



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.421.3.11.2020.MSI.30

Kraków, 28 czerwca 2022 r.

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 tj. - cyt. dalej jako „UUOŚ”), § 2 ust. 1 pkt 29, § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 67 oraz zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz z § 2 ust. 1 pkt 6, a także zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku § 3 ust. 1 pkt 7, § 3 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm. - cyt. dalej jako „k.p.a.”), przy zapewnionym udziale stron zawiadamianych o czynnościach organu przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.), w związku 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 t.j.),

p o r o z p a t r z e n i u

wniosku znak: IOS5c-4425-7.5.3/2020 z dnia 27.11.2020 r. (data wpływu: 01.12.20220 r.) złożonego przez Pełnomocnika, działającego w imieniu Inwestora tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłężę R401 – Tymbark na odcinku F Podłężę R401 – Gdów oraz nowej linii kolejowej nr 627 Podłężę R301 – Podłężę Balachówka (odcinek J)”**,

u s t a l a m :

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark na odcinku F Podłęże R401 – Gdów oraz nowej linii kolejowej nr 627 Podłęże R301 – Podłęże Balachówka (odcinek J)”, w wariantie 4 - W4 (W6):

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

W ramach prac objętych wnioskiem planuje się budowę nowego przebiegu linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark na odcinku F Podłęże R401 - Gdów oraz nowego przebiegu linii kolejowej nr 627 Podłęże R301 – Podłęże Balachówka (Odcinek J). Dodatkowo przewiduje się m.in. przebudowę fragmentów istniejących linii kolejowych nr 91 i nr 95 w zakresie układu torowego wraz z podtorzem, budowę i przebudowę infrastruktury technicznej, budowę dróg, obiektów inżynierskich, wykonanie prac hydrotechnicznych, przebudowę sieci elektroenergetycznych, w tym (110kV) i linii najwyższego napięcia (400kV) oraz przebudowę gazociągów wysokiego ciśnienia. W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę/wzmocnienie wałów powodziowych potoku Podłężanka.

Nowobudowane linie kolejowe nr 622 i 627 oraz fragmenty przebudowywanych linii nr 91 i 95 zlokalizowane będą w województwie małopolskim, w powiecie wielickim, w obrębie czterech gmin: Wieliczka, Niepołomice, Biskupice oraz Gdów. Dodatkowo prace na linii kolejowej nr 95 fragmentarycznie będą prowadzone na terenie gminy miejskiej Kraków.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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:

1. Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe, w tym miejsca przeznaczone do tankowania oraz bieżących napraw maszyn i urządzeń, tymczasowe miejsca gromadzenia odpadów oraz substancji chemicznych należy:
 - lokalizować na terenach oddalonych od zabudowy mieszkalnej min. 100 m, optymalnie w powiązaniu z istniejącymi terenami produkcji lub usług,
 - zorganizować w sposób uwzględniający zasadę minimalizacji zajęcia terenu, w miejscach przekształconych antropogenicznie lub na terenie kolejowym,
 - zlokalizować na terenie utwardzonym i wyposażonym w system ujmowania i odprowadzenia wód opadowych z możliwością ich oczyszczania lub magazynowania, w przypadku ich ponadnormatywnego zanieczyszczenia w sytuacjach awaryjnych,

- zlokalizować poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
 - zlokalizować poza terenami, gdzie występują grunty dobrze przepuszczalne, terenami podmokłymi, bagiennymi oraz terenami o wysokim poziomie wód gruntowych,
 - zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od koryt cieków (Bogustawa, Zakrzewianka, Podłęzanka, Królewski Potok, Lipnica, Ruda, Drwinka oraz mniejsze cieki) i zbiorników wodnych,
 - zlokalizować poza dolinami rzek i ich terenami zalewowymi – w odległości min. 50 m,
 - zlokalizować w odległości co najmniej 200 m od ujęć wód podziemnych, z wyłączeniem ujęć przeznaczonych do likwidacji.
2. Wszelkie materiały sypkie, m.in. kruszywo, ziemię z wykopów, należy gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia, na skutek odpływu wód opadowych.
 3. Miejsca przeznaczone do tankowania oraz bieżących napraw maszyn i urządzeń należy zlokalizować na utwardzonym podłożu i zabezpieczonym przed przenikaniem do gruntu i wód ewentualnych wycieków substancji, w tym substancji ropopochodnych. Miejsca te należy wyposażać w materiały sorpcyjne do ich neutralizacji.
 4. Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Sprzęt ten należy regularnie sprawdzać w celu wyeliminowania zagrożenia zanieczyszczeniem gruntu i wód, w wyniku wycieku substancji.
 5. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód należy bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia przyczyn i skutków awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać).
 6. W przypadku konieczności realizacji odwodnień obiektów lub wykopów budowlanych należy w pierwszej kolejności stosować technologie robót ograniczające wielkość odprowadzanej wody (np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych), szczególnie w czasie wykonywania głębokich wykopów.
 7. Czas odwodnienia obiektów lub wykopów budowlanych powinien być ograniczony do niezbędnego minimum. Wody opadowe i roztopowe oraz wody z odwodnienia obiektów lub wykopów budowlanych należy odprowadzać w sposób niepowodujący szkody na gruntach sąsiednich.
 8. Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić w sposób selektywny, w wyznaczonych do tego celu miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.

Odpady te należy sukcesywnie przekazywać podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

9. Zaplecza budowy należy wyposażyć w kontenerowe sanitariaty gromadzące ścieki bytowe w szczelnych zbiornikach. Należy zapewnić regularne opróżnianie tych zbiorników i wywóz ścieków do oczyszczalni, przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie.
10. Wody opadowe pochodzące z przedmiotowego układu torowego, obiektów inżynierskich, peronów, przejazdów i odcinków dróg objętych inwestycją, należy ująć w system składający się z: kanalizacji opadowej, rowów przytorowych i przydrożnych i odwodnienia wgłębnego, odprowadzający ujęte wody do istniejących odbiorników – cieków naturalnych, do ziemi poprzez przydrożne i przytorowe rowy lub bezpośrednio na skarpe,
11. W trakcie prowadzenia prac w obrębie obiektów inżynierskich, tj. mostów i przepustów, należy zabezpieczyć koryta cieków przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych (np. poprzez zastosowanie siatek lub mat zabezpieczających).
12. W przypadku wystąpienia podwyższonego poziomu wód stwarzającego realne niebezpieczeństwo wystąpienia podtopień lub powodzi, należy wstrzymać roboty i odpowiednio zabezpieczyć teren budowy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc najbardziej narażonych na zalanie. W przypadku szybkiego wzrostu poziomu wody, należy przeprowadzić sprawną ewakuację ludzi oraz sprzętu z miejsca prowadzonych prac budowlanych, a materiały należy odpowiednio zabezpieczyć przed wymywaniem.
13. W celu racjonalnego wykorzystania wody na cele technologiczne związane z drążeniem tunelu należy zastosować rozwiązania mające na celu ponowne wykorzystanie wody pochodzącej z odwodnienia obiektów lub wykopów budowlanych.
14. Piezometry należy utrzymywać w sprawności technicznej pozwalającej na pobór próbek wody i pomiar występowania zwierciadła wód podziemnych. Należy regularnie sprawdzać ich stan techniczny, a wszelkie zidentyfikowane awarie należy niezwłocznie usuwać.
15. Przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz na etapie realizacji przedsięwzięcia w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludności mieszkającej wzdłuż planowanego odcinka F (LK622) oraz odcinka J (LK627) w zakresie zaopatrzenia w wodę na cele socjalno-bytowe z istniejących studni (ujęć wody), które nie są w bezpośredniej kolizji z trasą linii kolejowej, należy zaprojektować monitoring położenia zwierciadła wody podziemnej w studniach. Zakres monitoringu powinien dotyczyć terenu, gdzie projektowana linia kolejowa prowadzona będzie w głębokich wykopach a także w rejonie tunelu kolejowego.

W przypadku stwierdzenia zanikania wody w studniach w trakcie budowy, należy podjąć środki zaradcze w postaci odtworzenia lub pogłębienia studni (ujęcia wody) na działce użytkownika, bądź podłączenia nieruchomości do lokalnej sieci wodociągowej.

16. W przypadku konieczności likwidacji użytkowanych studni (ujęć wody), które są źródłem zaopatrzenia gospodarstw w wodę i które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia (torowym lub drogowym), należy zapewnić mieszkańcom ciągłość dostępu do wody - odtworzyć studnie w nowej lokalizacji lub podłączyć nieruchomość do sieci wodociągowej, tak aby właścicielom nieruchomości zapewnić dostęp do wody.
17. Likwidując w/w studnie należy usunąć obudowę studni, odtworzyć lokalny układ warstw litologicznych, stosować grunty niezanieczyszczone oraz wykonać uszczelnienie zapobiegające przed ewentualną migracją zanieczyszczeń z powierzchni terenu do warstwy wodonośnej. Zagłębienia powstałe wskutek usunięcia obudowy studni, czy górnych kręgów betonowych, należy zlikwidować w tym samym dniu, bez pozostawiania otwartych wykopów na działanie czynników atmosferycznych (deszcz, mróz).
18. W przypadku konieczności likwidacji zbiorników bezodpływowych (szamb), które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia (torowym lub drogowym), należy wywieźć ścieki do oczyszczalni ścieków, przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie.
19. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia system odprowadzania wód opadowych i roztopowych (w tym m.in. drenaże, studzienki i inne urządzenia kanalizacyjne, osadniki, zbiorniki retencyjne, a także rowy odwadniające podtorze) należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym i w sprawności eksploatacyjnej oraz wykonywać jego okresowe przeglądy. Rowy kolejowe wykonane jako rowy trawiaste (będące urządzeniami wstępnie podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe) należy regularnie odmulać, wykaszać trawy oraz usuwać gromadzące się odpady.
20. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny kolejowej oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu, zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywiezione taborem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków.
21. Do utrzymania torowiska mogą być stosowane wyłącznie środki ochrony roślin, które nie mają negatywnego wpływu na środowisko.
22. Prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze

dziennej (godz. 6:00 – 22:00), za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych. W przypadku konieczności prowadzenia prac w porze nocnej należy zapewnić dobór urządzeń o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.

23. W trakcie realizacji tunelu należy zastosować monitoring drgań. Należy stosować bezpośredni system monitoringu drgań budynków poprzez instalację czujników drganiowych na każdym budynku znajdującym się nad lub w bezpośrednim sąsiedztwie tunelu na całym odcinku oraz pośredniego czyli monitorowanie drgań budynków poprzez instalację czujników drganiowych wzdłuż projektowanego tunelu linii kolejowej.
24. W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczyć emisję nieorganizowaną zanieczyszczeń pyłowych. W tym celu:
 - na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia);
 - podczas realizacji inwestycji należy wykorzystywać materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności (tzw. zasada minimalizacji pylenia) oraz w większości gotowe mieszanki do podbudowy, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
 - place budowy i magazynowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie, poprzez systematyczne sprzątanie oraz zraszanie wodą (w zależności od potrzeb) w okresie suchym (w szczególności latem);
 - podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo - budowlanych, które powodują wzmożone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, drogi dojazdowe i technologiczne należy zraszać i utrzymywać w odpowiedniej czystości;
 - silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych winny być wyłączane w trakcie przerw od pracy w celu ograniczenia emisji substancji gazowych i pyłowych.
25. Masy ziemne pochodzące z wykopów należy zagospodarować w jak największym stopniu na cele związane z realizacją przedsięwzięcia.
26. Miejsca tymczasowego składowania urobku należy zlokalizować jak najbliżej portali tuneli, miejsca jego wydobywania lub linii kolejowej.
27. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji, pełnionym przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:

- a) botanicznym:
 - kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów podmokłych siedlisk przyrodniczych, stanowisk roślin chronionych oraz pomników przyrody w trakcie prowadzonych robót;
 - kontrola stanu zabezpieczenia chroniącego przed wpływem prac budowlanych zieleni nieprzeznaczonej do wycinki;
- b) ichtiologicznym:
 - kontrola cieków oraz dna i brzegów pod kątem obecności minogów i/lub ryb;
 - nadzór w przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry;
- c) malakologicznym:
 - kontrola cieków pod kątem obecności małż
 - w przypadku prowadzenia prac w miejscu występowania małż należy je wybierać i przenieść w inne miejsc powyżej miejsca prowadzenia robót,
- d) herpetologicznym:
 - kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
 - ustalenie lokalizacji płotków tymczasowych grodzących plac budowy,
 - przeniesienie do siedlisk zastępczych,
 - kontrola szczelności zabezpieczeń,
- e) chiropterologicznym:
 - związany z wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, kontrola odstającej kory itp.,
 - kontrola obiektów inżynieryjnych przeznaczonych do modernizacji lub rozbiórki, pod kątem ich wykorzystywania jako miejsca schronień letnich i zimowych przez nietoperze,
- f) entomologicznym:
 - związany z wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, usuwanie zamierającego lub martwego drewna,
 - związany z zabezpieczeniem gatunków owadów podlegających ochronie,
- g) ornitologicznym:
 - związany z wycinką drzew w okresie lęgowym,
 - kontrola obiektów inżynieryjnych przeznaczonych do modernizacji lub rozbiórki, ich wykorzystanie jako miejsca lęgowe ptaków,
 - kontrola terenu w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków,

- przeznaczonych do modernizacji lub rozbiórki, pod kątem ich wykorzystywania jako miejsca schronień letnich i zimowych przez nietoperze,

h) teriologicznym:

- związany z pracami w sąsiedztwie tam i rozlewisk bobrowych;
- kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
- uwalnianie zwierząt z wykopów, zabezpieczenie uwolnionych zwierząt, transport i wypuszczenie zwierząt w innym siedlisku, w którym występują w sposób naturalny.

28. Zaplecza budowy, bazy sprzętowo – materiałowe, place składowe itp. należy lokalizować:

- a) poza siedliskami przyrodniczymi zależnymi od wód – zmiennowilgotne łąki trzęslicowe (*Molinion*) – w km 1+307 (strona lewa i prawa) LK622, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe* – w km 12+389, 13+201, 17+487 strona prawa i lewa LK622 – w odległości min. 100 m,
- b) poza stanowiskiem chronionych porostów – pustułka rurkowata (*Hypogymnia tubulosa*) – w km 8+830 (strona prawa) i w km 12+440 (strona lewa) LK 622 – w odległości min. 50 m,
- c) poza terenami zadrzewionymi, w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
- d) poza obszarami wodno-błotnymi – w odległości min. 100 m,
- e) poza kolejowymi obiektami inżynieryjnymi umożliwiającymi migrację zwierząt – w odległości min. 100 m.

