z założeniami prognozowanego natężenia ruchu pociągów. Na etapie szczegółowych rozwiązań projektowych będzie możliwe zweryfikowanie tej odległości. Wskazana została również minimalna odległość budynków od torów określona w przepisach (odległość w przepisach dotyczy posadowienia nowych budynków przy linii kolejowej i wynosi ok. 2,5 m).
- Ad. 25 W odniesieniu do prośby o weryfikację ekspertyzy stanu technicznego budynków mieszkalnych przy ul. Blich stwierdza się, że ocena wpływu drgań na budynek nie znajduje się w kompetencji organu RDOŚ. Inwestor natomiast może wykonać niezależną ekspertyzę stanu budynków przed wykonaniem prac, która będzie punktem odniesienia do ewentualnych roszczeń.
- Ad. 26 Na rozprawie wyjaśnione zostały zaistniałe rozbieżności i sposoby graficznego przedstawienia izofon zgodnie z przyjętą metodyką. Badania zarówno liniowe jak i punktowe nie wykazały przekroczeń hałasu na elewacji budynków przy ul. Blich.
- Ad. 28 Wcześniej po przedmiotowej trasie jeździł ciężki tabor kolejowy, a teraz będą to pociągi osobowe. Obecna linia kolejowa była wybudowana przed budynkami, więc niestosowne jest wskazywanie kolei za ewentualny zły stan konstrukcji budynków. Natomiast wszelkie odszkodowania będą przewidziane w granicach obowiązującego prawa.
- Ad. 29 W kwestii dotyczącej zmian prędkości pociągów w ścisłej zabudowie miejskiej, należy zauważyć, że w modelu akustycznym uwzględniono zarówno momenty hamowania jak i przyspieszania pociągów, co bezpośrednio przekłada się na rozkład izofon. Inwestor wskazał, że inne będą prędkości na odcinkach pozamiejskich, a inne w centrum miasta. Na przystanku Grzegórzki będzie zatrzymywał się tylko tabor lekki, który ma krótką drogę hamowania i osiąga mniejsze prędkości.

Na rozprawie pojawiały się też głosy popierające przedsięwzięcie. Jedna z osób podkreśliła, iż „ktoś kto nie godzi się na cztery tory godzi się na hałas samochodowy”. Jedna z mieszanek ul. Blich, zlokalizowanej bezpośrednio przy linii kolejowej powiedziała, że „nie odbiera hałasu kolejowego jako uciążliwy w przeciwieństwie do hałasu drogowego”. Wskazano również, że wszystkie cztery linie muszą przechodzić przez Kraków Główny, natomiast węzłem podstawowym komunikacji w Krakowie jest Kraków – Grzegórzki, który umożliwi mieszkańcom Krakowa sprawną komunikację. Podkreślano na konieczność i techniczną możliwość wykonania inwestycji.

W ramach niniejszego postępowania wpłynęły również uwagi złożone na piśmie, które dotyczyły zastrzeżeń do złożonej dokumentacji przez PKP PLK S.A.:

- 1.1 stwierdzenia, że jest wybrakowana i niepełna poprzez sformułowania takie jak: prognozuje się, być może lub mogą;  
- wskazań, że PKP PLK S.A. nie przeprowadziła stosownych badań w tym wymaganych przepisami prawa (np. dotyczących drgań),  
co skutkuje brakiem określenia przez PKP PLK S.A. skutków jakie wywoła inwestycja, w wielu obszarach, w tym oddziaływania na środowisko,
- 1.2 braku posiadania stosownej wiedzy przez Wnioskodawcę, która pozwoliłaby mu w sposób kategoryczny oświadczyć jaki wpływ wywrze planowana przez niego inwestycja na środowisko.
- 1.3 wykorzystaniu badań się z roku 2010 w najlepszym razie z 2012 (jednostkowy przypadek) mając na uwadze fakt, że są to badania sprzed pięciu lat żadną miarą nie można ich uznać za aktualne, a co za tym idzie nie mogą zostać uznane za podstawę do procedowania w niniejszej sprawie. Dla przyrody z uwzględnieniem migracji gatunków, rozrostu szaty roślinnej jak również dla natężeń hałasu okres pięciu lat to czas w którym uzyskane wyniki ulegają całkowitej zmianie,

- 1.4 stwierdzenia, że raport zawiera sprzeczne informacje np. w jednej części stwierdza, iż inwestycja spowoduje przekroczenie norm hałasu a w innej części twierdzi, że do takich przekroczeń nie dojdzie,
- 1.5 braku informacji jak zostaną zabezpieczone budynki zabytkowe oraz szpitalne.
- 1.6 braku informacji na temat ruchów ziemi spowodowanych usunięciem ziemi z wałów i zastąpienia ich betonową konstrukcją estakady.
- 1.7 braku informacji w jaki sposób zostanie odtworzona zniszczona zieleń i na jakich zasadach,
- 1.8 braku informacji wpływu na środowisko, na etapie wykonania Inwestycji, na siedliska gatunków chronionych jak jeże, krety, białe szczury hodowlane, które migrowały z plant krakowskich, wiewiórki, żaby, ropuchy, ślimaki oraz różnorodne ptactwo i owady.
- 1.9 braku informacji o wpływie na nasświetlenie terenów sąsiadujących na różnych poziomach w tym na „poziomie parteru gruntu”,
- 1.10 wskazania docelowego zagospodarowania parkingów, zieleni, handlu, symbiozy kolej - mieszkańcy ul. Blich.

W odpowiedzi na powyższe stwierdza się, że:

#### **Ad 1.1 – 1.4**

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z załącznikami złożony do RDOS w Krakowie, jest w pełni kompletnym materiałem dowodowym w sprawie – w zakresie zgodnym z obowiązującymi aktami prawnymi jak również z wydanym postanowieniem *Regionalnego Dyrektora* z dnia 8 sierpnia 2014 r. określającym zakres raportu. Zdaniem tut. organu złożona dokumentacja zarówno pod względem formalnym jak i merytorycznym, po stosownym uzupełnieniu raportu w dniu 16 marca 2015 r., spełnia powyższe wymagania.

Mając na uwadze zapisy ustawowe, należy zauważyć, że każdy raport w procedurze oceny oddziaływania na środowiska przedsięwzięcia jest sporządzony w oparciu o właściwe metody prognozowania. Nie jest bowiem możliwe odgórne wskazanie czy przyjęte założenia projektowe będą w identyczny sposób spełniały swoją funkcję. *Ustawa OOS* przewiduje w swoich zapisach taką sytuację, i dlatego mając na uwadze przezorność i fakt, że każde obliczenia prognozy są obarczane pewnym błędem w niniejszej decyzji wskazano na konieczność wykonania przez Inwestora analizy porealizacyjnej.

Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 8 *ustawy OOS* metody zastosowanej prognozy powinny zostać uwzględnione w raporcie wraz z opisem przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujących bezpośrednio, pośrednio, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z istnienia przedsięwzięcia, wykorzystywania zasobów środowiska, czy emisji.

Wszystkie komponenty środowiska, na które wystąpi oddziaływanie w związku z budową i eksploatacją inwestycji zostały scharakteryzowane i ocenione przez autorów raportu. Zidentyfikowano zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i odpowiednio zaproponowano działania minimalizujące negatywne skutki realizacji inwestycji.

Jedyną częścią analizy akustycznej, w której wykorzystano dane charakteryzujące stan linii kolejowej z roku 2010 jest opracowanie dotyczące stanu aktualnego (stan na rok 2014). Postanowiono przyjąć w modelu natężenie ruchu właściwe dla roku 2010 - zamiast roku 2014 - z racji aktualnego okresowego zmniejszenia natężenia ruchu na liniach kolejowych, związanego z dużą ilością przeprowadzonych napraw i modernizacji torowiska. Podejście to pozwala na prowadzenie obiektywnych porównań pomiędzy prognozowanym stanem klimatu akustycznego w odległych horyzontach czasowych, a „hipotetycznym” stanem aktualnym, dla którego natężenie ruchu nie uwzględnia okresowego spadku ilości kursujących pociągów. Takie podejście zostało zaakceptowane przez Regionalnego Dyrektora, gdyż wskazało sytuację wprowadzenia zabezpieczeń minimalizujących oddziaływanie akustyczne w bardziej niekorzystnych warunkach.

Ponadto należy zauważyć, iż w celu sporządzenia prawidłowego modelu akustycznego i jego późniejszej kalibracji (przede wszystkim w zakresie stanu aktualnego), tj. uwzględnienia m.in. stanu torowiska, struktury ruchu z podziałem na porę dnia i nocy oraz prędkości pociągów,

wykonane zostały w 2014 roku badania hałasu w obrębie analizowanej linii kolejowej (pomiar przeprowadzone w dniach 27-29.01.2014 r.).