29. Prace budowlane mogące powodować ingerencję w korytach rzek na odcinkach pomiędzy terenem inwestycji, należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej, w tym:

- a) prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zamulaniem wód powierzchniowych. Na terenach, gdzie prace prowadzone są w pobliżu cieków narażonych na ryzyko zamulenia – hałdy i przemy należy zabezpieczać poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających,
- b) prace budowlane, które prowadzone będą bezpośrednio w korycie rzek: Wisła i Podłężanka, potoków: Bogusława, Drwinka, Zakrzewianka, Królewski Potok, Lipnica, Ruda, Dopytyw do Jawczyc oraz mniejszych prowadzić poza okresem od kwietnia do połowy lipca tj. poza okresem tarła i inkubacji ikry

śliza i różanki. W przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry prace należy prowadzić pod ścisłym nadzorem ichtiologa;

- c) prace budowlane powodujące ingerencję w koryta rzek należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej;
- d) prace w korycie rzeki Podłężanka i innych cieków należy prowadzić poza okresami wezbrań powodziowych, w okresach występowania niskich stanów wody;
- e) dojazd sprzętu budowlanego oraz transport materiałów niezbędnych do wykonania robót, prowadzić w miarę możliwości przy wykorzystaniu istniejących głównych dróg dojazdowych, zjazdów do koryta, lokalnych dróg dojazdowych;
- f) zastosowane rozwiązania techniczne podczas działań związanych z ewentualną ingerencją w brzegi i dna cieków nie mogą mieć wpływu na pogorszenie warunków bytowania organizmów wodnych np. poprzez utrudnianie im wędrówek migracyjnych;
- g) należy powiadomić użytkownika obwodu rybackiego (Okręg Polskiego Związku Wędkarskiego w Krakowie) o terminie rozpoczęcia i zakończenia robót;
- h) ewentualny urobek pozyskany w trakcie prowadzonych prac nie może zostać usunięty poza obręb koryta zasadniczego rzeki Podłężanki i pozostałych cieków. Należy go wykorzystać do zabezpieczenia brzegu oraz dna rzek, a ewentualny nadmiar materiału do wypełnienia wyrw na innym odcinku rzeki Podłężanki lub jej dopływach – w uzgodnieniu z administratorem cieku;
- i) w przypadku zauważenia w urobku organizmów żywych, należy je niezwłocznie przenieść do rzeki, poza obszar oddziaływania prac, w sposób niepowodujący ich zranienia lub zabicia;
- j) prace ziemne na brzegach cieków należy wykonywać bez ingerencji maszyn budowlanych w wody rzeki, pojazdy budowy nie powinny naruszyć struktury koryta. Profilowanie skarp należy prowadzić z brzegu.

30. Dopuszcza się umacnianie koryt rzek wyłącznie w sytuacji uzasadnionej koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji obiektów inżynierskich. W pierwszej kolejności należy stosować materiały i technologie naturalne (narzut kamienny, faszyna, żwir, drewno), dopiero gdy warunki techniczne uniemożliwią zastosowanie tego typu rozwiązań, dopuszcza się umacnianie za pomocą pozostałych metod, przy czym zastosowanie gabionów powinno być całkowicie wykluczone; bez względu na zastosowane umocnienie należy zapewnić możliwość przemieszczania się zwierząt wzdłuż i w poprzek

koryta cieków. Ewentualne uszkodzenia struktury koryt i brzegów należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu pierwotnego.

31. Masy ziemi z wykopów wymagające czasowego magazynowania należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od brzegów cieków. Zabrania się magazynowania ziemi w międzywalu cieków wodnych.
32. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym ptaków, prace prowadzić pod ścisłym nadzorem ornitologicznym.
33. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych,
 - b) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane,
 - c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa,
 - d) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
 - e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
34. Należy wygrodzić/oznakować podmokłe siedliska przyrodnicze zależne od wód (**odcinek F**):
 - a) łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incanum*) i olsy źródliskowe 91E0*, nadrzeczne łągi wierzbowe (*Salicetum albae*) 91E0-1*, podgórskie łągi jesionowe (*Carici remotae – Fraxinetum*) 91E0-5* w km 12+389, 13+201, 17+487 strona prawa i lewa LK622
 - b) zmiennowilgotne łąki trzęslicowe (*Molinion*) – w km 1+307 (strona lewa i prawa) LK622,

dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.

35. Należy wygrodzić/oznakować stanowiska chronionego porostu:

- a) pustułka rurkowata (*Hypogymnia tubulosa*) – w km 8+830 (strona prawa) i w km 12+440 (strona lewa) LK 622 – **odcinek F**

dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.

36. Należy wygrodzić/oznakować stanowiska chronionych motyli – **odcinek F**:

- a) czerwонецzyk nieparek (*Lycaena dispar*):

— LK622: w km 1+280, 10+160, 9+170, 9+190, 9+360 (strona prawa) i w km 0+960, 11+220, 12+510 (strona lewa),

— LK622: w km 10+990 (strona lewa);

- b) modraszek nausitous (*Phengaris nausithous*) – LK622: w km 0+610, 15+740 (strona lewa), w km 9+200, 9+350 (strona prawa), w km 1+440, 16+680 (strona prawa i lewa)

- c) modraszek telejus (*Phengaris teleius*) – LK622: w km 0+900 (strona lewa)

dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.

37. Należy wygrodzić/oznakować stanowisko gatunku ssaka - bobra europejskiego (*Castor fiber*):

- a) w km 7+225 i 10+460 (strona prawa) i w km 16+120 (strona lewa) LK622 – **odcinek F**,

- b) w km 1+500 – 1+600 (obie strony) LK627 – **odcinek J**

dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem teriologa.

38. Należy zabezpieczyć siedliska płazów i gadów przed niszczeniem i zasypywaniem poprzez oznakowanie i wygrodzenie na **odcinku F** w rejonie km proj. ok. 12+650, 9+815 (strona lewa) oraz 1+700, 9+760, 9+930 (strona prawa) LK622 na **odcinku J** w km 1+500 – 1+600 (obie strony) LK627 oraz siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, o wysokości co najmniej 40 cm, przy czym jego górna krawędź o szerokości min. 5 cm powinna być odchylona do wewnątrz (tzw. przewieszka), w celu uniemożliwienia płazom wydostania się na zewnątrz. Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Zabezpieczenie winno mieć długość co najmniej 50 m z każdej strony, obustronnie zakończone „zawijką” w kształcie litery „U”.

39. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:

- a) w przypadku wystąpienia masowych migracji płazów, należy teren budowy ogrodzić siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, z daszkiem (górnym nawisem). Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Ogrodzenia należy regularnie kontrolować (co najmniej raz w tygodniu) w okresie: marzec – czerwiec i następnie: wrzesień – październik przez specjalistę herpetologa pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady należy niezwłocznie usuwać. Po wykonaniu ogrodzeń napotkane płazy i gady przebywające na terenie placu budowy należy wyławiać i przenosić poza jego obszar. Opisane prace należy prowadzić pod nadzorem herpetologa.
- b) należy prowadzić regularne kontrole wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym,
- c) należy zabezpieczyć wszelkie głębokie wykopy, studzienki, kolektory, syfony itp. przed dostępem płazów i gadów, i innych drobnych zwierząt,
- d) prace należy prowadzić w sposób niepowodujący powstawania zastoisk i zalewisk, które mogą być wykorzystywane przez płazy, jako siedliska lęgowe; nie tworzyć bezwyjściowych pułapek dla zwierząt; w wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe stosować punktowe pochylnie, umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta,
- e) należy przeprowadzić kontrole placu budowy w tym przed: niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), rozbiórką rowów, etc., pod kątem zasiedlenia przez płazy. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem herpetologa, poza teren prowadzonych prac, do stanowisk dla nich odpowiednich, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
- f) w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek do tymczasowego zabezpieczenia terenu należy pozostawić ich elementy ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną,
- g) prace związane z przebudową/rozbiórką oraz budową nowych obiektów kolejowych winny zapewnić drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt,

h) osobniki dorosłe i formy rozwojowe płazów stwierdzone w obrębie inwestycji należy odłowić i przenieść poza strefę zagrożenia.

40. Wszelkie urządzenia (studnie, niecki wpadowe itp.) zlokalizowane na rowach odwadniających, przed ich wylotem do odbiornika, winny być wyposażone w pochylnie umożliwiające wyjście z nich małym zwierzętom (np. płazom, gadom).

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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 następujące rozwiązania chroniące środowisko:

1. Obiekty inżynierskie tj. mosty i przepusty powinny posiadać parametry techniczne umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych. Konstrukcja tych obiektów oraz ich posadowienie nie mogą powodować zwiększenia zagrożenia powodziowego dla terenów sąsiadujących.
2. Przekroczenie cieków instalacjami prowadzonymi w gruncie powinno być realizowane w oparciu o metody bezwykopowe. Przewierty powinny być prowadzone co najmniej na głębokości 1,5 - 2,0 m pod dnem cieku.
3. Projektowaną zabudowę koryt należy dostosować do istniejących warunków terenowych i wykonać z jak najszerszym zastosowaniem materiałów pochodzenia naturalnego, m.in. kruszywo i kamień o zróżnicowanej granulacji. Sposób ułożenia materiałów powinien imitować naturalne koryto i zróżnicować dynamikę przepływu wody.
4. Ze względu na dbałość o utrzymanie dobrego stanu hydromorfologicznego należy w przypadku mostów i przepustów na ciekach naturalnych zaprojektować rozwiązania umożliwiające niezakłóconą migrację organizmom wodnym.
5. Rozwiązania projektowe systemu odwodnienia powinny uwzględniać zdolność przepustową odbiorników oraz uwzględniać odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych do cieków lub urządzeń wodnych. Przepustowość odbiorników powinna być wykazana za pomocą obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych. Niedopuszczalne jest odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych „w teren”, tj. do ziemi w sposób nieorganizowany, w tym ze szkodą na grunty w sąsiedztwie. Nie może również dochodzić do zalewania terenów sąsiednich wodami spływającymi z terenów przyległych,

spowodowanego przez odcięcie (na skutek realizacji przedsięwzięcia) możliwości odpływu tych wód do ich dotychczasowych odbiorników.

6. Jeżeli z obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych wynika konieczność ograniczenia możliwości odprowadzenia do odbiorników wód opadowych i roztopowych pochodzących z terenu przedsięwzięcia, należy zaprojektować zbiorniki retencyjne poprzedzone osadnikami.
7. Należy przewidzieć zbiorniki retencyjne na wody opadowe w lokalizacjach ok. km: 3+265 przed wylotem do Podłęzanki, ok. 8+090, przed wylotem do cieku bez nazwy w zlewni Podłęzanki; 12+065, przed wylotem do rowu drogowego; 12+640, przed wylotem do rowu drogowego; 16+380, przed wylotem do rowu drogowego; 17+120 (zbiornik retencyjno – infiltracyjny), o pojemnościach gwarantujących przejęcie nadmiaru wód opadowych. Przed zbiornikami retencyjnymi należy przewidzieć osadniki zawieszin.
8. W pobliżu tunelu należy zaprojektować zbiornik retencyjny o pojemności min. 250 m³, wyposażony w zawór odcinający odpływ w przypadku zanieczyszczenia wód w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu). Zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywiezione taborem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków. Pojemność zbiornika retencyjnego ma zapewnić odbiór całej pojemności cysterny kolejowej oraz wód z gaszenia pożaru lub substancji użytej w celu neutralizacji skutków wycieku.
9. Ścieki bytowe z obiektów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego należy odprowadzać do urządzeń kanalizacyjnych lub do bezodpływowych zbiorników systematycznie opróżnianych przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie.
10. Na etapie prowadzenia prac związanych z realizacją głębokich wykopów oraz z budową tunelu, należy prowadzić monitoring poziomu zwierciadła w użytkowanych studniach znajdujących się w sąsiedztwie, a w przypadku, gdy w wyniku robót budowlanych dojdzie do obniżenia poziomu wód w studniach poniżej poziomu zapewniającego normalne funkcjonowanie odbiorcy w zakresie socjalno-bytowym, bezzwłocznie należy zapewnić zastępcze źródło wody w ilości zapewniającej normalne funkcjonowanie.
11. Należy zastosować w niżej wymienionej lokalizacji ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych dla istniejącej zabudowy:

Lp.	Linia kolejowa	Przybliżony początek – koniec		Długość [m]	Wysokość [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK 622 i 627 (L/P)
EK01		1+682	1+697	15	2	Ekran	L

Lp.	Linia kolejowa	Przybliżony początek – koniec		Długość [m]	Wysokość [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK 622 i 627 (L/P)
	627					transparentny klasy minimum B3	
EK02	627	1+700	1+914	214	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK03a	622	2+329	2+345	16	2	Ekran transparentny klasy minimum B3	L
EK03b	622	2+346	2+372	26	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK03c	622	2+375	2+456	81	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK03d	622	2+456	2+613	157	2,5	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK04a	622	2+340	2+419	79	2	Ekran transparentny klasy minimum B3	P
EK04b	622	2+422	2+462	40	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK05a	622	3+693	3+741	48	2,5	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK05b	622	3+744	3+783	39	2	Ekran transparentny,	L

Lp.	Linia kolejowa	Przybliżony początek – koniec		Długość [m]	Wysokość [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK 622 i 627 (L/P)
						klasy minimum B3	
EK05c	622	3+785	3+887	102	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK06a	622	6+089	6+127	38	2	Ekran transparentny klasy minimum B3	P
EK06b	622	6+129	6+386	257	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK07a	622	10+740	10+775	35	2	Ekran transparentny klasy minimum, B3	P
EK07b	622	10+777	10+894	117	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK07c	622	10+894	11+020	126	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK08	622	10+912	11+028	116	3	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK09	622	11+611	11+706	95	2,5	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK10	622	11+771	11+861	90	2	Ekran pochłaniający klasy minimum	L

Lp.	Linia kolejowa	Przybliżony początek – koniec		Długość [m]	Wysokość [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK 622 i 627 (L/P)
						A3, B3	
EK11	622	11+818	11+851	34	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK12	622	11+875	11+900	25	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK13	622	11+927	12+017	90	3	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK14	622	12+123	12+219	96	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK15	622	12+744	12+895	151	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK16	622	12+906	13+062	156	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L