Na podstawie wyników uzyskanych w oparciu o sporządzony obliczeniowy model akustyczny, dla stanu aktualnego wyznaczono przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku jedynie w dwóch miejscach – w ciągu ul. Raclawickiej (obszar 0/1-MU/MW w km 67+650 – 67+800), oraz w obrębie ul. Radziwiłłowskiej (obszar 21-SS w km 0+210 – 0+450). W pozostałych miejscach zdiagnozowano „możliwe przekroczenia”, określające jedynie możliwość występowania wartości poziomu dźwięku powyżej wartości dopuszczalnych na granicy obszaru chronionego (nie przy elewacjach budynku). Miejsca te zdiagnozowano nie w oparciu o obliczenia w punktach emisji przy budynkach, lecz o ocenę izofon wykreślonych na mapach akustycznych (będących interpolacją wyników w siatce punktów 10 x 10 m).

Należy zauważyć, iż w przypadku obszaru 0/1-MU/MW, przyjęte natężenie ruchu (z roku 2010) jest znacząco większe od rzeczywistego aktualnego natężenia ruchu. Przyrost ten wynosi 47% w stosunku do najnowszych (w chwili sporządzenia raportu) danych natężenia ruchu OBLIKO z 2013 r.

W przypadku drugiego obszaru przekroczeń, przyczyną ich zdiagnozowania jest fakt analizy ochrony całego obszaru zabudowy (przekroczenia na granicy działek), a także uwzględnienie w modelu obliczeniowym fal akustycznych odbijających się od pierwszej linii zabudowy mieszkaniowej, zwiększających poziom dźwięku w otoczeniu ich elewacji od strony źródła hałasu. W przypadku rzeczywistych pomiarów hałasu prowadzonych przy elewacji budynków, neguje się wpływ fal odbitych poprzez zastosowanie poprawki równej -3 dB. Z przedstawionych powyżej różnic w metodyce wyznaczania przekroczeń wynikać mogą rozbieżności w diagnozie miejsc charakteryzujących się ponadnormatywnymi wartościami hałasu.

Przeprowadzone przez wykonawcę pomiary hałasu komunikacyjnego w 2014 roku, nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

W kwestii inwentaryzacji przyrodniczych dla siedlisk, roślin i zwierząt zauważyć należy, że zostały one wykonane w roku 2014. W związku z czym wykonane badania terenowe są aktualne a w raporcie stanowiły podstawę do dalszych analiz. Na wnioskach opartych na zbadanym stanie istniejącym wykonano ocenę wpływu inwestycji na środowisko zarówno na etapie budowy, eksploatacji jak i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia.

Zdaniem *Regionalnego Dyrektora* sprzeczności w raporcie zostały wyjaśnione przy jego uzupełnieniu, a wątpliwości i brak zrozumienia niektórych jego zapisów zostały przedstawione na rozprawie administracyjnej. Jediną częścią raportu, w której widnieje tekst mogący sugerować występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku w przypadku wariantów inwestycyjnych, jest zdanie zawarte w punkcie 7.2.10.: „Przekroczenia i/lub możliwe przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku (wyznaczonych na granicach obszarów chronionych na wysokości 4 m) obserwuje się zarówno dla stanu aktualnego jak i dla wszystkich wariantów”. Część zdania „(...) jak i dla wszystkich wariantów” odnosi się wyłącznie do możliwych przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku. W zakresie przedstawionej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko raport wskazuje na potencjalne wystąpienia negatywnych oddziaływań związanych z etapem budowy i eksploatacji linii kolejowej. W większości obszarów dotyczących środowiska autorzy raportu jednoznacznie wskazują, że po zastosowaniu proponowanych działań minimalizujących zagrożenia te wraz z prognozowanymi negatywnymi oddziaływaniami wynikającymi z planowanego przedsięwzięcia zostaną skutecznie ograniczone.

#### **Ad. 1.5**

Budynki szpitali znajdujące się w analizowanym obszarze oddziaływań akustycznych, umiejscowione są w obrębie terenów strefy śródmiejskiej. W analizie wzięto pod uwagę ocenę wpływu hałasu na przytoczone tereny.

Na etapie projektu budowlanego i wykonawczego zostaną dobrane odpowiednie zabezpieczenia eliminujące potencjalny wpływ drgań na sąsiadujące budynki.



Dotychczasowe analizy nie potwierdziły wpływu eksploatacji linii kolejowej na sąsiadujące budynki w odróżnieniu do istotnego wpływu komunikacji drogowej.

Układ przestrzenny, w którym znajdować się będzie planowana estakada nie zostanie zmieniony, a przy pracach ziemnych na obszarze wpisanym do rejestru zabytków będzie zapewniony nadzór archeologiczny.

Na etapie projektu budowlanego i wykonawczego zostaną dobrane odpowiednie zabezpieczenia eliminujące potencjalny wpływ inwestycji na sąsiadujące budynki.

#### **Ad. 1.6**

Raport wraz z załącznikami i uzupełnieniem do raportu odnosi się do ruchów masowych ziemi. W celu pozyskania wiarygodnych danych wystąpiono z wnioskami do właściwych organów administracyjnych zajmujących się udzieleniem informacji m. in. o terenach zagrożonych ruchami masowymi ziemi oraz terenach, na których występują te ruchy z rejestru danych w publicznie dostępnym wykazie a także informacji na temat zagrożeń związanych z osuwiskami i erozjami terenu wraz ze wskazaniem najbardziej wrażliwych miejsc. Ich rozmieszczenie wskazano na mapach stanowiących załącznik do uzupełniania raportu oos. Ponadto w raporcie wskazano, również informację na temat lokalizacji osuwiska zidentyfikowanego w ramach wykonanej przez autorów raportu wizji lokalnej, o czym również wspomniano w raporcie. Na podstawie dostępnych danych oceniono planowane przedsięwzięcia i stwierdzono, że nie będzie miało ono wpływu na ruchy masowe ziemi i odwrotnie.

Prace budowlane związane z usunięciem ziemi z wałów nie spowodują ruchów ziemi i będą odpowiednio zabezpieczone. W decyzji wskazano, na konieczność uwzględnienia tego aspektu w projekcie budowlanym.

#### **Ad. 1.7**

Odnosząc się do tego stwierdzenia, należy wskazać iż w dokumentacji przedstawione zostały rozwiązania związane z zielenią i małą architekturą jednak Inwestor nie zaproponował wprost jaki sposób zniszczona zieleń zostanie odtworzona. Nie oznacza to jednak, że organ wydający decyzję nie może nałożyć na Inwestora warunków w powyższym zakresie. Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2014, poz. 1227) roślinność wysoka znajdująca się w pasie do 15 m od skrajnej osi toru ze względów bezpieczeństwa i widoczności musi być usunięta. Mając to na uwadze *Regionalny Dyrektor* w ramach kompensacji przyrodniczej nałożył na Inwestora obowiązek wskazania terenów na obszarze miasta Krakowa możliwych nasadzeń zastępczych, konieczności uzgodnienia m.in. rodzaju sadzonek oraz przedstawienia całości w analizie porealizacyjnej.

#### **Ad. 1.8**

Na potrzeby raportu została wykonana w 2014 r. szczegółowa inwentaryzacja gatunków siedlisk, roślin i zwierząt. Wyniki tych badań zostały przedstawione w raporcie. Oceniono wpływ przedsięwzięcia na zarówno gatunki chronione jak i na ich siedliska. Teren inwestycji w zdecydowanej większości jest silnie zurbanizowany i nie stanowi atrakcyjnego miejsca wymienionych gatunków. Niemniej w warunkach decyzji został wprowadzony konieczny nadzór przyrodniczy przy prowadzeniu niektórych prac, zostały określone terminy ich wykonania i wskazane rozwiązania techniczne, których celem jest minimalizacja niekorzystnego oddziaływania.

#### **Ad. 1.9**

Prace nie będą prowadzone w nocy. Teren w związku z tym nie będzie naświetlany. Ewentualne naświetlania mogą mieć miejsce jedynie na zapleczach budowy itp. jednak ich lokalizacja będzie znana dopiero na etapie wykonawczym przedsięwzięcia. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano jakie warunki muszą być spełnione przy

wyznaczaniu zapleczy budowy. Powyższe wpłynie na zminimalizowanie niekorzystnego oddziaływania.

#### **Ad. 1.10**

Niniejsze przedsięwzięcie w swoim zakresie nie przewiduje zagospodarowania docelowego miejsc pod estakadą.

*Ponadto złożona została uwaga dotycząca konieczności stosowania zarówno przez PKP PLK S.A. jak i RDOŚ zapisów programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa i wskazania, że wszelkie wydawane decyzje mają zapadać w oparciu o aktualne badania i dane.*

*Wyrażono brak zgody ze stanowiskiem PKP PLK S.A., iż natężenie hałasu nie zmieni się i nie wywoła żadnych skutków, gdyż i tak są już przekroczone normy. Osoba składająca uwagę uważa, że*

- jest to całkowite zaprzeczenie myślenia o środowisku, zdrowiu i życiu ludzi. Jeśli normy są przekroczone nie oznacza to że można je pogarszać lub utrzymywać na tym samym poziomie, ale należy podjąć działania zmierzające do usunięcia naruszeń. Skoro więc PKP PLK S.A. przyznaje w przygotowanej dokumentacji, że normy są przekraczane to należy je zobowiązać do przeprowadzenia inwestycji, która ten stan zmieni, a nie utrzyma lub posunie dalej,*
- „nie można się zgodzić z faktem, że normy hałasu są przekroczone permanentnie; gdyby PKP PLK S.A. dysponowało aktualnymi badaniami, (których nie wykonało) wiedziałoby, że w godzinach nocnych do tej pory normy hałasu nie są przekraczane a badania hałasu powinny obejmować całościowo okres dobowy a nie wybrane wycinki. Stan ten zmieni się jednak po dobudowaniu dodatkowych torów co spowoduje zbliżenie torowiska do budynków oraz zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów a tym samym za skutkuje zwiększeniem hałasu zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz budynku. Normy w godzinach nocnych zostaną zatem bezsprzecznie przekroczone czego do tej pory zgodnie z niezależnymi opracowaniami nie były przekraczane,”*
- w obszarze oddziaływania przez inwestycję znajdują się liczne budynki służby zdrowia w tym szpitale i specjalistyczne kliniki w tym obszarze natężenia hałasu powinny być znacząco niższe.*

Dane na których oparto analizy w raporcie są aktualne, wiarygodne oraz spełniają wszystkie przepisy prawne i zasady jakie obowiązują podczas sporządzania tego typu dokumentacji.

Raport jednoznacznie wskazuje obszary wystąpienia negatywnych i pozytywnych oddziaływań związanych z etapem budowy i eksploatacji linii kolejowej oraz wskazuje konkretne działania minimalizujące negatywne skutki przedsięwzięcia.

Inwestor został zobowiązany niniejszą decyzją do przestrzegania zasad zorganizowanej emisji hałasu, zastosowania mat wibroizolacyjnych na obiektach inżynierskich. Natomiast badania oddziaływania akustycznego po oddaniu inwestycji do użytkowania zostaną przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej, nałożonej na wnioskodawcę niniejszą decyzją. Dokument analizy porealizacyjnej stanowi opracowanie porównujące ustalenia i wnioski zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ze stanem rzeczywistym. Analiza porealizacyjna, oparta na wynikach badań wykonanych po realizacji oraz oddaniu do użytku przedsięwzięcia ma na celu określenie rzeczywistego wpływu eksploatowanej infrastruktury na lokalne środowisko. W przypadku stwierdzenia w ramach analizy porealizacyjnej zagrożeń, wynikających z użytkowania zrealizowanego przedsięwzięcia, zostaną przedstawione propozycje działań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania na otoczenie.

*Został złożony wniosek o uzupełnienie dokumentacji raportu, dla stanu zarówno w czasie jej wykonania jak i po zakończeniu inwestycji, w zakresie:*

- a) sporządzenia badań natężenia hałasu, w takiej odległości, jak po zakończeniu inwestycji mogą znaleźć się tory, czyli 10 m od budynków,*

- b) analizy hałasu dla ruchu pociągów maksymalnego w jednostce czasu nie średniego, analizę hałasu dla ul. Blich >estakady< i kamienicy budynku, budowy czterech torów na odc. Kraków Gł. Osobowy, a szczególnie na odc. Ul. Kopernika – Grzegórzecka,
- c) wykonania badania natężenia, hałasu, na różnych poziomach inny poziom hałasu jest przy gruncie inny na 5 kondygnacji w bezpośrednim sąsiedztwie torów.
- d) przeprowadzenia badań hałasu, także wewnątrz budynków i w większej odległości od torowiska jak również sporządzenie prognoz wskazujących na faktyczne natężenie hałasu po zakończeniu inwestycji,
- e) analizy wpływu zwiększonego przystankiem (nowym) ruchu samochodowego odnośnie hałasu i zanieczyszczenia powietrza, poszerzenie analizy o hałas hamowania i ruszania pociągów, weryfikację odległości torów od budynków (zwłaszcza ul. Blich 5-3) z uwzględnieniem bryły budynków i piętra.
- f) wykonania badań o badanie natężenia hałasu z uwzględnieniem interpolacji z ruchem samochodowym i innymi źródłami hałasu,
- g) drgań,
- h) podania danych, w oparciu o które sporządzono raport poprzez ich zaktualizowanie zgodnie ze stanem na rok kiedy będzie wydawana decyzja a więc rok 2015.
- i) zebranie dokumentacji oraz sporządzenie raportu w sposób wykluczający wszelkie alternatywne sformułowania i zastąpienie ich informacjami jednoznacznie wskazującymi jakie będą skutki inwestycji,
- j) podania danych dotyczących ruchów ziemi po usunięciu wałów jak i informacji jaki będzie to miało wpływ na ruchy wody w szczególności wód gruntowych,
- k) określenia długoterminowych skutków wpływu inwestycji na środowisko, zdrowie ludzi.

#### Ad. a-b)

W analizie akustycznej przedstawionej w raporcie wykorzystane zostały pomiary hałasu komunikacyjnego na ulicy Radziwiłłowskiej, które zostały wykonane w odległości rzędu 10 m od istniejącej linii kolejowej. Wyniki z pomiarów hałasu wykorzystano w procesie kalibracji i weryfikacji modelu akustycznego.

W ramach analizy akustycznej wykonano obliczenia hałasu na poszczególnych kondygnacjach pierwszej linii zabudowy.

Wybrane wyniki, reprezentujące poziomy dźwięku przy elewacji na wysokości najwyższej kondygnacji zamieszczone zostały w uzupełnieniu raportu OOS. Poniżej zamieszczono tabelę nr 16 z powyższego dokumentu dla wariantu inwestycyjnego (W1) horyzont czasowy 2030 r.

Lokalizacja punktu pomiarowego (odbiornika)	Wysokość punktu pomiarowego (odbiornika)	Obliczony $L_{Aeq} D$	Obliczony $L_{Aeq} N$	Rodzaj zabudowy mieszkaniowej	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Blich 5	19,6 m. n.p.t.	62,8	57,1	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	Wartości dopuszczalnego poziomu dźwięku na terenie 68 dB $L_{Aeq} D$ , 60 dB $L_{Aeq} N$
Blich 6		62,6	57,0		
Blich 8		62,0	56,6		

Budowa 4 torów od ul. Grzegórzeckiej do Płaszowa (z budową przystanku Kraków Grzegórzki) spowoduje konieczność budowy rozjazdów włączających tory aglomeracyjne w tory 1 i 2 na wysokości ul. Blich. Takie rozwiązanie nie spowoduje zwiężenia planowanej estakady. Wykonana analiza akustyczna uwzględniła zwiększoną emisję hałasu w trakcie przejazdu pociągów przez odcinki z rozjazdami. Wyniki symulacji nie wskazują jednak na występowanie przekroczeń poziomu dźwięku.

**Ad. c)**

Obliczenia akustyczne zostały wykonane dla obszaru w promieniu 300 m od osi istniejącego torowiska. Szczególna uwaga w raporcie poświęcona została pierwszej linii zabudowy ponieważ jest ona najbardziej narażona na oddziaływanie hałasu.

Faktyczne oddziaływanie hałasu po oddaniu inwestycji do eksploatacji przedstawiono w Raporcie OOŚ – Tabela 7-20 Ocena akustyczna stanu aktualnego oraz poszczególnych wariantów w horyzoncie czasowym 2030 r.

Natomiast przeprowadzenie badań hałasu wewnątrz budynków jest w kompetencjach inspekcji sanitarnej. Badania takie byłyby na pewno zasadne, gdyby zaistniała sytuacja ponadnormatywnego oddziaływania, która nie ma miejsca w niniejszym postępowaniu. Przedmiotowe przedsięwzięcie było analizowane przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie i Wieliczce, które w swoich opiniach nie wskazały takiej potrzeby.

**Ad. d)**

*Regionalny Dyrektor* nie posiada ustawowych kompetencji do oceny wpływu drgań na ludzi i środowisko. Zagadnienia wpływu drgań na obiekty winny zostać przeanalizowane przez organ architektoniczno - budowlany. W niniejszej decyzji wskazano, aby dokumentacja projektowa odnosiła się do powyższego zagadnienia. Niemniej wskazać należy, że według autorów raportu dotychczasowe analizy nie potwierdziły wpływu eksploatacji linii kolejowej na sąsiadujące budynki w odróżnieniu od zdiagnozowanego istotnego wpływu na budynki od ruchu drogowego. Ponadto przedstawione są prognozy, iż poziom odczuwalnych drgań po wykonaniu przebudowy nie powinien ulec istotnym zmianom. Jest to związane z faktem, iż w chwili obecnej drgania z nawierzchni rozchodzą się przez nasyp, natomiast po przebudowie, w wyniku zastosowania głębokiego posadowienia estakady (pale) zmieni się miejsce przekazywania drgań na podstawę filarów. Długość drogi rozchodzenia się drgań w ośrodku gruntowym ulegnie zwiększeniu dzięki czemu będzie bardziej wytłumiane. Ulegną one większemu niż obecnie rozproszeniu.