12. Należy zastosować szlifowanie szyn, tory bezстыkowe, strunobetonowe podkłady.

13. Należy zastosować maty wibroizolacyjne (maty podtłuczniowe) pod torami w następujących lokalizacjach:

Lp.	Początek – koniec zabezpieczenia [ok. km proj.]		Długość zabezpieczenia [m]
1	2+320	2+700	380

2	2+950	3+500	550
3	6+000	6+900	900
4	7+500	7+800	300
5	8+100	8+287	187 (przed tunelem)
6	8+287	9+222	935 (w tunelu)
7	9+222	9+400	178 (za tunelem)
8	10+700	12+300	1600
9	13+500	14+300	800
10	16+053	16+550	497
11	17+300	17+450	150

14. Ze względu na możliwe zmiany zagospodarowania terenu w rejonie przedsięwzięcia, konieczne jest zweryfikowanie na etapie wykonania projektu budowlanego istniejącej zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.
15. W dokumentacji projektowej należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.
16. Wszelkie urządzenia (studnie, niecki wpadowe itp.) zlokalizowane na rowach odwadniających, przed ich wylotem do odbiornika, winny być wyposażone w pochylnie umożliwiające wyjście z nich małym zwierzętom (np. płazom, gadom).
17. Urządzenia odwadniające należy zaprojektować tak, aby nie stanowiły pułapek dla zwierząt, poprzez rezygnację z głębokich umocnień dna rowów z zastosowaniem spadku umożliwiającego wydostanie się zwierząt:
 - a) rowy ziemne otwarte trawiaste lub umocnione płytkami elementami betonowymi lub kamieniem (np. płytami ażurowymi wypełnionymi humusem, płytkami korytkami, płytami chodnikowymi, brukiem na zaprawie, bystrotoki itp.) o kącie nachylenia skarp nie większym niż 1:1,5, dopuszcza się lokalnie (uwagi na ograniczenia wynikające z morfologii i ukształtowania terenu) pochylenie skarp nie większe niż 1:1,
 - b) rowy kryte (zamknięte), co zapewni niezakłócony ruch zwierząt,
18. W przypadku zastosowania przeźroczystych lub półprzeźroczystych ekranów akustycznych (lub takich elementów), dla zapewnienia jak najlepszej widoczności dla ptaków, należy zastosować ekrany z poziomymi, czarnymi pasami o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź ekranów z pionowymi pasami koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne.

19. Należy dostosować obiekty inżynieryjne do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej w następującej lokalizacji (projektowany kilometr):

Odcinek F (LK622)

- w km proj. 0+845, 0+932, 0+993, 1+354 (tor 1), 0+541, 0+640 (tor 2), 0+570 drogi D15F (ok. km 10+111 LK622), 0+042 drogi D17F (ok. 11+196 km LK622), 0+413 drogi D20F (ok. km 12+254 LK622) oraz w km 7+550, 10+111, 11+199, 12+266 dla płazów,
- w km proj. 1+402 (tor 2), 2+820, 4+191, 7+220, 0+095 drogi D7F (ok. km 7+215 LK622) dla średnich zwierząt $c \geq 0,7$;
- w km proj. 5+306 dla dużych zwierząt $c \geq 1,5$;

Odcinek J (LK627)

- w km proj. 1+010 dla dużych zwierząt $c \geq 1,5$.
20. W poprzek linii kolejowej w km proj. odcinek F – w km 9+500 – 10+200, 12+600 – 13+300 oraz odcinek J – w km 0+200 – 1+400 (LK 627). tj. w strefach wykazanych przecięcia szlaków migracji płazów należy zachować 5 cm przerwy (szczeliny) pomiędzy górną powierzchnią podsypki, a dolną płaszczyznę stopki szyn;

II. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie:

1. W ramach działań kompensujących wycinkę drzew i krzewów należy nasadzić drzewa i krzewy w ilości odpowiadającej wielkości wycinki drzew z terenów w odległości 6 m od skrajnych torów kolejowych, tj. ok. 8 500 szt. drzew oraz należy nasadzić ok. 11 750 m² krzewów; nasadzenia należy zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy; nasadzenia winny być wykonane w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnymi ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie.
2. W ramach kompensacji negatywnego wpływu na motyle podlegające ochronie, po zakończeniu prac należy odtworzyć siedliska w miejscu ich zniszczenia, poza terenami zajętych przez infrastrukturę kolejową LK622:
 - a) dla czerwończyka nieparka (*Lycaena dispar*) w obrębie siedlisk w km proj. 1+280, 10+160, 9+1909+360 (strona prawa)
 - b) dla modraszka nausitousa (*Phengaris nausithous*) w obrębie siedlisk w km proj. 15+740, 9+200, 9+350 (strona prawa) oraz 1+440, 16+680

III. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przed rozpoczęciem drążenia tunelu kolejowego, w trakcie drążenia tunelu i co najmniej rok po jego zakończeniu należy prowadzić, pod kierunkiem uprawnionego hydrogeologa, monitoring zmian poziomu i jakości wód podziemnych

w sąsiedztwie projektowanego tunelu, w istniejących piezometrach T11-CD2 i T11-CD5, w tym:

- pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych – co najmniej raz w miesiącu,
- pomiary jakości wód podziemnych – co najmniej raz na sześć miesięcy, w zakresie:
 - podstawowych właściwości fizyczno-chemicznych: odczyn pH, zapach, ChZT, przewodność elektrolityczna właściwa (PEW),
 - wskaźników organicznych: suma benzyn (C5-C12), suma olejów mineralnych (C12-C35), ogólny węgiel organiczny (OWO), wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA), lotne węglowodory aromatyczne (BTEX), fenole,
 - zawartości metali ciężkich: cynk (Zn), miedź (Cu), nikiel (Ni), ołów (Pb),
- analizy mikrobiologicznej

Pierwsza i ostatnia seria monitoringu wód podziemnych powinna obejmować zarówno pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych jak i pomiary jakości. Od rozpoczęcia drążenia tunelu corocznie (do końca I kwartału) przez okres realizacji obiektu i rok po zrealizowaniu tunelu, należy sporządzać raport z monitoringu i przekazywać go Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie. Raport obejmować powinien sprawozdanie z przeprowadzonych badań monitoringowych, ocenę wpływu przedsięwzięcia na wody podziemne i korzystanie z wód w obszarze oddziaływania tunelu oraz ocenę skuteczności przyjętych rozwiązań w zakresie monitorowania i ograniczenia wpływu inwestycji na wody podziemne. Do raportu należy dołączyć wyniki prowadzonych obserwacji. Uzyskane wyniki monitoringu oraz raport należy przechowywać w formie papierowej i elektronicznej przez okres 5 lat.

IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 UWOŚ. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy:

- zweryfikować rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych akustycznie, w szczególności w zakresie parametrów i kilometrażu zabezpieczeń akustycznych wraz z weryfikacją stanu faktycznego zagospodarowania terenu,
- dokonać weryfikacji parametrów obiektów inżynierskich, a w odniesieniu do przejść dla zwierząt również przy zachowaniu współczynnika ciasnoty,
- przedstawić analizę wpływu budowy tunelu, w oparciu o posiadane badania hydrogeologiczne, na wody podziemne, powierzchniowe oraz planowane metody jego ograniczenia,
- przedstawić parametry i lokalizację planowanych zbiorników retencyjnych,

- doszacować ilość oraz sposób postępowania z urobkiem powstałym podczas realizacji tunelu.
 - Na polu widokowym od zespołu dworskiego w Liplasie należy przeanalizować zasadność wykonania nasadzeń maskujących w uzgodnieniu z właścicielami nieruchomości.
- V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 UUOŚ.
- VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie dotrzymania standardów jakości środowiska dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić ją w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie pn. „Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłężę R401 – Tymbark na odcinku F Podłężę R401 – Gdów oraz nowej linii kolejowej nr 627 Podłężę R301 – Podłężę Balachówka (odcinek J)” jest częścią większego projektu pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłężę – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji „Budowa nowej linii kolejowej Podłężę – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”, ze szczególnym uwzględnieniem punktów obliczeniowych, które zostaną zaktualizowane i określone na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.
- VII. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.
- VIII. Mapę z zaznaczonym przebiegiem projektowanych linii kolejowych przedstawiono w załączniku nr 2 do decyzji.
- IX. Wykaz szczegółowych celów ochrony określonych dla obszarów Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 oraz obszaru Torfowisko Wielkie Błoto PLH120080 przedstawiono w załączniku nr 3 do decyzji.

U Z A S A D N I E N I E

PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, działając przez Pełnomocnika wystąpiła z wnioskiem znak: IOS5c-4425-7.5.3/2020 z dnia 27.11.2020 r. (data

wpływu: 01.12.2020 r.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark na odcinku F Podłęże R401 – Gdów oraz nowej linii kolejowej nr 627 Podłęże R301 – Balachówka (odcinek J)”. W toku prowadzonego postępowania Wnioskodawca dokonał korekty nazwy przedsięwzięcia na następującą: **„Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark na odcinku F Podłęże R401 – Gdów oraz nowej linii kolejowej nr 627 Podłęże R301 – Podłęże Balachówka (odcinek J)”**. Wnioskodawca korzystając z przysługującego mu na podstawie art. 69 ust.1 UUOŚ prawa, przedłożył kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 67 oraz zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz z § 2 ust. 1 pkt 6, a także zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku § 3 ust. 1 pkt 7, § 3 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.).

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t UUOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowych.

Do wniosku załączono wymagane dokumenty wyszczególnione w art. 74 ust. 1 ustawy UUOŚ.

Kompletna dokumentacja pod względem formalnym pozwoliła na wszczęcie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji.

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UUOŚ, miał zastosowanie art. 49 k.p.a., w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pismem znak: OO.421.3.11.2002.MSI z dnia 22.12.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, po uprzednim kontakcie telefonicznym. Ponadto Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania, iż o kolejnych etapach postępowania, zgodnie z art. 49 §1 k.p.a., powiadamiane będą poprzez udostępnienie pism (obwieszczeń, zawiadomień) w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zostało wywieszone skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka, Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice, Urzędu Gminy Gdów oraz Urzędu Gminy Biskupice. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Jednocześnie w ww. zawiadomieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował strony postępowania o wystąpieniu o opinie, co do zakresu raportu do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, na podstawie art. 70 ust. 1 pkt 2 oraz pkt 4 UUOŚ.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.10.139.2020 z dnia 05.01.2021 r. (data wpływu: 07.01.2021 r.) w której stwierdził, iż raport należy wykonać w pełnym zakresie, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 66 UUOŚ ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na zdrowie ludzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię znak: KR.RZŚ.435.265.2020.MK z dnia 20.01.2021 r. (data wpływu 22.01.2021 r. - epuap) podzielił stanowisko MPWIS, iż raport o oddziaływaniu na środowisko winien wypełniać dyspozycje określone w art. 66 UUOŚ. Ponadto raport powinien umożliwiać dokonanie analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu tego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne oraz na cele środowiskowe, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, z uwzględnieniem zakresu wskazanego w przedmiotowej opinii.

Mając na uwadze ww. stanowiska organów opiniujących, a także przeprowadzoną przez tut. organ analizę zgromadzonych materiałów, w tym Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, na podstawie art. 69 ust. 3 UUOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: OO.421.3.11.2020.MSI z dnia 03.02.2021 r. ustalił zakres raportu dla planowanego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem z dnia 08.02.2021 r. poinformowano strony postępowania o wydanym postanowieniu.

Zgodnie z art. 69 ust. 4 UUOŚ przedmiotowe postępowanie winno być zawieszone do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dnia 09.03.2021 r. postanowieniem znak: OO.421.3.11.2020.MSI zawieszono przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Dnia 03.09.2021 r. (data wpływu: 08.09.2021 r.) za pismem znak: IOS5.452.7.2021.MJ.13.3.IRE-01378-I wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, co skutkowało podjęciem przedmiotowego postępowania (postanowienie z dnia 15.09.2021 r. znak: OO.421.3.11.2021.MSI).

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

Przedłożony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, nie spełniał wymogów ustawy UUOŚ, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 26.10.2021 r. wezwał wnioskodawcę do jego uzupełnienia.

Za pismem z dnia 28.11.2021r. (data wpływu: 01.12.2021 r.) znak: IOS5.452.7.2021.MJ.21.1.IRE-01378-I dokonano stosownego uzupełnienia w formie Aneksu do raportu, w związku z czym raport okazał się być zgodnym z wymaganiami UUOŚ. Inwestor dokonał korekt i doszczegółowienia przebiegu przedsięwzięcia przedkładając stosowne dokumenty. Nastąpiło doszczegółowienie rozwiązań projektowych wynikające z uzyskanych warunków technicznych oraz uzgodnień międzybranżowych, teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie uległ niewielkiej zmianie. W związku z powyższym przedłożono zaktualizowane mapy z zakresem realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia, stanowiące załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Powyższe skutkowało korektą zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, a zatem zmianami w zakresie stron postępowania, co zostało uwzględnione w dalszym procedowaniu wniosku.

Po stwierdzeniu kompletności i prawidłowości raportu z punktu widzenia obowiązujących przepisów, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu tzn. zgodnie z art. 33 UUOŚ w dniu 10.01.2022 r. obwieszczeniem zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tutejszego organu oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka, Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice, Urzędu Gminy Gdów oraz Urzędu Gminy Biskupice, podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania. W obwieszczeniu pouczono społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu.

Tutejszy organ za pismami z dnia 20.12.2021 r. wystąpił również o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz o wydanie opinii do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie.

W odpowiedzi na ww. obwieszczenie do organu wpłynęły uwagi i wnioski ze strony społeczeństwa, odniesienie do nich znalazło się w dalszej części niniejszej decyzji.

Pismem z dnia 21.01.2022 r. (data wpływu: 27.01.2022 r.) znak: NS.9022.7.36.2021 Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie zaopiniował pod

względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia pozytywnie.

Pismem z dnia 13.04.2022 r. znak: KR.RZŚ.4360.73.2021.AB (data wpływu: 14.04.2022 r. – epuap) Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Treść opinii Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W toku postępowania, w ramach których pismem z dnia 25.04.2022 r. poinformowano strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm. - cyt. dalej jako „k.p.a.”). Do organu nie wpłynęły jednak żadne uwagi, ani też zastrzeżenia stron.

Następnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przy piśmie znak: OO.421.3.11.2020.MSI z dnia 20.05.2022 r. zawiadomił strony o niemożliwości wydania decyzji w terminie określonym w art. 35 k.p.a., z uwagi na skomplikowany charakter sprawy oraz trwającą procedurę ustalenia celów ochrony dla obszaru Puszcza Niepołomska PLB120002, wyznaczając jednocześnie przybliżony termin wydania niniejszej decyzji.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy UUOŚ, linie kolejowe i drogi zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Niemniej jednak w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano również regulację wód, przebudowę linii wysokiego napięcia oraz przebudowę gazociągów, i dla tych przedsięwzięć dokonano analizy następujących planów zagospodarowania przestrzennego:

1. Uchwała NR XLI/581/05 Rady Miejskiej w Niepołomicach z dnia 19 grudnia 2005 roku w sprawie przyjęcia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Niepołomice obszar „B” obejmujący wsie: Ochmanów, Podłęże, Słomiróg, Staniątki, Suchoraba, Zagórze, Zakrzowiec i Zakrzów;
2. Uchwała Nr XVI/91/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 5 października 2007 r. w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Zborczyce, w jego granicach administracyjnych;
3. Uchwała Nr IX/52/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 24 maja 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Wiatowice, w jego granicach administracyjnych;
4. Uchwała Nr XIV/78/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 13 września 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Liplas, w jego granicach administracyjnych;

5. Uchwała Nr XLVI/342/2013 Rady Gminy Gdów w sprawie zmiany fragmentu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Gdów w granicach administracyjnych miejscowości NIEGOWIĆ;
6. Uchwała Nr XXI/119/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 27 grudnia 2007 r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Marszowice, w jego granicach administracyjnych;
7. Uchwała Nr XXXIX/260/2017 Rady Gminy Gdów z dnia 6 lipca 2017 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Gdów w jego granicach administracyjnych – OBSZAR B.

Analiza treści ww. planów prowadzi do wniosku, iż lokalizacja planowanych przedsięwzięć pozostaje z nimi w zgodności. Ponadto teren prac związanych z przełożeniem/przebudową istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej, gazowej oraz pracami związanymi z regulacją cieków zostanie uwzględniony w zakresie inwestycji, dla której wydana zostanie decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest budowa fragmentu nowej linii kolejowej nr 622 Podłężę R401 – Tymbark na odcinku F Podłężę R401 – Gdów oraz nowej linii kolejowej nr 627 (odcinek J) Podłężę R301 – Podłężę Balachówka. W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności z liniami sąsiednimi, w ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się również przebudowę układu torowego wraz z podtorzem i infrastrukturą techniczną na LK 91 (Kraków Gł. – Medyka – granica państwa) i LK 95 (Kraków Mydlniki – Podłężę).

Linie kolejowe nr 622 i 627 przewidziane do budowy w ramach Kontraktu 2 – „Budowa nowej linii Podłężę – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna” są liniami nowoprojektowanymi, które rozpoczynają się na istniejących liniach kolejowych nr 91 oraz nr 95. Nowoprojektowana linia kolejowa nr 622 na odcinku F będzie linią magistralną, zelektryfikowaną, natomiast łącznica kolejowa nr 627 na odcinku J będzie linią drugorzędną, zelektryfikowaną. Linia kolejowa nr 622 będzie dwutorową na odcinku Podłężę R401 – Szczyrzyc i jednotorową na odcinku Szczyrzyc – Tymbark (poza zakresem niniejszego odcinka), linia kolejowa nr 627 będzie linią jednotorową.

Nowobudowane linie kolejowe nr 622 i 627 oraz fragmenty przebudowywanych linii nr 91 i 95 w zakresie niniejszej decyzji zlokalizowane będą w województwie małopolskim, w powiecie wielickim, w obrębie czterech gmin: Wieliczka, Niepołomice, Biskupice oraz Gdów. Zakres wniosku obejmuje również niewielki fragment na terenach gminy miejskiej Kraków – prace na LK nr 95.

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę nowych dróg równoległych, budowę skrzyżowań dwupoziomowych wraz z korektą przebiegu/budową dróg, przebudowę/korektę przebiegu istniejących dróg równoległych do linii kolejowej oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych z ciągami pieszymi i dojść do peronów.

Ze względu na duże różnice wysokości terenu szlak w zakresie km proj. ok. 8+305 – 9+205 biegnie w tunelu. Tunel kolejowy o dwóch przewodach jednotorowych zostanie wykonany metodą mechaniczną za pomocą tarczy drążącej (TBM).

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia, analizie poddano następujące warianty:

- W1 – wariant alternatywny – zakładający budowę LK 622 na odcinku F jako linii jednotorowej z prędkością maksymalną 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 100 km/h dla pociągów towarowych oraz budowę łącznicy LK 627 na odcinku J jako linii jednotorowej i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich i towarowych 80 km/h.
- W2 – wariant alternatywny – zakładający budowę LK 622 na odcinku F jako linii jednotorowej z prędkością maksymalną 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych oraz budowa łącznicy LK 627 na odcinku J jako linii jednotorowej i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich i towarowych 80 km/h.
- W3 – wariant alternatywny (tożsamy z wariantem W5) – zakładający budowę LK 622 na odcinku F jako linii dwutorowej i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 120 km/h, a dla pociągów towarowych 100 km/h oraz budowę łącznicy LK 627 na odcinku J jako linii jednotorowej i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 80 km/h, a dla pociągów towarowych 60 km/h.
- W4 – wariant inwestycyjny (wybrany do realizacji, tożsamy z wariantem W6) zakładający budowę LK 622 na odcinku F jako linii dwutorowej i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 160 km/h, a dla pociągów towarowych 120 km/h, oraz budowę łącznicy LK 627 na odcinku J jako linii jednotorowej i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich i towarowych 80 km/h.

Oceny wariantów dokonano w odniesieniu do trzech grup kryteriów: przyrodniczych, społecznych i kulturowych. W ramach tych grup zdefiniowano podkryteria, według których dokonano oceny wariantów i wyboru wariantu najkorzystniejszego z punktu widzenia środowiskowego. W ocenie wielokryterialnej, biorąc pod uwagę specyfikę przedsięwzięcia oraz charakterystykę terenu, każdemu z kryterium przypisano wagę (współczynnik istotności). Analiza wykazała, że wariantem najkorzystniejszym pod kątem środowiskowym jest wariant realizacyjny W4 oraz wariant alternatywny W3. Warianty te wiążą się z większymi korzyściami wynikającymi ze zrealizowania projektowanych prac, niż w przypadku analizowanych pozostałych wariantów. W chwili obecnej mając na uwadze przewidywane wielkości przewozów pasażerskich i towarowych Inwestor wybrał do realizacji wariant W4. Ponadto autorzy raportu przedstawili wariant bezinwestycyjny w celu zobrazowania zasadności budowy nowych linii kolejowych.

Istotnym aspektem w ocenie wpływu przedsięwzięcia jest zapewnienie bezpieczeństwa przejazdu linią kolejową. Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych i skierowanie pojazdów nowymi drogami równoległymi stanowi znacząco pozytywny wpływ.

Wraz z realizacją inwestycji w ramach wariantu realizacyjnego (wariant W4) poprzez budowę linii kolejowej 622 i 627 osiągnięte zostaną takie cele, jak:

- zwiększenie dostępności transportu kolejowego m.in. poprzez budowę linii kolejowej z infrastrukturą techniczną dostosowaną do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- wzmocnienie przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń;
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróży, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (rozwiązania chroniące środowisko).

Biorąc powyższe pod uwagę do realizacji wybrano wariant proponowany przez wnioskodawcę, jako najkorzystniejszy dla środowiska.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w większości na terenach dotychczas nie zagospodarowanych tj. głównie będą to pola uprawne, nieużytki, tereny leśne i łąki, miejscami tereny zabudowane i tereny kolejowe (w otoczeniu LK 91 i 95). Rzeźba terenu na analizowanym odcinku F jest urozmaicona. Projektowana linia kolejowa poprzecinana jest licznymi ciekami oraz rowami. Trasa linii LK 622 charakteryzuje się znaczną ilością odcinków o dużych pochyleniach. Spowodowane jest to ukształtowaniem terenu oraz koniecznością przekraczania istniejących obiektów i przeszkód terenowych. Na odcinku J (łącnica LK 627) rzeźba terenu jest mało urozmaicona w porównaniu do odcinka F. Trasa przebiega głównie po terenach rolnych i leśnych. Poprzecinana jest małymi, często bezimiennymi ciekami oraz rowami.

Z uwagi na szeroki zakres prac obejmujący realizację nowej infrastruktury kolejowej, jak i infrastruktury towarzyszącej, konieczne będzie przeprowadzenie rozbiórki budynków kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Do wyburzeń przewidziano zarówno budynki mieszkalne, jak i obiekty gospodarcze i garażowe. Do rozbiórki przewidziano ok. 22 obiekty, w tym kilkanaście budynków lub zespołów budynków mieszkalnych. Wyburzenia przewidziano wyłącznie na odcinku F linii kolejowej nr 622.

W buforze 0 m – 300 m po obu stronach od projektowanej linii kolejowej LK 622 na odc. F stwierdzono 10 osuwisk i 6 terenów zagrożonych ruchami masowymi, które wykartowano podczas prac terenowych oraz 1 osuwisko zaznaczone w bazie SOPO (System Osłony Przeciwosuwiskowej Państwowego Instytutu Geologicznego). W dalszej odległości (w buforze 300 m – 700 m po obu stronach) od projektowanej linii kolejowej LK 622 na odcinku F obecnych jest 5 osuwisk i 1 teren zagrożony ruchami masowymi, które wykartowano podczas prac terenowych oraz 4 osuwiska i 2 tereny zagrożone ruchami

masowymi zaznaczone w bazie SOPO - ze względu na znaczne oddalenie nie będą negatywnie oddziaływać na projektowaną linię kolejową.

Na odcinku J nie stwierdzono występowania osuwisk.

Obszary predysponowanych osuwisk zostały zaplanowane jako wzmocnione za pomocą palisad oraz gwoździ gruntowych w taki sposób, żeby nie doprowadzić do ruchów masowych.

Podczas prowadzenia prac budowlanych należy zachować szczególną ostrożność, tak aby nie wywołać nieumyślnego uaktywnienia tego rodzaju katastrof naturalnych. W miejscach szczególnie zagrożonych w celu zabezpieczenia osuwisk, wskazuje się również na konieczność prowadzenia w trakcie prowadzenia prac monitoringu osuwisk w oparciu o sieć punktów pomiarowych (reperów geodezyjnych).

Analizowana trasa nowej linii kolejowej 622 we wszystkich analizowanych wariantach w km proj. ok. 12+800 do km proj. ok. 14+000 przechodzi przez teren złoża surowców naturalnych – „Grabina-Nieznanowice Horyzont Liplasu” (złoże gazu ziemnego). Złoże to objęte jest terenem i obszarem górniczym Liplas (teren górniczy pokrywa się z obszarem górniczym).

W pobliżu przebiegu analizowanych odcinków LK622 i LK627 znajdują się również następujące złoża:

- złoża kruszywa naturalnego „Gruszyn” – w odległości ok. 330 m na północny zachód od osi torów łącznicy LK 627 w ok. km 0+000 – 1+100,
- złoża kruszywa naturalnego „Węgrzce Wielkie” pole A5 - w odległości ok. 160 m na północny zachód od osi toru łącznicy LK 627 w ok. km 0+800 – 1+300 oraz w ok. km 0+850 – 1+700 LK 622 toru 2,
- złoża kruszywa naturalnego „Węgrzce Wielkie” pole B1 – w odległości ok. 112 m na wschód od osi torów LK 95 w ok. km 30+000 – 31+200 LK 95 toru 1,
- złoża surowców ilastych ceramiki budowlanej „Brzezie” - w odległości ok. 700 m na wschód od osi torów LK 622 w ok. km 6+900 LK 622 toru 2.

W buforze 250m od przedmiotowej linii kolejowej znajdują się obiekty i tereny objęte ochroną zabytków tj. rejestr zabytków bądź ewidencja zabytków. Wśród zabytków rejestrowych najbliższej linii kolejowej od km proj. ok. 13+470 do ok. 14+180 LK 622 w odległości ok. 120-160 m od torów kolejowych rozciąga się strefa ochrony konserwatorskiej – w strefie tej znalazł się teren zabytkowego zespołu dworskiego w Liplasie: dwór, 2 stajnie, obora, mleczarnia, park i aleja dojazdowa.

W obszarze, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie znajdują się również następujące zabytki :

- Zagroda nr 99 w miejscowości Zakrzów (N1) w ok. km proj. 1+750 (LK 627) i w ok. km proj. 2+135 (LK 622),
- Budynek mieszkalny w miejscowości Zakrzów (N2) w ok. km proj. 1+785 (LK 627) i w ok. km proj. 2+165 (LK 622),

W przypadku linii kolejowych LK 91 oraz LK 95 nie stwierdzono występowania zabytków architektonicznych.

W bliskim sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia tj. buforze do 250 m na każdą stronę torów linii kolejowych nr 622 oraz 627 na odcinku F i J występują stanowiska archeologiczne. W miejscach bliskiej lokalizacji stanowisk archeologicznych w stosunku do inwestycji lub na terenach wskazanych przez konserwatora zabytków, gdzie konieczne jest wykonanie badań archeologicznych o charakterze nadzoru archeologicznego, w sytuacji wystąpienia wszelkich zagrożeń lub nowych okoliczności ujawnionych w trakcie badań, należy niezwłocznie zawiadomić właściwego terytorialnie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W przypadku linii kolejowych LK 91 oraz LK 95 nie stwierdzono występowania zabytków archeologicznych. W przypadku odkrycia podczas robót ziemnych przedmiotów, które mogłyby świadczyć o występowaniu w danym rejonie stanowiska archeologicznego, Inwestor zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Realizacja inwestycji we wszystkich analizowanych wariantach nie wiąże się z wykonaniem prac związanych z przebudową, ani rozbiórką zabytkowych obiektów. Niemniej jednak wszystkie prace podejmowane na zabytkach wymagają wcześniejszego przygotowania dokumentacji konserwatorskiej, uzgodnienia z wojewódzkim konserwatorem zabytków programu prac konserwatorskich oraz programu zagospodarowania zabytku. Muszą być one także prowadzone zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 84 tj.).