Na estakadzie zostaną zastosowane elementy ograniczające przekazywanie drgań - eliminatory drgań (np. maty wibroizolacyjne). Będą to dodatkowe elementy tłumiące których aktualnie eksploatowana linia kolejowa nie posiada.

W okresie realizacji prac budowlanych poziom drgań będzie krótkookresowo większy (praca maszyn i sprzętu budowlanego, ruch ciężkich pojazdów związanych z obsługą budowy, załadunek i wyładunek materiałów). Powyższych działań nie można uniknąć, natomiast będą one na pewno zminimalizowane poprzez wypełnienia warunków wskazanych w niniejszej decyzji w zakresie technologii i harmonogramu prowadzenia prac np. prace wykonywane w odpowiednich porach dnia, właściwy dobór sprzętu, staranne utrzymanie dróg technologicznych itp.

**Ad. e-f)**

We wcześniejszej części uzasadnienia niniejszej decyzji *Regionalny Dyrektor* odniósł się do oddziaływania skumulowanego.

Analiza akustyczna została wykonana zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 Nr 120, poz. 826 z późn zm.). Wykorzystany w przeprowadzonej analizie akustycznej model obliczeniowy RMR 2002 zawiera w sobie szacowanie emisji hałasu w trakcie hamowania i ruszania składów kolejowych. W trakcie wykonywania pomiarów hałasu dokonano rejestracji przebiegu prędkości i drogi pociągów. Uzyskane wyniki wprowadzono do modelu w celu adaptacji do rzeczywistych warunków na linii E30. Przyjęte operacje hamowania i przyspieszania pociągów przedstawione zostały w raporcie OOŚ w rozdziale „Przebiegi zmian prędkości pociągów”.

Analizy akustyczne zgodnie z metodyką wykonuje się w oparciu o wartości średnie ruchu ponieważ w prognozach natężenia nie stosuje się wartości maksymalnych.

Wykorzystany w przeprowadzonej analizie akustycznej model obliczeniowy uwzględnia odległość torowiska wszystkich obiektów kubaturowych (również budynków) znajdujących się w zasięgu oddziaływania źródła hałasu. Przebieg torowiska został zaimplementowany bezpośrednio z danych inżynierskich projektu, zaś graficzna prezentacja na mapach akustycznych (torowiska) obrazuje środek osi torów.

Wyniki analiz akustycznych w postaci graficznej przedstawiają imisję hałasu w przybliżeniu właśnie dla 1 piętra. tj. 4 m n. p. t., przy czym w używanych programach obliczeniowych nie ma możliwości różnicowania brył budynków w obrębie poszczególnych pięter.

#### **Ad. k)**

Formą „długofalowego raportu”, opisującego lokalne oddziaływanie akustyczne planowanej inwestycji na najbliższych mieszkańców będzie Mapa Akustyczna Miasta Krakowa. Opracowanie to odnosi się do wskaźników długoterminowych, a jego wyniki decydują o tzw. działaniach naprawczych w ramach Programu Ochrony Środowiska przed hałasem.

Odpowiedzi na pozostałe zagadnienia zostały już przedstawione powyżej. Regionalny Dyrektor nie podzielił zdania osób wnoszących o uzupełnienie dokumentacji w tym zakresie. Zarówno raport jak i wyjaśnienia przedstawione w uzasadnieniu niniejszej decyzji wskazują, iż możliwa jest realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia.

*Ponadto zostały złożone prośby co do zobowiązania PKP PLK S.A. przez RDOŚ do:*

- *odtworzenia, terenów zielonych odpowiadających obszarowi usuniętej zieleni pod planowanymi estakadami np. poprzez utworzenie ogrodów tzw. miejskich (np. w betonowych donicach, rynnach na ścianach estakady na całej wysokości i całej długości) i nasadzenia,*
- *ochrony budynków zabytkowych i szpitalnych przed hałasem, drganiami oraz pęknięciami na skutek przesunięć związanych z ruchem gruntu oraz zmianą tras przemieszczania wód podziemnych, zarówno na etapie wykonania inwestycji jak i po jej zakończeniu,*
- *ochrony i przeniesienia gatunków zwierząt zamieszkujących obszar inwestycji, zarówno na etapie wykonania inwestycji jak i po jej zakończeniu,*
- *wykonania zieleni, poniżej estakady.*
- *ograniczenia inwestycji do dwóch torów.*
- *zabezpieczenia budynku przy ul. Blich na etapie wykonawstwa i eksploatacji, odniesienie się do analizy technicznej złożonej do RDOŚ.*
- *zachowania istniejącej odległości od torów.*
- *opracowania długofalowego raportu, wpływu na środowisko i zdrowie ludzi.*
- *skierowania ruchu intercity - Olsza tory do Grzegórzek.*
- *określenia zagospodarowania pod estakadą*
- *określenia jego wpływu na hałas i drgania.*

Większość z powyższych postulatów znalazła odzwierciedlenie w warunkach niniejszej decyzji, a pozostałe zagadnienia zostały szeroko wyjaśnione w jej uzasadnieniu, dlatego nie mogły zostać uwzględnione.

W dniu 23.04.2015 r. udział w postępowaniu zgłosiła Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu. W oparciu o dane zamieszczone na stronach internetowych organ zweryfikował statut oraz KRS Fundacji. Zapisy statutu jednoznacznie wskazują iż celem Fundacji jest działanie m.in. na rzecz ochrony środowiska w transporcie na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, natomiast z KRS Fundacji wynika, iż rejestracja podmiotu nastąpiła 21.11.2013 r. co nie wypełnia w całości brzmienia art. 44 *ustawy OOS* dot. występowania organizacji ekologicznej na prawach strony.

W/w organizacja złożyła wniosek o uzupełnienie dokumentacji w następującym zakresie:

- 2.1 dołączenie schematu lub mapy planowanego w poszczególnych wariantach układu torowego (o ile nie zostanie przekazany w ramach jednego z dokumentów wskazanych poniżej),
- 2.2 podanie lokalizacji planowanych przystanków z podaniem kilometrażu początku i końca peronów,
- 2.3 przedłożenie czytelnych wersji schematów zamieszczonych na str. 66-73 Raportu Oddziaływania na Środowisko,

- 2.4 dołączenie Studium Wykonalności w ramach „Opracowania Dokumentacji Przedprojektowej dla Projektu „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy - Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej” (dokument wzmiankowany na str. 77 Raportu),
- 2.5 dołączenie Koncepcji Programowo-Przestrzennej dokumentacji projektowej na modernizację linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy - Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny - Kraków Płaszów - Kraków Bieżanów w ramach projektu POIS 7.1-74 (dokument wzmiankowany na str. 225 Raportu),

W odpowiedzi na powyższe stwierdza się, że zgromadzona do wniosku dokumentacja nie wymaga uzupełnienia.

W odpowiedzi na punkty 2.1, 2.2 i 2.3 przedstawia się poniższe stanowisko.

Planowany zakres przedsięwzięcia został przedstawiony na załącznikach graficznych do raportu. Uwzględnia on informację o przebiegu linii kolejowej nr 133 i 91, lokalizację obiektów inżynierskich, dróg, nowych peronów będących przedmiotem wniosku.

Lokalizacja planowanych nowych przystanków osobowych również została przedstawiona w załączniku graficznym do raportu.

W ramach planowanego przedsięwzięcia Inwestor planuje przesunięcie posterunku odgałęźnego Gaj w kierunku stacji Kokotów o ok. 700 m, a także lokalizację nowych przystanków osobowych p.o. Kraków Złocień i Kraków Grzegórzki (za wiaduktem nad ul. Grzegórzecką) oraz modernizację peronów na p.o. Kokotów i p.o. Węgrzce Wielkie a także modernizację peronów na istniejących przystankach i stacjach:

p.o. z p.odg. Kraków Łobzów:

Po przebudowie perony 1 i 2 będą posiadały po dwie krawędzie czynne o długości ok. 200 m każda.

Planuje się budowę peronu nr 1 od ok. km 67+400 do ok. km 67+600 oraz peronu nr 2 od ok. km 67+400 do ok. km 67+600.

Przewiduje się rozbiórkę istniejącego peronu nr 2, a także zmianę numeru peronu nr 3 na peron nr 2. Dojście do peronów nie ulegnie zmianie.