Przedsięwzięcie realizowane będzie w sąsiedztwie zabytku jakim jest zespół dworski w Liplasie wraz z otoczeniem ogrodowym, drzewostanem oraz aleją dojazdową, który jest wpisany do rejestru zabytków pod NR A-226 z dnia 1.02.1973 i 30.06.1993 r. [A-653/M]. Dla tego miejsca obowiązuje ochrona przed realizacją nowych obiektów kubaturowych, a wszelkie działania wymagają pozwolenia służb konserwatorskich. Droga dojazdowa do zespołu dworskiego znajdująca się na działce nr 318, stanowiąca własność gminy Gdów i wpisana do rejestru zabytków, znajduje się w przewidywanym obszarze na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, określonym zgodnie z art. 74 ust. 3a UUOŚ. Zagadnienia w zakresie oddziaływania inwestycji na wskazana działkę były, jak zapewnił Wnioskodawca, omawiane przez Inwestora z właścicielem tej działki w latach 2019-2021. Akceptacja przyjętego rozwiązania projektowego przebiegu linii kolejowej w pobliżu wskazanej lokalizacji ma również swoje odzwierciedlenie z miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Gdów sołectwa Liplas. Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarze wpisanym do rejestru zabytków pod nr A-226 z dnia 1.02.1973 oraz 30.06.1993 r. oraz w obszarze strefy ochrony konserwatorskiej przyporządkowanej dla tego obszaru. Ponadto, w celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na zespół dworski Inwestor dokonał korekty przebiegu linii kolejowej, tak aby teren ten znalazł się poza jakimikolwiek strefami oddziaływania wyznaczonymi zgodnie z wymogami art. 74 ust. 3a UUOŚ.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania w zakresie drgań na obiekty zabytkowe zlokalizowane w otoczeniu przedmiotowego

przedsięwzięcia. Ochrona przed potencjalnym oddziaływaniem drgań na zabytki zostanie zapewniona dzięki wykorzystaniu zabezpieczeń wibroizolacyjnych.

Do elementów mogących wpłynąć na odbiór wizualny lokalnego krajobrazu na etapie eksploatacji zaliczyć można budowaną linię kolejową nr 622 i 627 oraz nowe obiekty wzdłuż linii kolejowej, takie jak: nowe perony, obiekty inżynieryjne i kubaturowe, drogi dojazdowe i równoległe, elementy związane z elektryfikacją linii kolejowej, co planuje się realizować w ramach wariantu W4 (W6). Wszystkie te elementy składające się na zakres przedsięwzięcia będą częścią infrastruktury kolejowej i stanowić będą nowe elementy w krajobrazie, jednakże nie będą tworzyć dominanty w krajobrazie. Elementy będą spójne ze sobą i dostosowane do najwyższych standardów. Budynki kolejowe zachowają harmonijny i jednakowy koloryt i bryłę.

Odwodnienie odcinka objętego przedmiotową inwestycją realizowane będzie za pomocą rowów przytorowych, odcinków kanalizacji opadowej oraz odwodnienia wgłębnego. Odwodnienie torów będzie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe do projektowanych rowów przytorowych, po skarpach w teren lub odwodnienia wgłębnego. Wody opadowe z peronów odprowadzane będą za pomocą odwodnienia liniowego i skierowane do odbiorników. Rowy torowe planuje się wykonać jako ziemne z umocnieniem ażurowym. Nie będą stosowane korytka głębokie. Skarpy rowów będą umacniane poprzez darniowanie i obsianie mieszkanką traw. Minimalne nachylenie skarp rowów będzie wynosić 1:1,5, lokalnie (tylko z uwagi na ograniczenia wynikające z morfologii i zagospodarowania terenu) możliwe jest zastosowanie pochylenia nie większego niż 1:1.

Odwodnienie budowanych i przebudowywanych dróg będzie realizowane za pomocą rowów trawiastych nieumocnionych, umocnionych płytami ażurowymi wypełnionymi humusem i obsianymi trawą, umocnionych korytkami betonowymi płytkami, korytkami góorskimi, bystrotokami, brukiem na zaprawie lub za pomocą kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe odprowadzane będą do cieków naturalnych: Potoku Podłęzanka, cieków bez nazwy w zlewni Podłęzanki, Potoku Lipnica, cieku bez nazwy w zlewni Raby, a także do przytorowych i przydrożnych rowów oraz na skarpy torowe. Łącznie przewiduje się realizację ok. 82 wylotów.

W ramach systemu odprowadzania wód opadowych z przedmiotowego odcinka, zaplanowano realizację zbiorników retencyjnych w sześciu lokalizacjach, w których niezbędne będzie przetrzymanie nadmiaru wód opadowych w czasie intensywnych opadów oraz zmniejszenie wydajności przepompowni. Przed zbiornikami zainstalowane zostaną osadniki zawieszin, zapobiegające gromadzeniu się zanieczyszczeń wewnątrz zbiornika retencyjnego i pompowni. W zbiornikach o odpływie grawitacyjnym odpływ wody odbywał się będzie z wykorzystaniem regulatora przepływu, a w przypadkach, gdzie występuje brak możliwości odpływu grawitacyjnego zaprojektowano przepompownie.

Planowany tunel w km 8+305 do 9+205 wyposażony zostanie w dwa systemy odwodnienia. Jeden system będzie służył do odprowadzania wód pochodzących np. z okresowego mycia tunelu, z wód opadowych przedostających się do wnętrza tunelu, wód ociekających z pociągów. Wody te będą zbierane za pomocą korytek umieszczonych w osi torów i odprowadzane do kanału deszczowego zlokalizowanego w osi torów. Na końcu tunelu zlokalizowana będzie studnia/komora za pomocą której kanał z osi torów zostanie wyprowadzony na międzytorze. Ciąg kanalizacyjny będzie odprowadzał wody z nawierzchni tunelu do studzienki rozdzielczej przy zbiorniku retencyjnym „RB”. Za studzienką rozdziалу w kierunku odbiornika zaprojektowano regulator przepływu o wydajności do 5 l/s. Podczas normalnej eksploatacji tunelu, wody zebrane kanalizacją tunelową będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej i dalej do odbiornika. W przypadku wystąpienia awarii (np. wyciek przewożonych substancji wewnątrz tunelu) wody z tunelu zostaną przekierowane do podziemnego żelbetowego zbiornika retencyjnego „RB” o pojemności ok. 250 m³. Również w przypadku okresowego mycia wnętrza tunelu, wody te będą odprowadzane do zbiornika retencyjnego, skąd zostaną wypompowane przez wóz asenizacyjny i wywiezione na oczyszczalnię.

Pojemność zbiornika retencyjnego „RB” dobrano tak, aby był on w stanie przejąć wyciek z całej cysterny (przyjęto wartość maksymalną ok. 125 m³) oraz wody pochodzące z gaszenia pożaru (przyjęto ok. 100 m³).

Drugim systemem odwodnienia odprowadzane będą wody drenażowe, zbierane za pomocą drenokolektorów prowadzonych po obydwu stronach obudowy tunelowej oraz pod nawierzchnią torową. Wody te zostaną odprowadzone do systemu kanalizacji deszczowej odwadniającej linię kolejową.

Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie, wody opadowe pochodzące z linii kolejowych nie zawierają ponadnormatywnych stężeń zawiesin ogólnych i substancji ropopochodnych. Na potwierdzenie powyższego przytoczono wyniki badań jakości wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych, wykonanych w 2016 roku. W ramach ww. badań pobrano łącznie ponad 200 próbek wód opadowych i roztopowych w 127 lokalizacjach. Miejsca poboru próbek stanowiły głównie: rowy, studzienki, separatory oraz wyloty kolektorów. Pobrane próbki przebadano pod kątem substancji ropopochodnych i zawiesin ogólnych. Wyniki badań w zakresie substancji ropopochodnych nie przekraczały wartości 3,11 mg/dm³, a więc były znacznie poniżej wartości dopuszczalnej wynoszącej 15 mg/dm³. Badania zawartości zawiesin ogólnych w kilku próbkach wykazały wartości ponadnormatywne (tj. powyżej 100 mg/dm³), jednak miało to miejsce w przypadku próbek pobranych z rowów znajdujących się w złym stanie, (rowy od dłuższego czasu nie były konserwowane, tj. regularnie koszone, odmulane, nie były usuwane odpady). Często w takich miejscach dochodzi do spowolnienia lub ograniczenia prędkości przepływu wód w rowie, czego następstwem mogą być przekroczenia dopuszczalnych norm substancji w wodach opadowych i roztopowych.

Na podstawie powyższych badań z 2016 r. przyjmuje się, że również wody opadowe z przedmiotowej linii kolejowej, przy właściwym utrzymywaniu systemu odwodnienia, nie będą zawierały ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń.

Zgodnie z przedłożonymi informacjami, wszystkie mosty kolejowe na odcinku F i J zostaną zaprojektowane na wodę o prawdopodobieństwie wystąpienia $Q=0,3\%$, mosty drogowe w ciągu dróg klasy G na wodę o prawdopodobieństwie wystąpienia $Q=0,5\%$, a w ciągu dróg klasy L i D na wodę $Q=1\%$. W żadnym przypadku nie przewiduje się lokalizacji podpór obiektów w korycie przekraczanego cieku.

W przypadku, gdy prace wymagać będą czasowej zmiany przebiegu cieku, roboty budowlane prowadzone będą przy wykorzystaniu ścianek szczelnych bądź przepustów, przy zachowaniu co najmniej przepływu nienaruszalnego, a w przypadku gdy w naturalnych warunkach w cieku nie jest on zachowany przepływ ma być przeprowadzony w całości. Odcinkowo, ze względu na przebieg linii po nowym śladzie oraz budowę dróg dojazdowych (w tym przebudowę dróg), konieczna może być korekta przebiegu koryta. Korekta ta będzie się wiązać z kształtowaniem przekroju podłużnego i poprzecznego koryta, jednakże będzie to miało charakter lokalny.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę tunelu nr T11 o długości ok. 900 m (od km proj. 8+305 – 9+205), który na odcinku 735 m w ok. km 8+380 - 9+115 przebiega pod wzgórzem w okolicy miejscowości Suchoraba. Tunel będzie składał się z dwóch przewodów jednotorowych. Wykopy, włączając wykop startowy, znajdują się od km ok. 8+225 do km ok. 8+405 (180 m), zaś wykopy przy południowym portalu włączając wykop startowy znajdują się od km ok. 9+080 do km ok. 9+250 (170 m). Budowa geologiczna na tym odcinku została określona na podstawie 10 odwierconych otworów.

Na etapie opracowywania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej (DGI) w rejonie tunelu zainstalowano dwa piezometry w otworach CD2 i CD5. Warstwy wodonośne są zasilane przez opady atmosferyczne, woda infiltruje przez uskoki i piaskowce.

W rejonie planowanego tunelu stwierdzono dwa użytkowe poziomy wodonośne:

- wody poziomu czwartorzędowego charakteryzujące się naporowym zwierciadłem wód podziemnych, zostały nawiercone na głębokości 4,5 - 17,5 m p.p.t.,
- wody poziomu neogeńskiego również charakteryzujące się zwierciadłem naporowym nawierconym na głębokości 18,4 – 37,0 m p.p.t.

Tunel będzie wiercony w rejonach, gdzie znajdują się utwory skalne, zatem nie będzie wymagane znaczące obniżenie poziomu wód gruntowych.

W celu ograniczenia oddziaływania na wody podziemne (obniżenia zwierciadła wód podziemnych) projekt budowy tunelu przewiduje drążenie tunelu kolejowego zamkniętą tarczą TBM, która układając obudowę segmentową i iniektując luz ogona tarczy zapewnia szczelność konstrukcji. Obudowa segmentowa składa się zwykle z 5 do 7 prefabrykowanych elementów umieszczonych przez maszynę drążącą TBM pod osłoną obudowy. Obudowa segmentowa jest obudową końcową. Połączenie pomiędzy każdym betonowym elementem zawiera uszczelki, które zapewniają wodoszczelność tunelu. Usunięcie urobku jest

wykonywane automatycznie przez maszynę TBM, a urobek jest usuwany z tunelu na przenośniku taśmowym lub poprzez system hydrotransportu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia planowane jest odwadnianie tunelu z: wód pochodzących z górotworu podczas drążenia tunelu, wody przemysłowej wykorzystywanej podczas prac wiertniczych oraz wody pochodzącej z nawierzchni w tunelu (zanieczyszczenie pochodzące z maszyn budowlanych).

Całość zanieczyszczonej wody z tunelu przekierowana ma być do oczyszczania w zakresie olejów i węglowodorów, zawiesiny oraz kontroli i korekty wartości pH (woda po kontakcie z betonem może mieć odczyn zasadowy).

Zgodnie z przedłożonymi informacjami, planowany przebieg LK nr 622 koliduje z 11 studniami, w km: 0+240, 2+156, 2+139, 2+377, 2+503, 3+207, 7+650, 8+522, 13+390, 3+011, 8+510. Po rozpoznaniu w terenie stwierdzono, że studnie w km: 0+240, 2+156, 2+503, 7+650, 8+522, 8+510 zostały już zlikwidowane.

W przypadku braku możliwości podłączenia użytkowników ujęć przewidzianych do likwidacji, do istniejącej sieci wodociągowej, niezbędne będzie odtworzenie studni w nowej lokalizacji.

Natomiast budowa LK 627 oraz przebudowa LK 91 i LK 95 nie będzie się wiązać z koniecznością likwidacji żadnych studni.

W sąsiedztwie odcinków linii kolejowych objętych inwestycją występują również ujęcia:

Na odcinku F zlokalizowane są ujęcia wód podziemnych w rejonie km proj. ok. 3+300 (w odległości ok. 50 m od osi torów LK 622, strona prawa), w km proj. ok. 4+300 (w odległości ok. 320 m od osi torów LK 622, strona prawa), w km proj. ok. 5+260 (w odległości ok. 200 m od osi torów LK 622, strona prawa), w km proj. ok. 7+770 (odległości ok. 130 m od osi torów LK 622, strona lewa), w km proj. ok. 7+820 (w odległości ok. 135 m od osi torów LK 622, strona lewa). Ww. ujęcia wód podziemnych nie posiadają strefy ochronnej.

W przypadku gdy na odcinkach linii kolejowych przebiegających w sąsiedztwie ww. ujęć, konieczna będzie realizacja głębokich wykopów, niezbędne będzie prowadzenie monitoringu poziomu zwierciadła wody w studniach, a w przypadku gdy w wyniku robót budowlanych dojdzie do obniżenia poziomu wód w ujęciach, poniżej poziomu zapewniającego normalne funkcjonowanie odbiorcy, konieczne będzie bezzwłoczne zagwarantowanie zastępczego źródła wody w ilości zapewniającej normalne funkcjonowanie.

Przedsięwzięcie planowane jest na terenie ośmiu zlewni jednolitych części wód powierzchniowych: JCWP Serafa, kod: PLRW2000262137749, JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki, kod: PLRW2000192137759, JCWP Wisła od Podłężanki do Raby, kod: PLRW200019213799, JCWP Podłężanka, kod: PLRW2000162137769, JCWP Królewski Potok, kod: PLRW200062138929, JCWP Lipnica, kod: PLRW200062138789, JCWP Raba od Zb. Dobczyce do ujścia, kod: PLRW20001921389999 i JCWP Drwinka z dopływami, kod: PLRW20002621379899 oraz w obrębie dwóch jednolitych części wód podziemnych: JCWPd 148 o kodzie PLGW2000148 i JCWPd 161 o kodzie PLGW2000161. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia

18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.):

- JCWP Serafa, kod: PLRW2000262137749 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację, ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny, aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

- JCWP Wisła od Skawinki do Podłęzanki, kod: PLRW2000192137759 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny i możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego (Wisła od Podłęzanki do Skawinki) oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację, ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia tych oddziaływań na wody, generuje konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów w zakresie wskaźników charakteryzujących zasolenie. Jednocześnie czas niezbędny dla realizacji działania polegającego na ustaleniu wartości granicznej dla dobrego stanu lub potencjału, dla parametrów, dla których obniżono cel środowiskowy, powoduje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych przez JCWP. Występująca działalność gospodarcza człowieka związana jest ściśle z występowaniem bogactw naturalnych i przemysłowym charakterem obszaru zlewni.

- JCWP Wisła od Podłęzanki do Raby, kod: PLRW200019213799 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny i możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego (Wisła od Raby do Podłęzanki) oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację, ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia tych oddziaływań na wody, generuje konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów w zakresie wskaźników charakteryzujących zasolenie. Jednocześnie czas niezbędny dla realizacji działania polegającego na ustaleniu wartości granicznej dla dobrego stanu lub potencjału, dla parametrów, dla których obniżono cel środowiskowy, powoduje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych przez JCWP. Występująca działalność gospodarcza

człowieka związana jest ściśle z występowaniem bogactw naturalnych i przemysłowym charakterem obszaru zlewni.

- JCWP Podłęzanka, kod: PLRW2000162137769 jest to naturalna część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację, ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

- JCWP Królewski Potok, kod: PLRW200062138929 jest to naturalna część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację, ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

- JCWP Lipnica, kod: PLRW200062138789 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację, ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które nie są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. W związku z powyższym wskazano również działanie uzupełniające, obejmujące przeprowadzenie pogłębionej analizy presji w celu zaplanowania działań ukierunkowanych na redukcję fosforu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb

w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP.

- JCWP Raba od Zb. Dobczyce do ujścia, kod: PLRW20001921389999 jest to naturalna część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry stan ekologiczny i możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Raba od ujścia do Zbiornika Dobczyce oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację, ze względu na brak możliwości technicznych. W programie działań zaplanowano działanie opracowanie wariantowej analizy sposobu udrożnienia budowli piętrzących na odcinku cieku istotnego - Wisła ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej obejmujące szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu ww. analiz. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

- JCWP Drwinka z dopływami, kod: PLRW20002621379899 jest to naturalna część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w dobrym stanie ogólnym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP wyznaczono odstępstwo na podstawie art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej, ze względu na realizację zadań wynikających z opracowania programu bezpieczeństwa powodziowego w dolinie Potoku Drwinka.

- JCWPd 148 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- JCWPd 161 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest

ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą częśći wód powierzchniowych (JCWP Raba od Zb. Dobczyce do ujścia) oraz jednolite części wód podziemnych (PLGW2000148 i PLGW2000161) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Przedsięwzięcie planowane jest częściowo na terenie ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody. Linia kolejowa 622 (od km ok. 16+430 do km ok. 17+549) będzie przebiegała przez teren ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej z utworów czwartorzędowych na lewobrzeżnym tarasie rzeki Raby, ustanowionej rozporządzeniem Nr 17/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 22 października 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w miejscowości Gdów, gmina Gdów, powiat wielicki, województwo małopolskie (Dz.Urz. Woj. Małop. z 2015 r. poz. 6083, z późn. zm.). Rozporządzenie to zostało zmienione rozporządzeniem Nr 48/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 27 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w miejscowości Gdów, gmina Gdów, powiat wielicki, województwo małopolskie (Dz.Urz. Woj. Małop. z 2016 r. poz. 8074). Ujęcie to składa się z dziesięciu studni. Strefa ochronna ujęcia obejmuje teren ochrony bezpośredniej i teren ochrony pośredniej. Najbliższa studnia znajduje się w odległości ok. 80 m od projektowanej osi torów LK 622 i posiada teren ochrony bezpośredniej o wymiarach 22 m x 22 m. Wszelkie prace prowadzone w ramach przedsięwzięcia realizowane będą poza granicami terenu ochrony bezpośredniej.

Zgodnie z § 3 ust. 1 ww. rozporządzenia na terenie ochrony pośredniej zabrania się:

- pkt 10 lit. e) – „lokalizowania przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określonych w przepisach odrębnych, z wyłączeniem przedsięwzięć związanych z transportem publicznym”.

- pkt 6 – „wykonywania odwodnień obiektów budowlanych, z wyłączeniem inwestycji celu publicznego w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg publicznych i torów kolejowych”.

Planowane przedsięwzięcie nie narusza ustaleń ww. rozporządzenia.

Przedsięwzięcie planowane jest częściowo na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 451 Subzbiornik Bogucice (część LK 622 odcinek F, część LK 627 odcinek J, cały odcinek LK 91 objęty przedsięwzięciem, część odcinka LK 95 objętej przedsięwzięciem).

Fragment zakresu realizacji planowanego przedsięwzięcia obejmuje tereny z wyznaczonymi obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne, dla rzeki Wisły i Raby. Odcinek LK 95 (przekraczający rzekę Wisłę) zlokalizowany jest częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Wisły.

Południowy koniec odcinka F LK 622 w pobliżu rzeki Raby planowany jest poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Raby (ww. obszar zlokalizowany jest w buforze 300 m od tego odcinka).

Informacje zawarte w raporcie oddziaływania na środowisko pozwalają na stwierdzenie, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Mając jednak na uwadze potrzebę ochrony wód powierzchniowych i podziemnych organ wskazał warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące konieczności zabezpieczenia przed przedostawaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do tych wód.

Klasyfikacja terenów chronionych akustycznie została przeprowadzona w oparciu o obowiązujące na przedmiotowym terenie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a także na podstawie uzyskanych informacji z gmin o formie zagospodarowania terenu (w przypadku braku mpzp).

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracami budowlanymi z zastosowaniem maszyn i urządzeń budowlanych oraz środków transportowych. Prace budowlane będą miały charakter specjalistycznych robót budowlano-konstrukcyjno-montażowych. Podczas prowadzenia powyższych zadań, źródłem hałasu emitowanego do środowiska będą maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas robót torowych oraz maszyny ciężkie wykorzystywane przy pracach ziemnych. Jak wskazano w analizie akustycznej poziom mocy akustycznej wykorzystywanych urządzeń mieści się w granicach LWA = 105-115 dB. Wzdłuż analizowanego odcinka linii kolejowej, zabudowa mieszkaniowa położona jest w bliskiej odległości od badanych linii. Z przeprowadzonych obliczeń wnioskuje się, że przewidywane prace przy przebudowie powodować będą uciążliwość akustyczną na obszarach mieszkalnych zlokalizowanych nawet w odległości do 150 m. Dużej uciążliwości (izolinia LAeqD=70 dB) można się spodziewać na terenach zlokalizowanych w odległości do 40 m od przedmiotowej linii, czyli w odległości, w której znajduje się część zabudowy chronionej. Biorąc pod uwagę poziom hałasu emitowanego na etapie prowadzonych prac budowlanych oraz przeciętną izolacyjność budynków, spodziewane jest przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu wewnątrz budynków. W trakcie prac budowlanych odczuwane mogą być również uciążliwe drgania w budynkach. Jednocześnie hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji jest krótkotrwały i ma charakter lokalny, a przedstawiona analiza została dokonana dla założeń skrajnie niekorzystnych. W przypadku zwiększenia prędkości posuwania się prac (krótszy czas emisji w danym rejonie budowy), zmniejszenia równocześnie pracujących urządzeń oraz zmniejszenia mocy akustycznej urządzeń zasięg uciążliwości akustycznej będzie mniejszy.

W przedłożonym raporcie oraz analizie akustycznej przedstawiono działania mające na celu minimalizację wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny w trakcie realizacji inwestycji tj. m.in. prowadzenie prac budowlanych w godzinach 6.00–22.00 w rejonie

zabudowy mieszkaniowej (terenów chronionych akustycznie). W przypadku konieczności wykonywania prac w porze nocnej (np. harmonogramy prac wynikające z terminów zamknięć torowych) zostanie zapewniony odpowiedni dobór maszyn budowlanych o możliwie najmniejszej mocy akustycznej. Wykonawca robót zapewni wykorzystanie maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym, spełniających wartości dopuszczalne gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń, eliminację lub ograniczenie najbardziej hałaśliwych procesów i prac, w tym ograniczenie jednoczesnej pracy kilku maszyn budowlanych w pobliżu terenów chronionych akustycznie, o ile umożliwia to technologia robót, lokalizację zaplecza budowy tak, aby prace nie stanowiły uciążliwości ponadnormatywnych w terenach z zabudową chronioną.

Na hałas pochodzący od przejazdów pojazdów szynowych składa się wiele zmiennych, tj. hałas toczenia (hałas na styku kół i torowiska, drgania powierzchni bocznych kół), drgania szyn oraz całego torowiska, hałas aerodynamiczny. Na wielkość i rodzaj hałasu mają wpływ m.in. prędkość ruchu pociągów, rodzaj i stan techniczny torowiska, rodzaj ruchu, stan i rodzaj pojazdów szynowych, natężenie i struktura ruchu, położenie i otoczenie torowiska, szorstkość terenu.

Obliczenia akustyczne wykonano zgodnie z zaleceniami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE, odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, tj. przy zastosowaniu holenderskiej metody prognozowania hałasu szynowego, „Reken en Meetvoorschrift Railkverkeerslawaai (RMR) 1996”. W tym celu wykorzystano program SoundPLAN 8.2, posiadający moduły służące do wprowadzania danych, ich kontroli oraz modyfikacji, generowania numerycznej mapy terenu, jak również wprowadzania parametrów ruchu kolejowego i warunków meteorologicznych. Aktualna wersja oprogramowania wykonuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną przez ISO 9613-2 dotyczącą propagacji hałasu w środowisku oraz metodą RMR. Parametry niezbędne do obliczeniowego wyznaczenia wielkości emisji hałasu kolejowego to: liczba pojazdów szynowych, kategoria pojazdów szynowych, prędkość i rodzaj ruchu pociągów, rodzaj torowiska. Obliczenia wykonano na numerycznym modelu terenu odzwierciedlającym istniejący teren oraz teren projektowanej inwestycji.

W przedstawionej analizie akustycznej dokonano analizy oddziaływania akustycznego wybranego wariantu W4 dla horyzontu czasowego 2030. Linię kolejową zamodelowano jako torowisko na podkładach betonowych składających się z jednego lub dwóch bloków leżących na nasypie z szynami bez złączy. Przyjęto następujące szacunkowe dobowe natężenie ruchu:

dla linii nr 622 odc F:

- pociągi osobowe: 60 w porze dziennej, 0 w porze nocy;
- pociągi towarowe: 0 w porze dziennej, 10 w porze nocy;
- Pociągi pasażerskie dalekobieżne: 50 w porze dziennej, 0 w porze nocy.

dla linii nr 627 odc. J:

- Pociągi osobowe: 0 w porze dziennej oraz 0 w porze nocy;
- Pociągi towarowe: 0 w porze dziennej oraz 10 w porze nocy;
- Pociągi pasażerskie dalekobieżne: 0 w porze dziennej i nocnej.

W wyniku uzyskanych analiz akustycznych otrzymano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od analizowanej linii kolejowej dla terenów objętych ochroną akustyczną, dlatego koniecznym będzie zastosowanie zabezpieczeń akustycznych. Przewidziano konieczność realizacji zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych na długości sumarycznej około 2 243 m.

Autorzy raportu zaproponowali również inne rozwiązania i działania minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie na środowisko akustyczne dla przedmiotowej inwestycji. Jednym ze sposobów ograniczania hałasu jest planowane zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. torów bezстыkowych z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podsypce poza tunelem kolejowym. Ponadto w perspektywie do 2025 r. przewiduje się wymianę starszego taboru na bardziej nowoczesny, zapewniający redukcję hałasu na poziomie ok. 3 dB.

Głównym dodatkowym źródłem hałasu uwzględnianym w analizie oddziaływania skumulowanego są drogi kołowe obciążone dużym ruchem oraz inne linie kolejowe. W związku z tym, iż analizowane linie krzyżują się wielokrotnie z ulicami i drogami, w tych miejscach może dojść do kumulacji oddziaływań w zakresie hałasu. Po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych przy nowo projektowanej linii kolejowej oraz istniejących zabezpieczeń akustycznych przy istniejących drogach i liniach kolejowych wystąpią przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla czterech punktów. Przekroczenia są związane przede wszystkim z oddziaływaniem skumulowanym od istniejących dróg, co potwierdza fakt, iż dla obliczeń hałasu wyłącznie kolejowego w żadnym z receptorów po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku. Na etapie projektowania linii kolejowej nie ma możliwości ochrony zabudowań od hałasu pochodzącego od innych inwestycji. Na pozostałym odcinku planowanych linii kolejowych zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów podlegających ochronie akustycznej.

W niniejszej decyzji, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko. Analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem punktów obliczeniowych w rejonie budynków wymagających ochrony akustycznej. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Zarówno ponowna szczegółowa analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny oraz analiza

porealizacyjna oparta na pomiarach dźwięku pozwoli maksymalnie zabezpieczyć zabudowę chronioną przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami.

W trakcie realizacji tunelu przy zastosowaniu metody mechanicznej (technologia TBM) nie przewiduje się znacznej emisji drgań, które generowane są głównie przy konwencjonalnych metodach drążenia, z wykorzystaniem materiałów wybuchowych lub młotów. Drgania pojawią się głównie w wyniku działania zaplecza robót tunelowych na skutek ruchu samochodów ciężarowych, przy pomocy których odbywać się będzie transport urobku, materiałów budowlanych i elementów obudowy tunelu. Wykonawca robót zostanie zobligowany do prowadzenia monitoringu drgań. W przypadku przekroczenia progu ostrzegawczego wykonawca dostosowuje swoją metodę, aby utrzymać wartości poniżej progu. W przypadku przekroczenia progu umownego inżynier wstrzymuje prace do czasu zaproponowania przez wykonawcę rozwiązania naprawczego.

Eksploatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują fale w kierunku środowiska.

W wyniku przeprowadzonej analizy dokonano także identyfikacji pasm drgań generowanych przez układ torowy po zrealizowaniu inwestycji i adekwatnie do nich dobrano miejsca, na których konieczne będzie zastosowanie zabezpieczeń wibroizacyjnych w postaci mat podtłuczniowych. Maty wibroizacyjne zostaną zastosowane wyłącznie na odcinku F linii kolejowej nr 622 na długości ok. 6 477 m.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją spalin pochodzących z pracujących maszyn i środków transportu oraz pyłów powstających przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, a także emisją z materiałów pylistych, w tym z urobku. Na skutek prowadzonych prac nastąpi emisja tlenków azotu, dwutlenku siarki, pyłu oraz metali ciężkich w pyłe. Wielkość emisji oraz czas ich występowania będzie się zmieniać w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Oddziaływania te będą odwracalne i ustąpią po zakończeniu prac. Podobnie oddziaływanie na klimat związane z emisją gazów cieplarnianych będzie miało charakter krótkoterminowy i przemijający więc w aspekcie globalnym nie będzie znaczące.

Na etapie eksploatacji emisje zanieczyszczeń do powietrza pojawiać się będą głównie w postaci emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Emisja z tych źródeł będzie tak niska, że nie wpłynie negatywnie na stan powietrza w obrębie planowanego przedsięwzięcia. Projektowana linia kolejowa będzie w pełni zelektryfikowana, w związku z czym nie będą wprowadzane do powietrza zanieczyszczenia ze spalania paliw. Dodatkową niewielką emisję pyłów może stanowić przewożenie kruszyw na składach towarowych.

Na etapie eksploatacji infrastruktury kolejowej na analizowanych odcinkach bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych do atmosfery wynikać będą przede wszystkim ze spalania paliw w silnikach manewrowych lokomotyw spalinowych oraz z eksploatacji urządzeń infrastruktury (np. indywidualne ogrzewanie na stacjach kolejowych, itd.). Emisje te jednak są marginalne i śladowe w porównaniu z emisjami z całego sektora transportu, a ich udział w kosztach zewnętrznych transportu jest niezauważalnie mały. W projektowanych w ramach niniejszego przedsięwzięcia obiektach kubaturowych zostanie zastosowane ogrzewanie elektryczne.

Ruch kolejowy wiąże się natomiast ze znaczącymi emisjami pośrednimi w związku ze zużyciem energii elektrycznej wytwarzanej głównie w źródłach spalających paliwa kopalne, przede wszystkim z emisją CO₂. Pomimo wzrostu zapotrzebowania na energię dla obsługi nowoprojektowanych linii 622 i 627, to problem ten zostanie skompensowany poprzez zapewnienie płynnego przejazdu bez zwolnień i ograniczeń celem zwiększenia efektywności energetycznej. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, a przez to korzystny wpływ na klimat będzie miało miejsce również w przypadku zwiększenia udziału transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego, którego udział w emisji gazów cieplarnianych jest znacząco większy.

W raporcie dokonano również oceny wpływu zmian klimatycznych na infrastrukturę kolejową. Z przeprowadzonej analizy wynika, iż nie ma potrzeby wprowadzania działań minimalizujących wpływ zmian klimatu. Wpływ czynników klimatycznych jest niewielki i nie powoduje zmian w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej. Należy natomiast monitorować wpływ czynników klimatycznych i ich pochodnych na infrastrukturę kolejową.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane m.in.: z przygotowaniem terenu budowy oraz funkcjonowaniem zaplecza i placu budowy, robotami ziemnymi, usunięciem drzew i krzewów, usuwaniem nawierzchni dróg, które wymagały przebudowy w związku z budową układu torowego.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie katalogu odpadów do grup: 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) oraz 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr: 16 - odpady nieujęte w innych grupach, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady powstałe na etapie realizacji będą zbierane i segregowane w specjalnie wybranych i zabezpieczonych miejscach magazynowania w sposób selektywny, o szczelnym podłożu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady zabezpieczane będą przed dostępem osób trzecich oraz przed ich rozprzestrzenianiem się poza przeznaczone do tego celu miejsce.

Wydobyty urobek z drążenia tunelu będzie wstępnie składowany na placu budowy w przeznaczonym do tego miejscu (tymczasowe miejsce składowania). Miejsca składowania urobku powinny być zlokalizowane jak najbliżej portali tunelu. Ostatecznie wskazanie lokalizacji składowania urobku będzie określone dopiero przez Wykonawcę robót budowlanych.

Zakłada się, że urobek będzie wywożony z tymczasowego miejsca składowania na bieżąco. Ponieważ ciężarówki wywożące urobek nie przemieszczają się w godzinach nocnych (między 22 a 6 rano) oraz w dni świąteczne, rozmiary tymczasowego miejsca składowania urobku będą tak dobrane, aby umożliwić składowanie urobku z 2-3 dni pracy przy drążeniu tunelu (w razie wystąpienia kilku dni świątecznych z rzędu). W sytuacjach wyjątkowych lub w przypadku braku możliwości zorganizowania miejsca składowania dla urobku tak by zapewnić jego pojemność na gromadzenie urobku z 2-3 dni pracy przy drążeniu tunelu, dopuszcza się wywóz urobku również w godzinach nocnych. Szacuje się, że w wyniku prac ziemnych, prac torowych oraz inżynierskich z zakresu budowy nowych obiektów dla wariantu inwestycyjnego W4 (W6), powstaną masy ziemne rzędu ok. 300 000 Mg. Wartość ta nie uwzględnia materiału z drążenia tunelu (szacuje się, że wyniesie on 1 040 780 Mg). Łącznie w wyniku prac ziemnych (głównie prac związanych z drążeniem tunelu) dla wariantu inwestycyjnego W4 (W6) powstaną masy ziemne rzędu ok. 1 340 780 Mg.

Wydobyty materiał, dla którego będzie podejrzenie, że może być zanieczyszczony, zostanie przebadany w akredytowanym laboratorium pod kątem zawartości substancji niebezpiecznych (np. PCB). Gleba i ziemia zawierające substancje niebezpieczne klasyfikuje się, jako odpad o kodzie 17 05 03*, natomiast niezanieczyszczona gleba stanowić będzie odpad o kodzie 17 05 04.

Wytwarzany podczas drążenia tunelu urobek będzie stanowił jakościowo bardzo zróżnicowany odpad. Niezagospodarowane na terenie realizacji inwestycji niezanieczyszczone masy ziemne i skalne będą przekazywane do wykorzystania poza terenem budowy np. mogą zostać przekazane osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami do celów własnych w ilościach zgodnych z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku. W następnej kolejności odpady, które nie zostaną przekazane osobom fizycznym/jednostkom organizacyjnym zostaną przekazane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne pozwolenia w zakresie odzysku.

W fazie eksploatacji powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie kolei (oświetlenie, sygnalizacja świetlna, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z linią kolejową. Z biegiem czasu źródłem powstawania odpadów będą również prace utrzymaniowe linii kolejowych. Zgodnie z obowiązującymi wewnętrznymi przepisami PKP PLK S.A. wszelkie materiały pozyskane w wyniku prowadzonych usług i robót podlegają ocenie ich przydatności do ponownego wykorzystania. Faza eksploatacji nie będzie powodować

powstawania znaczących ilości odpadów. Gospodarowanie odpadami należy prowadzić w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska. Odpady magazynowane będą selektywnie i przechowywane w specjalnie wyznaczonych do tego celu miejscach, wszystkie odpady będą również ewidencjonowane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami zgodnej z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Prawidłowa gospodarka odpadami zminimalizuje ryzyko negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu. Najbliższe obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 to obszar Puszcza Niepołomska PLB120002 zlokalizowany w odległości ok. 1,4 km od zakresu analizowanego przedsięwzięcia oraz obszar Torfowisko Wielkie Błoto PLH120080 zlokalizowany w odległości ok. 4,7 km od planowanej drogi na wysokości km 7+000 LK622 (ujętej zakresem wniosku).

Zgodnie z art. 33 ustawy o ochronie przyrody (Dz.U.2022.916 t.j.) zabrania się (...) podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. W rozumieniu przepisów UOOS, znaczące negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000 definiuje się jako oddziaływanie na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności działania, które pogarszają stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpływają znacząco negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar lub pogarszają integralność obszaru oraz jego powiązania z innymi obszarami (art. 3 ust. 1 pkt 17).

Według Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 8 sierpnia 2014 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 (Dz.Urz.Woj.Małop. z 2014, poz. 4390) przedmiotami ochrony są następujące gatunki ptaków: puszczyk uralski, dzięcioł czarny, dzięcioł średni, muchołówka białoszyja. Obszar ten obejmuje 4 kompleksy leśne różnej wielkości, poprzedzielane terenami o charakterze rolniczym. Południowa część obszaru jest zdominowana przez różne typy borów sosnowych. W części północnej występują natomiast lasy liściaste: grądy i łęgi. Cenniejsze fragmenty dobrze zachowanych, starych drzewostanów o charakterze zbliżonym do naturalnego objęte są ochroną w formie rezerwatów przyrody. Celem ochrony w obszarze jest utrzymanie występującej tu populacji ptaków poprzez zabezpieczenie kluczowych dla ich przetrwania fragmentów areałów życiowych, a więc miejsc gniazdowania i żerowania.

Głównymi zagrożeniami istniejącymi dla puszczyka uralskiego i jego siedlisk jest ograniczenie bazy pokarmowej spowodowane zanikaniem terenów otwartych w sąsiedztwie terytoriów lęgowych w związku ze zmianą sposobów rolniczego wykorzystania terenu, sukcesji naturalnej lub zalesiania oraz zajmowaniem terenu pod zabudowę lub inwestycje przemysłowe. Nie stwierdzono zagrożeń istniejących dla dzięcioła czarnego, dzięcioła średniego, muchołówki białoszyjej. Jako zagrożenia potencjalne uznano: dla puszczyka uralskiego – ograniczenie bazy pokarmowej spowodowane zanikaniem terenów otwartych w sąsiedztwie terytoriów lęgowych w związku z zajęciem terenu pod inwestycje przemysłowe, likwidację istniejących i potencjalnych miejsc gniazdowania w wyniku usuwania drzew złamanych, martwych i dziuplastych, płoszenie lub niepokojenie ptaków w sezonie lęgowym przez fotografów przyrody, zwiększoną śmiertelność ptaków lub zmniejszenie sukcesu lęgowego w wyniku nielegalnego pozyskania ze stanu dzikiego oraz niszczenie gniazd i lęgów, zwiększoną śmiertelność ptaków w wyniku kolizji np. z pojazdami mechanicznymi, napowietrznymi liniami energetycznymi itp; dla dzięcioła czarnego i dzięcioła średniego jako potencjalne zagrożenia wskazano: zmniejszenie powierzchni potencjalnego siedliska gatunku w wyniku wyrębu starych drzewostanów, zmniejszenie powierzchni potencjalnego siedliska gatunku w wyniku uproszczenia struktury przestrzennej i wiekowej drzewostanów (tzn. wykształcenie drzewostanów jednopiętrowych i jednogatunkowych), likwidację istniejących i potencjalnych miejsc gniazdowania w wyniku usuwania starych drzew lub drzew z dziuplami w trakcie trzebieży późnych, zmniejszenie sukcesu lęgowego w wyniku usuwania drzew z dziuplami w trakcie sezonu lęgowego, zwiększoną śmiertelność ptaków na skutek kolizji z pojazdami mechanicznymi, ograniczenie bazy pokarmowej w wyniku usuwania z lasu martwych i zamierających drzew w trakcie zabiegów sanitarnych; dla muchołówki białoszyjej potencjalnym zagrożeniem może być: zmniejszenie powierzchni potencjalnego siedliska gatunku w wyniku wyrębu starych drzewostanów, zmniejszenie powierzchni potencjalnego siedliska gatunku w wyniku uproszczenia struktury przestrzennej i wiekowej drzewostanów, zmniejszenie sukcesu lęgowego oraz likwidacja istniejących i potencjalnych miejsc gniazdowania w wyniku usuwania drzew z dziuplami w trakcie sezonu lęgowego, martwych zamierających w trakcie trzebieży późnych i zabiegów sanitarnych, zmniejszenie sukcesu lęgowego w wyniku nieprawidłowo realizowanych zabiegów ochrony czynnej, w tym stosowanie nieodpowiednio skonstruowanych budek lęgowych, umożliwiających łatwą penetrację przez drapieżniki oraz niewłaściwe rozmieszczenie budek.

Na terenie objętym inwestycją oraz w jej sąsiedztwie nie stwierdzono obecności puszczyka uralskiego, dzięcioła czarnego, dzięcioła średniego, muchołówki białoszyjej. Obszar Puszcza Niepołomska PLB12002 leży w odległości ok. 1,4 km od planowanych prac. Biorąc pod uwagę odległość od obszaru oraz fakt, iż przedmiotami ochrony w tym obszarze są cztery gatunki ptaków związanych z obszarami leśnymi, nie przewiduje się możliwości jego wpływu na powyższe przedmioty i cele ochrony.

Zgodnie z Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 31 lipca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru

Natura 2000 Torfowisko Wielkie Błoto PLH120080 (Dz. U. Woj. Małop. z 2014, poz. 4286) oraz Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 3 marca 2022 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Torfowisko Wielkie Błoto PLH120080 (Dz. U. Woj. Małop. z 2022, poz. 1611) przedmiotami ochrony są trzy gatunki motyli: modraszek nausitous (*Phengaris nausithous*), modraszek telejus (*Phengaris teleius*) i czerwonończyk nieparek (*Lycaena dispar*). Modraszek telejus i modraszek nausitous występują na siedliskach, w których obecna jest roślina pokarmowa – krwiściąg lekarski oraz mrówki z rodzaju wścieklice (*Myrmica*). W obszarze Natura 2000 Torfowisko Wielkie Błoto PLH 120080 motyle te zasiedlają wilgotne łąki oraz torfowiska, występujące w mozaice z zaroślami i bardziej suchymi łąkami i pastwiskami, ale modraszek nausitous preferuje bardziej zakrzaczone tereny i unika miejsc całkowicie odkrytych. Czerwonończyk nieparek związany jest z łąkami wilgotnymi, łąkami świeżymi i torfowiskami niskimi, w których występuje szczaw, będący rośliną żywicielską dla czerwonończyka.