Perony stacji Kraków Główny Osobowy nie są objęte opracowaniem.

p.o. Kraków Grzegórzki:

Planuje się budowę dwóch peronów jednokrawędziowych w układzie naprzeciwległym na zewnątrz torów aglomeracyjnych nr 3 i 4, o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 4,5 m i długości ok. 200 m. Początek peronu 1 i 2 to ok. km 0+800 linii 91, koniec ok. km 1+100. Obydwa perony będą położone na estakadzie kolejowej. Przewiduje się dojście do peronów od strony ul. Grzegórzeckiej wyposażone w zadane klatki schodowe i urządzenia dźwigowe w celu umożliwienia korzystania z nich przez osoby niepełnosprawne oraz osoby na wózkach.

p.o. z p.odg. Kraków Zabłocie:

Planuje się budowę peronu nr 1: wyspowy pomiędzy torem nr 1 linii 91 i torem aglomeracyjnym nr 3 z krawędziami czynnymi przy obu torach o długości ok. 200 m. Peron o wysokości ok. 76 cm i szerokości od ok. 9,2 m do ok. 9,3 m. Początek peronu ok. km 2+100, koniec ok. km 2+200, oraz budowę peronu nr 2: wyspowy pomiędzy torem nr 2 linii 91 i torem aglomeracyjnym nr 4 z krawędziami czynnymi przy obu torach o długości ok. 200 m. Peron o wysokości ok. 76 cm i szerokości od ok. 8,1 m do ok. 9,3 m. Początek peronu ok. km 2+100, koniec ok. km 2+200. Przewiduje się rozbudowę peronów od strony torów aglomeracyjnych nr 3 i 4.

st. Kraków Płaszów:

Planuje się budowę: peronu nr 1: wyspowy między torami nr 1 i 3, z krawędziami czynnymi przy obu torach o długości ok. 400 m. Peron o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 10 m. Początek peronu ok. km 3+900, koniec ok. km 4+300, peronu nr 2: wyspowy między torami nr 2 i 4, z krawędziami czynnymi przy obu torach o długości ok. 400 m. Peron o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 10 m. Początek peronu ok. km 3+900, koniec ok. km 4+300 oraz peronu nr 4: wyspowy między torami nr 4 i 10, z krawędzią czynną przy torze nr 10

o długości 400 m. Peron o wysokości 76 cm, szerokości ok. 6 m. Początek peronu ok. km 3+900, koniec ok. km 4+300.

Istniejący peron nr 3 otrzyma oznaczenie jako numer 4 by zachować kolejność numeracji. Nie przewiduje się na nim prac projektowych.

Dojście do peronów odbywać się będzie z przejścia podziemnego. Możliwe będzie także z dojścia służbowego w poziomie szyn.

#### p.o. Kraków Prokocim:

Planuje się budowę peronu nr 1: jednokrawędziowy przy torze aglomeracyjnym, długość ok. 200 m. Peron o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 4,00 m oraz peronu nr 2: jednokrawędziowy przy torze nr 2, długość ok. 200 m. Peron o wysokości 76 cm, szerokości ok. 4,00 m. Przyjęto lokalizację obu peronów na odcinku od ok. km 6+000 do ok. km 6+200.

Dojście do peronów na p.o. Kraków Prokocim odbywać się będzie z obu końców: z wiaduktu w proj. km ok. 6+000 oraz z planowanego przejścia podziemnego w proj. km ok. 6+200.

#### st. Kraków Biezanów

Planuje się budowę peronu nr 1: jednokrawędziowy przy torze aglomeracyjnym, długość ok. 200 m. Peron o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 4,00 m. Początek peronu ok. km 8+300 koniec ok. km 8+500 oraz peronu nr 2: dwukrawędziowy pomiędzy torami nr 1 i 2, długość ok. 200 m. Peron o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 10 m. Początek peronu ok. km 8+300 koniec ok. km 8+500.

Dojście do peronów na stacji Kraków Biezanów odbywać się będzie z planowanego przejścia pod torami w proj. Km ok. 8+500.

#### p.o. Złocień:

Planuje się budowę dwóch peronów jednokrawędziowych w układzie naprzeciwległym na zewnątrz torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 91, o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 6,0 m i długości ok. 200 m. Przyjęto lokalizację peronów na odcinku ok. km 9+800 do ok. km 10+000.

#### p.o. Kokotów

Planuje się budowę dwóch peronów jednokrawędziowych w układzie naprzemianległym na zewnątrz torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 91, o wysokości 76 cm, szerokości ok. 5 m i długości ok. 200 m. Początek peronu nr 1 to ok. km 11+200 –koniec ok. km 11+400, peronu nr 2 to ok. km 11+400 do ok. km 11+600.

#### p.o. Węgrzce Wielkie

Dwa perony jednokrawędziowe w układzie naprzemianległym na zewnątrz torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 91, o wysokości ok. 76 cm, szerokości ok. 4,5 m i długości ok. 200 m. Początek peronu nr 1 to ok. km 13+800 koniec ok. km 14+000 peronu nr 2 to ok. km 14+000 koniec ok. km 14+200.

Na peronach wyznaczony będzie pas bezpieczeństwa.

Schematy zamieszczonych na str. 66-73 Raportu są mało czytelne, gdyż na potrzeby wydruków dokumentacji zmniejszona została ich rozdzielczość. W wersji elektronicznej natomiast wszystkie schematy są czytelne.

W odpowiedzi na pkt 2.4-2.5 należy zauważyć, że *ustawa OOS* jasno precyzuje jaki dokument winien być załącznikiem do wniosku. Jest nim raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zarówno studium wykonalności jak i Koncepcja Programowo-Przestrzenna zawiera wiele informacji stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w którym wykorzystano istotne z punktu widzenia oceny wpływu na środowisko zapisy wzmiankowanego studium. W niniejszej decyzji wskazano jednak na konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, która przedstawi zarówno rzeczywiste natężenie ruchu kolejowego jak i oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu. Niemniej zgodnie z informacją przedstawioną przez Inwestora na rozprawie administracyjnej na stronach internetowych Urzędu Marszałkowskiego w Krakowie można odszukać studium wykonalności.

Ponadto strona zażądała nakazania w decyzji

- 3.1 obowiązku wykonania w ramach przedsięwzięcia nasadzeń w wielkości 2 nowe drzewa za każde 1 drzewo wycinane. Nasadzenia powinny mieć miejsce na terenie w granicach administracyjnych miasta Krakowa.
- 3.2 obowiązku stosowania wysokości peronów 0,76 m nad główkę szyny przy realizacji wszystkich peronów planowanych w ramach przedsięwzięcia.
- 3.3 zakazu stosowania do budowy linii kolejowej polichloru winylu (PVC, PCW) i poliuretanu (PU), w tym w kanalizacji odwodnieniowej i innej, w obiektach kubaturowych (np. nastawnie, dworce) - okna, wykładziny, rynny itp. Powinny one być zastąpione innymi materiałami, choćby mniej obciążającymi środowisko tworzywami sztucznymi np. polietylenem, polipropylenem.
- 3.4 nakazu wyposażenia każdej stacji / przystanku osobowego objętego zakresem modernizacji w zadane parkingi dla rowerów ze stojakami w kształcie odwróconej litery U.
- 3.5 nakazu prowadzenia robót w sposób minimalizujący ograniczenia w ruchu pociągów. W szczególności na odcinku Kraków Główny - Kraków Płaszów - Kraków Bieżanów stale powinny być udostępnione do normalnego ruchu co najmniej 2 tory, z wyjątkiem jednorazowych zamknięć trwających nie dłużej niż 56 godzin w tygodniu (weekendowych). Nowy przystanek Kraków Grzegórzki powinien być zlokalizowany pomiędzy ulicami Grzegórzecką (z zejściami na obie strony ul. Grzegórzeckiej) i ul. Zyblikiewicza lub ul. Kopernika.
- 3.6 zachowania istniejącego wiaduktu kolejowego nad ul. Dietla, a wiadukty dla nowych torów zbudować po zewnętrznych bokach istniejącego, w konstrukcji maksymalnie ażurowej (np. stalowej), jak najmniej zasłaniającej widok na oryginalny wiadukt.
- 3.7 odległość krawędzi od osi toru dla wszystkich peronów planowanych w ramach zakresu modernizacji powinna wynosić 1650 mm (obecnie PKP PLK S.A. dla wielu inwestycji proponuje 1725 mm).
- 3.8 planowana długość peronów powinna być dostosowana do taboru jakim planuje się obsługiwać linię.
- 3.9 na stacjach i przystankach, gdzie planowana jest różnica poziomów w ruchu pieszym powinno się jak najszerszej stosować pochylnie, a tylko tam gdzie, nie jest to możliwe windy. Należy stosować windy (z pełną kabiną wewnętrzną), a nie podnośniki dla niepełnosprawnych, których zastosowanie należy wykluczyć.

**Ad.3.1** *Regionalny Dyrektor* informuje, iż zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2014, poz. 1227), ze względu na konieczność zachowania bezpieczeństwa i widoczności drzewa i krzewy znajdujące się w pasie 15 m od osi skrajnego toru kolejowego winny zostać usunięte. Inwestor w przedłożonych wyjaśnieniach wskazuje, że zaproponowany przelicznik 2:1 (dwa nowe za jedno usunięte) jest niewykonalny.

Wiele rosnących drzew wzdłuż linii kolejowej to samosiejki, drzewa i krzewy zniszczone i zaniedbane. Jest to głównie spowodowane wynikiem zaniedbań spółek PKP w zakresie właściwego utrzymywania terenu przy linii kolejowej. Mając na uwadze jednak fakt, iż planowane przedsięwzięcie wymaga wycinki znacznej ilości drzewostanu, *Regionalny Dyrektor* wskazał w niniejszej decyzji konieczność wprowadzenia dodatkowych nasadzeń w ramach kompensacji przyrodniczej. Ze względu na znaczne zanieczyszczenie w Krakowie, uważa się za słuszne wprowadzenia nasadzeń zastępczych. Biorąc powyższe pod uwagę w warunkach decyzji wskazano, aby nasadzenia były wykonane w stosunku 1:2. Nasadzenia gatunków rodzimych winny być wprowadzone na terenie miasta Krakowa. Z *RDOŚ w Krakowie* należy uzgodnić jakość materiału nasadzeniowego, dobór gatunkowy w zależności od lokalizacji czy też ustalenie



stosunku ilościowego drzewa /krzewy. Nie sama ilość drzew ma znaczenie a ich jakość i sposób nasadzeń oraz pielęgnacja drzewostanu. Zbyt duże nasadzenie drzew wpływa na ich kondycję zdrowotną, kształtowanie korony a przez to wizualizację i bezpieczeństwo.

**Ad.3.2** Zgodnie z informacją przekazaną przez Inwestora wszystkie nowe jak i modernizowane perony przewidziane do realizacji w ramach planowanego przedsięwzięcia będą miały wysokość równą 76 cm.

**Ad.3.3** Materiały, które zostaną wykorzystane do budowy w ramach przedmiotowego projektu będą materiałami ogólnodostępnymi i powszechnie stosowanymi w tego typu pracach. Każdy rodzaj użytego materiału będzie zgodny z obecnie funkcjonującymi normami oraz będzie miał stosowne dopuszczenia.

**Ad.3.4** Parkingi rowerowe stanowią ważny element polityki transportowej i powinny być lokalizowane w wielu miejscach, jednak nie są objęte zakresem wniosku o niniejszą decyzję.

**Ad.3.5** Etap budowy wiąże się z obniżeniem komfortu ruchu podróżujących pociągami. Istotne jest wprowadzenie ograniczeń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa zarówno pasażerów pociągów jak i osób pracujących przy modernizacji planowanej linii kolejowej. Wykonanie przebudowy na przedmiotowym odcinku z utrzymaniem ruchu w obu torach jest niewykonalne, szczególnie na odcinku od ul. Lubicz do rzeki Wisły. Inwestor nie przewiduje zmiany lokalizacji nowego przystanku Kraków Grzegórzki.

**Ad.3.6** W załączniku do niniejszej decyzji określono zakres przedsięwzięcia, w jej uzasadnieniu wykazano brak oddziaływania ponadnormatywnego dla przyjętych założeń i przy wypełnieniu warunków. Inna lokalizacja przystanku od będącego przedmiotem oceny spowoduje znaczne przybliżenie (o ok 2,5 – 3 m) skraju estakady do istniejących w tym rejonie budynków w stosunku do obecnej konstrukcji estakady na tym odcinku oraz konieczność budowy podpór estakady na jezdni ul. Blich.

Natomiast obustronne zejścia na ul. Grzegórzecką nie są możliwe ze względu na ochronę konserwatorską wiaduktu nad ul. Grzegórzecką (proj. km ok. 0+780, km 0+770). Dodatkowo poszerzenie estakady dla potrzeb wybudowania przejścia dla pieszych spowoduje konieczność znaczącej ingerencji w układ skrzyżowania ulic Blich/Grzegórzecka. W ramach niniejszego zadania przewiduje się przesunięcie północnej części obiektu dla umożliwienia zabudowy dodatkowych dwóch torów i jej odtworzenie w nowej lokalizacji przy uwzględnieniu zaleceń konserwatorskich.

**Ad.3.7** Wszystkie parametry projektowanych układów torowych i obiektów obsługi podróży będą zgodne z obowiązującym prawem (obecnie nominalna odległość od osi toru do krawędzi peronu wynosi 1670 mm z koniecznymi dodatkami przestrzennymi). Planowane długości peronów będą zgodne z obowiązującym prawem oraz wymaganiami eksploatacyjnymi. Ten aspekt nie jest elementem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**Ad.3.9** Planowana inwestycja przewiduje budowę podnośników/ wind przyporęczowych w celu umożliwienia i zapewnienia bezpiecznego korzystania podróżujących z komunikacji pociągów. Ten aspekt nie jest elementem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 23.06.2015 r. przedstawiciel Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu telefonicznie poprosił o elektroniczne udostępnienie informacji o środowisku w zakresie odpowiedzi przedstawionych przez Inwestora na składane przez nich uwagi. Zgodnie z notatką służbową znajdującą się w aktach sprawy pracownik RDOŚ w Krakowie poinformował, iż w dniu przeprowadzania rozmowy nie będzie mógł dokonać takiego zestawienia, oraz że trwają prace nad przygotowaniem decyzji i wszystkie aspekty mające miejsce w niniejszym postępowaniu zostaną w niej opisane. Osoba ta została również poinformowana, iż zgodnie z ustawą OoŚ organ wydający decyzję ma obowiązek odniesienia się do wszystkich uwag zgłoszonych w czasie trwającego postępowania, że decyzja będzie zamieszczona na stronach internetowych tut. Dyrekcji oraz przysługującym prawie stronom postępowania w kwestii odwołania się od decyzji.

W dniu 24.06.2015 r. przedstawiciel Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu

osobiście zapoznał się z treścią pisma Inwestora w zakresie odpowiedzi na zagadnienia wcześniej wskazane przez organizację. Pani Aneta Łuszcz otrzymała kserokopię fragmentu pisma Inwestora dotyczącego odpowiedzi na zarzuty Fundacji oraz została poinformowana o konieczności dostarczenia pełnomocnictwa i wniesienia stosownej opłaty za pełnomocnictwo, na konto Prezydenta Miasta Krakowa. Powyższe zostało dopełnione pismem z dnia 24.06.2015 r.

W dniu 29.06.2015 r. do tut. Dyrekcji wpłynęło pismo Pani Karoliny Chrustowieckiej – reprezentującej Centrum Zrównoważonego Transportu w Warszawie. Do pisma załączone zostało pełnomocnictwo bez opłaty skarbowej. W piśmie tym ponownie podnoszono wyżej wskazane aspekty i złożono wniosek o przedłużenie postępowania i wyznaczenie nowego terminu, celem zapoznania się z raportem oraz z odpowiedziami na ich wnioski i uwagi. Złożono również wniosek o wszczęcie przez organ działań zmierzających do zawarcia ugody pomiędzy stronami w kwestiach będących przedmiotem wniosków fundacji w trybie art. 114 ustawy kodeks postępowania administracyjnego. Mając jednak na uwadze fakt, iż Fundacja nie jest stroną w niniejszym postępowaniu, a ugoda zgodnie z powyższym artykułem może być zawierana tylko pomiędzy stronami *Regionalny Dyrektor w Krakowie* nie może przychylić się do powyższego wniosku. Ponadto stwierdzić należy, iż Fundacja w dniu 23.04.2015 r. miała wiedzę na temat toczącego się postępowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia gdyż nadała na poczcie uwagi do postępowania. Organ wydający decyzję wyznaczył termin 21 dniowy, w którym można było zapoznawać się z dokumentacją, zamieścił link do raportu na stronach internetowych, w dniu 24.04.2015 r. przeprowadził rozprawę otwartą dla społeczeństwa, na której wszelkie wątpliwości związane z inwestycją można było wyjaśnić. Fundacja nie skorzystała z przysługującego jej prawa, gdyż jej przedstawiciela nie było na rozprawie. Organ nie znajduje uzasadnienia wyznaczania dodatkowego terminu na zapoznanie się z dokumentacją.

W czasie prowadzenia postępowania złożonych zostało również szereg wniosków od mieszkańców Krakowa z wnioskiem o uznanie danej osoby stroną w niniejszej sprawie. Organ przeanalizował powyższe wnioski, wystąpił do poszczególnych osób z pismem o dopełnienie swoich żądań zgodnie z brzmieniem art. 28 Kodeksu postępowania administracyjnego – dalej KPA. Zauważyć należy jednak, że sam fakt zamieszkiwania na działce sąsiadującej z inwestycją, nie stanowi przymiotu strony postępowania. Ponadto działka ta winna znajdować się również w strefie negatywnego (ponadnormatywnego) oddziaływania. Przymiot strony w postępowaniu administracyjnym ma bowiem osoba, której dotyczy bezpośrednio to postępowanie lub w którym może być wydane orzeczenie godzące w jej prawem chronione interesy poprzez ograniczenie lub uniemożliwienie korzystania z przysługujących jej praw. Jeżeli natomiast dana osoba nie jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym żadnej nieruchomości sąsiadującej z nieruchomością objętą przedmiotową inwestycją, a jedynie na takiej nieruchomości zamieszkuje to jej interes w rozstrzygnięciu sprawy nie jest interesem chronionym prawem. W takiej sytuacji można mówić jedynie o interesie faktycznym, z którego jednak nie wynikają żadne uprawnienia ani obowiązki świadczące o przymocie strony w myśl art. 28 kpa. Żadna z osób składających wnioski o uznanie za stronę zdaniem organu nie wypełnia powyższego zapisu. Zdaniem Regionalnego Dyrektora w Krakowie podmioty, które złożyły wnioski o których mowa powyżej, nie są stronami w niniejszym postępowaniu, gdyż ponadnormatywne zasięg oddziaływania nie obejmuje terenów działek/obiektów z, których korzystają lub są właścicielami.

*Regionalny Dyrektor w Krakowie*, zgodnie z art. 10 § 1 KPA, zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Zawiadomienie z dnia 1 czerwca 2015 r. znak: OO.4201.6.2014.AK zamieszczone było na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 3 do 18 czerwca 2015 r., natomiast w *RDOŚ w Krakowie* w terminie od 1 do 15 czerwca 2015 r. oraz na tablicy Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka w terminie od 3 do 15 czerwca 2015 r. Ponadto ww. zawiadomienie było umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Rodzaj planowanych przez Inwestora prac wskazuje na konieczność wykonania przedsięwzięcia etapami. Niniejszą decyzję, będzie zatem mógł wykorzystać w sześcioletnim okresie od jej ostateczności, przy składaniu wniosku o pozwolenie na budowę, jeżeli nie zmienią się warunki wykorzystania terenu.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

Budowa nowego oraz modernizacja istniejącego układu torowego oraz obiektów infrastruktury kolejowej, inżynierskiej i drogowej spowoduje wzrost bezpieczeństwa przejazdu. Przedmiotowa inwestycja usprawni dostęp do infrastruktury kolejowej oraz zwiększy komfort jazdy podróży.

#### **W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji**

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (Plac Na Stawach 3, 30-107 Kraków), w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie  
mgr Rafał Rostecki

#### **Otrzymują:**

1. Pan Włodzimierz Żmuda – pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.AK. a/a.

## Charakterystyka Przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie dotyczy modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów. Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

### Układ torowy

- przebudowa dwóch torów zasadniczych linii nr 133;
- przebudowa torów zasadniczych linii 91 oraz częściowo torów linii 8, 94, 100, 109, 118 i 605.
- przebudowa torów na stacjach Kraków Główny Towarowy, Kraków Główny Osobowy, Kraków Płaszów, Kraków Bieżanów;
- przebudowa torów do Balic w zakresie włączeń w istniejący układ torowy;
- przebudowa głowic rozjazdowych na stacjach;
- likwidacja istniejącego układu geometrycznego posterunku odgałęźnego Gaj wraz z przesunięciem i rozbudową głowicy rozjazdowej w kierunku przystanku osobowego Kokotów;
- budowa nowych przystanków osobowych Kraków Grzegórzki i Kraków Złocień;
- likwidacja toru linii 606;
- budowa dwóch torów aglomeracyjnych na zewnątrz istniejących torów linii 91 od stacji Kraków Główny Osobowy do stacji Kraków Płaszów oraz jednego toru aglomeracyjnego na odcinku Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów;
- dobudowa nasypów pod dodatkowe tory aglomeracyjne;
- wykonanie wzmocnienia podtorza;
- odtworzenie i budowa systemu odwodnienia (rowy boczne, drenaże).

### Odwodnienie

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziane będzie wykonanie:

- odwodnienia wgłębnego podtorza torów linii nr 133, 91 oraz odcinkowo podtorza torów linii nr 100, 109 i 605 a także wszystkich rozjazdów na odcinku przebudowy za pomocą drenażu (drenów, drenokolektorów, kolektorów),
- odwodnienia peronów linii 91 za pomocą korytek odwodnienia liniowego, drenów pod ściankami peronowymi oraz kolektorów,
- urządzeń do rozsączania wody w gruncie,
- odbiornikami wód deszczowych będą kanały deszczowe i ogólnospławne miejskie, istniejące zagłębienia terenu, istniejąca kanalizacja na terenie kolejowym, rowy otwarte, odbiorniki naturalne, zbiorniki retencyjne oraz urządzenia rozsączające.
- likwidacji istniejącej kanalizacji odwodnieniowej będącej w kolizji z planowanymi ciągami odwodnieniowymi,
- przepompowni - przed wylotami do odbiorników, o ile będzie zachodziła taka konieczność,
- zabezpieczenia przed cofaniem się wody z rzeki lub zbiornika do kolektorów w postaci zamontowania w studniach klap zwrotnych.
- przejść kolektorem pod istniejącymi torami za pomocą przewiertu sterowanego.

### **Układ drogowy, przejazdy kolejowe**

Ze względu na przebudowywane i budowane kolejowe obiekty inżynierskie przewiduje się zakres prac polegających na:

- przebudowie istniejących dróg: ul. Raclawickiej - ciąg pieszo-rowerowy, ul. Łokietka, ul. Prądnickiej, ul. Kopernika, ul. Blich - równoległa do linii kolejowej (między ul. Kopernika a Grzegórzecką), ul. Grzegórzeckiej, ul. Powstańców Wielkopolskich, ul. Dekerta, ul. Morawiańskiego, ul. Złocieniowa, DP 2039K, DG 560904K, DG 560935K, DP 2012K, DG 560939K.
- zmianie funkcji wiaduktu nad ul. Miodową, oraz budowa chodnika i ścieżki rowerowej,
- przebudowie ciągu pieszo-jezdnego i jezdni na wysokości przystanku osobowego Kraków Zabłocie,
- budowie przejazdu służbowego na wysokości planowanych peronów st. Kraków Płaszów,
- przebudowie przejazdu kolejowego – ul. Półłanki bez zmiany kategorii przejazdu,
- likwidacji przejazdów kolejowych: w km ok. 4+000 – przejazd służbowy (dojazd do peronów), przewiduje się jego przeniesienie na początek planowanych peronów, przejazd kat. „C” – ul. Feliksa Jasińskiego – droga gminna, przejazd kat. „D” - dr. nr 560901K relacji Bieżanów – Zalesie – droga gminna.

W celu zapewnienia odpowiedniej komunikacji przyległych terenów po likwidacji przejazdów kolejowych zachodzi potrzeba:

- budowy dwóch odcinków dróg: odcinek drogi łączący ul. Jasińskiego z ul. Złocieniową,
- odcinek drogi łączący drogę gminną nr 560901K z drogą P2093K relacji Wieliczka – Brzegi, przebudowywane drogi zostaną odwodnione do systemu odwodnienia.

### **Obiekty inżynierskie**

W zakresie obiektów inżynierskich będą wykonane następujące elementy:

- wiadukty w tym: prace konserwacyjne, remontowe, przebudowa, rozbudowa, budowa nowych obiektów, rozbiórki istniejących obiektów w tym likwidacje obiektów,
- przejścia pod torami: remont, rozbudowa, przebudowa, budowa,
- ściany oporowe: budowa nowych obiektów, remont istniejących, rewitalizacja istniejącej ściany oporowej wzdłuż ul. Kopernika, rozbiórki istniejących obiektów,
- estakady kolejowe: budowa nowych obiektów,
- estakada (kładka) peronowa: budowa nowego obiektu,
- mosty kolejowe:
  - przez rz. Wisłę:
    - remont istniejącego obiektu dwutorowego,
    - budowa dwóch niezależnych mostów wielopręsłowych, zlokalizowanych po obu stronach obiektu istniejącego, w celu przeprowadzenia dodatkowej pary torów aglomeracyjnych,
  - przez rz. Serafę:
    - rozbiórka istniejących mostów w liniach nr 91 i 100 i budowa nowego, wspólnego obiektu, umocnienie skarp i dna ciek w rejonie obiektu,
  - przez ciek Zabawkę,
    - rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu z uwzględnieniem perspektywicznej dobudowy dodatkowego toru do Rudzic, umocnienie skarp i dna ciek w rejonie obiektu,
- most drogowy: budowa nowego obiektu przez rzekę Serafę zlokalizowanego po północnej stronie torów, w ciągu łącznika drogowego ul. Złocieniowej z ul. Jasińskiego,

- przepusty: przebudowa, rozbudowa, budowa nowego obiektu w miejscu istniejącego, likwidacja pozostałości dawnego przepustu pod torami linii nr 91, w obrębie stacji Kraków Płaszów, rozbiórka,
- kładka dla pieszych w rejonie st. Kraków Bieżanów: przebudowa kładki obejmująca rozbiórkę części nad torami linii nr 91 i budowę nowych schodów, równoległych do toru nr 2,
- przebudowa koryta rzeki Serafy obejmująca zmianę przebiegu koryta, profilację i umocnienie skarp i dna na przebudowywanym odcinku oraz wykonanie lewostronnego ubezpieczenia brzegu w rejonie mostu kolejowego w postaci konstrukcji oporowych.

### **Obiekty kubaturowe**

Rozbiórka zbędnych obiektów kubaturowych w ramach planowanego przedsięwzięcia obejmowała będzie obiekty takie jak: budynek + ruina (linia 133), nastawnia wykonawcza Kraków Główny Towarowy, budynek przekaznikowni Kraków Główny Towarowy, obiekty handlowe, skrzynka techniczna, stacja kontenerowa, budynki mieszkalne (strona prawa) (linia 91), budynek magazynowy, budynki gospodarcze i inne (linia 91), nastawnia KPA na st. Kraków Płaszów (linia 91), posterunek zwrotniczy Kraków Płaszów, budynek drużyn manewrowych Kraków Płaszów, budynek dyżurnego ruchu peronowego Kraków Płaszów, nastawnia wykonawcza Kraków Płaszów, budynek nastawni dysponującej BN Kr, Bieżanów, nastawnia wykonawcza Kraków Bieżanów, nastawnia (posterunek odgałęźny) Gaj, budynek przystanku osobowego Kokotów.

Przebudowa, remont istniejących obiektów, budowa nowych obiektów kubaturowych w tym:

- Nastawnia dysponująca Kraków Gł. Towarowy – remont, przebudowa, rozbudowa i nadbudowa budynku nastawni i przekaznikowni;
- Kabina sekcyjna Kraków Główny – remont dwóch kontenerów;
- Nastawnia dysponująca Kraków Główny Osobowy KG – przebudowa, nadbudowa i remont nastawni;
- Zadaszenie planowanego przystanku Grzegórzki, zlokalizowanego na estakadzie, w postaci wiat na całej długości. Na obu końcach każdego peronu obudowane będą spoczniki i klatki schodowe. Od strony ul. Grzegórzeckiej będą zlokalizowane również dźwigi prowadzące na każdy peron;
- Zlokalizowanie nowych torów w miejscach ścian zewnętrznych przystanku osobowego Kraków Zabłocie powoduje konieczność przeprojektowania obiektu we wszystkich branżach. Konieczna będzie rozbiórka bocznych naw obiektu oraz wzmocnienie konstrukcji nawy środkowej. Planuje się również rozbudowę hali przystanku o dodatkowe zadaszenie, dostosowane do obsługi torów aglomeracyjnych;
- Nastawnia dysponująca Kraków Płaszów KP linia 91 - rozbudowa i remont budynku;
- Budowa nastawni bezobsługowej oraz nastawni wykonawczej Kraków Bieżanów BN1 (nowa strażnica przejazdowa).
- „Budynek rewidentów i manewrowych Kraków Płaszów”.

### **Konstrukcje inżynierskie – perony**

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie prac polegających na:

- rozbudowie peronów linii nr 133 na przystanku osobowym Kraków Łobzów;
- budowie dwóch nowych peronów przy torach aglomeracyjnych nr 3 i nr 4 linii na przystanku osobowym Kraków Grzegórzki, obydwa perony będą położone na planowanej estakadzie kolejowej;
- rozbudowie dwóch peronów w międzytorzach torów nr 1 i nr 3 oraz torów nr 2 i 4 linii nr 91 o krawędzie peronowe przy torach aglomeracyjnych nr 3 i nr 4 linii nr 91 na przystanku osobowym Kraków Zabłocie;

- budowie trzech nowych peronów na stacji Kraków Płaszów;
  - peron nr 1: dwukrawędziowy między torami nr 1 i 3;
  - peron nr 2: dwukrawędziowy między torami nr 2 i 4;
  - peron nr 4: wyspowy między torami nr 4 i 10, z jedną krawędzią czynną przy torze nr 10;
- budowie dwóch peronów na przystanku osobowym Kraków Prokocim;
- budowie dwóch peronów na stacji Kraków Bieżanów;
- budowie dwóch peronów na przystanku osobowym Kraków Złocień;
- budowie dwóch peronów na przystanku osobowym Kokotów;
- budowie dwóch peronów na przystanku osobowym Węgrzce Wielkie;
- wykonaniu odwodnienia liniowego na peronach.

### **Mała architektura i informacja podróżnych**

W ramach modernizacji linii kolejowej E30 planuje się całkowitą wymianę i modernizację elementów małej architektury i techniki informacyjnej w obrębie przebudowywanych peronów, a także budowę dojeżdżalni i urządzeń pozwalających na korzystanie z infrastruktury kolejowej również osobom niepełnosprawnym.

Planowane wyposażenie stanowić będą: wiaty peronowe z wyposażeniem, ławki peronowe, zadaszenia wyjść z przejść podziemnych i dźwigów, zadaszenia klatek schodowych, pochylni, automaty biletowe, zegary wiszące, gabloty informacyjne z rozkładem jazdy pociągów, ogrodzenia i balustrady, pojemniki na piasek i sól, kosze na śmieci, tablice informacyjne różnego rodzaju, ścieżki dotykowe dla osób niewidomych i słabowidzących.

### **Sterowanie ruchem kolejowym**

- **Stacja Kraków Główny Towarowy** - planuje się demontaż istniejących urządzeń i zabudowę nowych komputerowych urządzeń srk w wyremontowanym budynku nastawni "KGZ". Sterowanie stacją prowadzone będzie z LCS Kraków Główny, dla potrzeb awaryjnego sterowania urządzeniami srk w budynku nastawni "KGZ" zabudowany zostanie miejscowy pulpit systemu nadrzędnego.
- **Stacja Kraków Główny Osobowy** - planuje się demontaż istniejących urządzeń i zabudowę nowych komputerowych urządzeń srk w budynku nastawni dysponującej "KG". W budynku nastawni "KG" zlokalizowane zostanie Lokalne Centrum Sterowania Kraków Główny. Obszar LCS Kraków Główny obejmował będzie sterowanie stacjami Kraków Główny Osobowy oraz Kraków Główny Towarowy.
- **Szlak Kraków Główny Osobowy - Kraków Płaszów** - planuje się budowę 3 odstępów samoczynnej trzystawnej elektronicznej blokady liniowej po torach nr 1 i 2.
- **Szlak Kraków Główny Osobowy - Kraków Zabłocie** - planuje się budowę 2 odstępów samoczynnej trzystawnej elektronicznej blokady liniowej po torach aglomeracyjnych nr 3 i 4.
- **Kraków Zabłocie** - posterunek wyposażony będzie w komputerowe urządzenia srk. Przewiduje się przebudowę urządzeń srk z włączeniem sterowania urządzeniami srk przez dyżurnego odcinkowego LCS Kraków Płaszów. Posterunek powiązany będzie z przyległymi blokadami.
- **Szlak Kraków Zabłocie - Kraków Płaszów** - planuje się budowę elektronicznej jednoodstępowej blokady liniowej po 2 torach aglomeracyjnych.
- **Kraków Płaszów** - planuje się demontaż istniejących urządzeń i zabudowę nowych komputerowych urządzeń srk zlokalizowanych w nastawni "KP" wraz z miejscowym pulpitem systemu nadrzędnego do sterowania stacją Kraków Płaszów w sytuacjach awaryjnych. Ponadto w budynku nastawni „KP” zlokalizowane zostanie Lokalne Centrum Sterowania Kraków Płaszów.



- **Szlak Kraków Płaszów - Kraków Bieżanów** - planuje się budowę 3 odcinków samoczynnej czterostawnej elektronicznej blokady liniowej po torach nr 1 i 2 oraz dodatkowym torze aglomeracyjnym.
- **Kraków Bieżanów** - planuje się demontaż istniejących urządzeń i zabudowę nowych komputerowych urządzeń srk w nastawni "Bn" z miejscowym pulpitem systemu nadrzędnego do sterowania stacją Kraków Bieżanów i posterunkiem Gaj w sytuacjach awaryjnych. Na stacji Kraków Bieżanów zabudowany zostanie ponadto pulpit do zdalnego sterowania stacją Wieliczka. Podstawowo stacja Kraków Bieżanów (wraz z post. odg. Gaj) sterowana będzie przez odcinkowego dyżurnego ruchu z LCS Kraków Płaszów. Na stacji wymienione będą urządzenia zabezpieczenia przejazdu kat. A w km ok. 9,000. Urządzenia na stacji Kraków Bieżanów powiązane będą z blokadami na przyległych szlakach.
- **Posterunek odgałęźny Gaj** - planuje się demontaż istniejących urządzeń i zabudowę nowych komputerowych urządzeń srk.
- **Szlak Gaj - Rudzice** - planuje się budowę 4 odcinków samoczynnej czterostawnej elektronicznej blokady liniowej po torach nr 1 i 2 linii nr 91.

Modernizacji lub nowej zabudowie podlegać będą urządzenia i systemy telekomunikacyjne, sieć trakcyjna, zasilanie sieci trakcyjnej, elektroenergetyka nieatrakcyjna, elektroenergetyczna.

Na omawianym terenie istnieją sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe i ciepłownicze.

Sieci, które będą kolidowały z omawianą inwestycją tak pod względem wysokościowym jak również sytuacyjnym zostaną przebudowane na warunkach podanych przez gestorów sieci.

Z planowanych obiektów drogowych zostaną odprowadzone wody deszczowe do istniejącej kanalizacji deszczowej, ogólnospławnej lub cieków. Z obiektów inżynierskich wody deszczowe zostaną odprowadzone do kanalizacji deszczowej/ ogólnospławnej lub do odwodnienia torowego.

Przewiduje się również konieczność czasowego retencjonowania wód deszczowych w zbiornikach retencyjnych.

Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie

mgr Rafał Rostecki