Do głównych zagrożeń istniejących dla przedmiotów ochrony należą m.in.: sukcesja ekologiczna spowodowana brakiem koszenia łąk; rozprzestrzenianie się inwazyjnej nawłoci, która z uwagi na bardzo intensywny wzrost szybko wypiera rodzime rośliny łąkowe; zmiana stosunków wodnych, przesuszenie terenu, spowodowane jego drenowaniem przez rowy melioracyjne i doły pozostałe po wydobywaniu torfu; izolacja obszaru utrudniająca wymianę osobników z populacjami w jego otoczeniu. Do głównych zagrożeń potencjalnych dla przedmiotów ochrony należą m.in.: zaniechanie użytkowania kośnego na całej powierzchni obszaru; utrata siedlisk motyli w wyniku nadmiernego uwodnienia spowodowanego przez działalność bobrów; rozprzestrzenianie się gatunków obcych roślin; zmiana sposobu użytkowania np. zamiana łąk na grunty orne lub zalesianie.

Obszar Torfowisko Wielkie Błoto PLH1200080 leży w odległości ok. 4,7 km od planowanych prac. Biorąc pod uwagę odległość od obszaru oraz fakt, iż przedmiotami ochrony w tym obszarze są trzy gatunki motyli o ograniczonej możliwości dyspersji, nie przewiduje się możliwości jego wpływu na powyższe przedmioty i cele ochrony.

Analizując przedstawione powyżej informacje przyrodnicze wraz z zagrożeniami i celami działań ochronnych, zamieszczonymi w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, dla obszarów Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 i Torfowisko Wielkie Błoto PLH120080, w odniesieniu do lokalizacji i zakresu planowanego przedsięwzięcia, a także przy zastosowaniu ww. działań minimalizujących możliwe oddziaływania uznano że w przedmiotowym przypadku jego realizacja nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz nie wpłynie na liczebność populacji, zmniejszenie zasięgu występowania gatunków chronionych w ww. obszarach Natura 2000 czy zmniejszenie rozmiarów siedlisk gatunków w nich chronionych. Zatem realizacja przedmiotowej inwestycji nie generuje istotnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 Puszcza Niepołomska PLB120002 i Torfowisko Wielkie Błoto PLH120080, a brak takiego ryzyka powoduje, że nie będzie zagrożona realizacja celów działań ochronnych

w zakresie utrzymania stanu siedlisk oraz stanu populacji poszczególnych gatunków w tych obszarach chronionych.

Najbliżej planowanej inwestycji zlokalizowanymi pomnikami przyrody są: odcinek F – w odległości ok. 380 m od osi torów, prawa strona; pomnik przyrody znajduje się w odległości 75 m od granicy zakresu inwestycji (km proj. ok. 16+100 LK 622) drzewo – kasztanowiec zwyczajny (pierśnica: 102 cm, obwód: 320 cm, wysokość: 18 m) o kodzie PL.ZIPOP.1393.PP.1219022.2779 oraz w odległości ok. 1,4 km od osi torów, prawa strona, pomnik przyrody znajduje się w odległości 0,5 km od granicy zakresu inwestycji dla odcinka J (km proj. ok. 4+400 LK 622 – odcinek F drzewo – dąb szypułkowy (pierśnica: 110 cm, obwód: 346, wysokość 23 m) o kodzie PL.ZIPOP.1393.PP.1219043.2796.

Uzasadnieniem konieczności znacznej wycinki zieleni wysokiej jest bezpieczeństwo poruszających się pociągów, co jest jednoznacznie obowiązkiem określonym w przepisach. Wycinkę tę należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (czyli poza okresem od 1 marca do 15 października), a jeżeli nie będzie to możliwe (np. ze względu na przyjęty harmonogram prac lub rozwiązania techniczne) dopuszcza się usunięcie drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków pod nadzorem specjalisty ornitologa, który w dniu planowanej wycinki dokona oględzin pod kątem obecności lęgów ptaków. W przypadku stwierdzenia gniazd lub lęgów – prace zostaną wstrzymane i odbywać się będą kontrole do czasu wyprowadzenia tychże lęgów, kiedy to prace będą mogły być podjęte. Dodatkowo drzewa przeznaczone do usunięcia o obwodzie pnia powyżej 50 cm należy prowadzić pod nadzorem: chiropterologa i entomologa, ze zachowaniem szczególnej uwagi przy drzewach dziuplastych, spękaniach pni oraz odstających fragmentach kory, które mogą być wykorzystywane jako miejsca zimowania nietoperzy lub siedliska owadów podlegających ochronie.

Ze względu na fakt, iż przedmiotowa inwestycja wiązać się będzie z wycinką znacznej ilości drzew i krzewów, tj. maksymalnie wycinką objęte zostanie 16 000 drzew zlokalizowanych w zakresie inwestycji, z czego 7 500 szt. znajduje się w pasie do 6m. Krzewów do wycinki znajdujących się w zakresie inwestycji w przypadku wariantu realizacyjnego W4 przewidziano łącznie szacunkowo 44 500 m² (w tym 21 000 m² położone w pasie do 6m). W ramach zachowania różnorodności biologicznej, siedlisk ptaków i nietoperzy, a także zachowania terenów biologicznie czynnych ważnych np. w okresach występowania deszczy nawalnych czy okresów suszy należy nasadzić drzewa i krzewy w ilości odpowiadającej wielkości wycinki drzew z terenów w odległości 6 m od skrajnych torów kolejowych, tj. ok. 8 500 szt. drzew oraz należy nasadzić ok. 11 750 m² krzewów. Nasadzenia należy zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy, nasadzenia winny być wykonane w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnymi ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nie przeznaczone

do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. W tym wypadku stosowane będą specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Miejsca o wysokich walorach przyrodniczych – tj. miejsca występowania wartościowych pod względem środowiskowym siedlisk przyrodniczych zależnych od wód: łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incane*) i olsy źródliskowe 91E0*, zmiennowilgotne łąki trzęslicowe (*Molinion*), a także stanowiska występowania chronionego porostu: pustułka rurkowata (*Hypogymnia tubulosa*) zostaną dodatkowo wygradzone i oznakowane.

Jako działanie minimalizujące możliwość wpływu na środowisko wodnogruntowe podczas rozbiórki i budowy obiektów, koryta cieków zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających. Podczas wykonywania prac w obrębie koryt cieków zostaną zastosowane rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem. Prace budowlane będą wykonywane pod osłoną grodzy, przy równoczesnym zachowaniu ciągłości przepływu wody w pozostałej części koryta. Prace związane z formowaniem, układaniem narzutu kamiennego zaleca się wykonywać w technologii „z lądu” (ze stanowisk brzegowych, o ile umożliwiają to warunki terenowe), nie przewiduje się konieczności wjazdu sprzętu budowlanego i transportowego w obręb koryt oraz wody płynącej. Zastosowane zostaną metody ograniczające ilość odpompowywanej wody (np. poprzez zastosowanie elementów tymczasowych jak ścianki szczelne). Prace w korytach cieków będą prowadzone poza okresami wezbrań powodziowych, w terminach charakteryzujących się występowaniem niskich stanów wód, pojazdy budowy nie powinny naruszyć struktury istniejących koryt, w trakcie prowadzenia robót trzeba zapewnić ciągłość przepływu wód tak, aby utrzymać niezbędne do bytowania ryb i innych organizmów wodnych warunki środowiska (tj. odpowiednią głębokość i prędkość wody), prace ziemne na brzegach cieków należy wykonywać bez ingerencji maszyn budowlanych w wody rzeki. Profilowanie skarp należy prowadzić z brzegu. W ramach prac hydrotechnicznych wstępnie planuje się konserwację i/lub reprofilację oraz oczyszczenie koryt cieków/rowów, które należy przeprowadzać pod nadzorem ichtiologa i herpetologa. Dodatkowo ze względu na możliwość pojawienia się małż, np. skójki gruboskorupowej, konieczny jest nadzór przyrodniczym w zakresie malakologicznym, który ma na celu kontrolę cieków pod kątem ich obecności, a w przypadku ich stwierdzenia, w miejscu występowania małż należy je wyzbierać i przenieść w inne miejsc powyżej miejsca prowadzenia robót. Dla odcinków cieków, w których charakter przepływu (występujące prędkości) może powodować rozmycie dna lub skarp, zakłada się ich umocnienie materiałami naturalnymi lub elementami prefabrykowanymi (w zależności od prędkości występujących w korycie i w nawiązaniu do istniejących ubezpieczeń). Cieki naturalne zostaną umocnione z wykorzystaniem materiałów naturalnych (narzut kamienny, faszyna, humusowanie z obsiewem) tam, gdzie będzie to możliwe. Ubezpieczenie typu żłób żelbetowy zostanie wykonany jedynie na prawym i lewym brzegu koryta cieku w km 2+460 do 2+469 (o długości

9 m) LK622, tj. pod obiektem mostowym, oraz na prawym brzegu kryta cieku, powyżej obiektu w km od 2+469 do 2+481 (o długości 12 m) LK622.

Ze względu na brak możliwości skutecznego przenoszenia poszczególnych osobników chronionych motyli w różnych formach rozwoju, w celach minimalizujących oddziaływanie w ramach prowadzonych prac należy ograniczyć zajętość terenu siedlisk dogodnych do występowania motyli. Prace w rejonie siedlisk należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który wygrodzi siedliska przy granicy prowadzonych prac. Natomiast jako działania kompensacyjne po zakończeniu należy odtworzyć siedliska w miejscu ich zniszczenia, poza terenami zajętymi przez infrastrukturę kolejową LK622: dla czerwonończyka nieparka (*Lycaena dispar*) w obrębie siedlisk w km proj. 1+280, 10+160, 9+1909+360 (strona prawa), dla modraszka nausitousa (*Phengaris nausithous*) w obrębie siedlisk w km proj. 15+740, 9+200, 9+350 (strona prawa) oraz 1+440, 16+680.

Ponadto dla ochrony bobra europejskiego (*Castor fiber*) i jego siedlisk nałożono obowiązek wygrodzenia jego siedlisk w odległości do 100 m dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm oraz prowadzenia prac pod nadzorem teriologa w km 7+225 i 10+460 (strona prawa) i w km 16+120 (strona lewa) LK622 na **odcinku F** oraz w km 1+500 – 1+600 (obie strony) LK627 – **odcinek J**.

Określono również warunki mające na celu ochronę zwierząt przed nieumyślnym ich zabijaniem w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Narzucone działania minimalizujące (lokalizacja zaplecza budowy, dróg tymczasowych poza siedliskami stanowiącymi miejsca rozrodu

i przebywania płazów, prowadzenie nadzoru herpetologicznego przez cały okres aktywności gadów i płazów od połowy marca do połowy listopada) na całym odcinku winny zapewnić maksymalną ochronę ich siedlisk.

W celu ochrony płazów wskazano obowiązek zabezpieczenia ich siedlisk przed niszczeniem i zasypywaniem poprzez oznakowanie i wygrodzenie na **odcinku F** w rejonie km proj. ok. 12+650, 9+815 (strona lewa) oraz 1+700, 9+760, 9+930 (strona prawa) LK622 oraz 1+500 – 1+600 (obie strony) LK627 – **odcinek J** siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, o wysokości co najmniej 40 cm, przy czym jego górna krawędź o szerokości min. 5 cm powinna być odchylona do wewnątrz (tzw. przewieszka), w celu uniemożliwienia płazom wydostania się na zewnątrz. Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Realizacja prac budowlanych zawsze wiązała się będzie z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt. Zjawisko to może być wynikiem zajęcia terenu oraz prac związanych z przygotowaniem placu budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, budową obiektów budowlanych, a także wycinką drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Mając na uwadze powyższe analizowano zasadność skutecznego zabezpieczenia placu budowy, przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów. Za zasadne tut. organ

uznać wprowadzenie do decyzji obowiązku zastosowania rozwiązań chroniących małe zwierzęta. Zgodnie z zasadą przezorności, w sytuacji wystąpienia intensywnej migracji płazów należy zabezpieczyć place budowy, wygradzeniem tymczasowym, mającym na celu ochronę przed przedostawaniem się płazów i gadów w obręb prowadzonych prac budowlanych. Przyjęto, bowiem, że nie można wykluczyć możliwości pojawienia się płazów i gadów w obrębie inwestycji podczas prowadzenia prac, szczególnie podczas ich migracji. Zapobieganie to przypadkom zabijania zwierząt w czasie budowy, bowiem w okresie prowadzenia prac i tak ta migracja zostanie zakłócona. Natomiast prace ziemne na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić mogą do powstawania okresowych (podlegających likwidacji w wyniku dalszych prac budowlanych) zagłębień terenowych wypełnionych wodą, które mogą być spontanicznie zajmowane przez gatunki zwierząt wykorzystujące tego rodzaju siedliska do rozrodu - głównie płazy. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania strat w populacjach ww. grupy zwierząt, w decyzji wskazano na konieczność prowadzenia prac w sposób zapobiegający powstawaniu zastoisk i zalewisk oraz obowiązek wygradzenia głębokich wykopów. Mając jednak na względzie technologię i zakres robót, a także możliwe do wystąpienia warunki atmosferyczne (np. okresy długotrwałych opadów), nie zawsze jest możliwe uniknięcie powstawania zagłębień wypełnionych tymczasowo wodą, dodatkowo wprowadzono obowiązek odłowienia i przeniesienia poza strefę zagrożenia osobników dorosłych i form rozwojowych płazów stwierdzonych w tego rodzaju zagłębieniach.

Na etapie eksploatacji rozwiązaniem minimalizującym efekt barierowy, śmiertelność płazów będzie przede wszystkim stosowanie odwodnienia z wykorzystaniem rowów trawiastych lub szczelnej kanalizacji z wykorzystaniem płytkich korytek, zapewniających zwierzętom swobodne przemieszczanie się w poprzek torowiska.

Terenami newralgicznymi na przebiegu przedsięwzięcia są odcinki korytarzy ekologicznych przecinanych przez linię kolejową. Analiza oddziaływania projektowanej inwestycji na drożność regionalnych oraz ponadregionalnych korytarzy ekologicznych wykazała, że funkcje ekologiczne tych struktur zostaną zachowane. Nie przewiduje się wygradzeń linii kolejowej, co przy jednoczesnym zastosowaniu działań minimalizujących efekt barierowy poprzez m.in. dostosowanie budowanych obiektów do migracji zwierząt zapewni drożność korytarzy migracji. Ponadto określono również lokalizację obiektów inżynierskich, które będą dostosowane do zachowania migracji zwierząt (w tym z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej) zlokalizowane będą w następujących kilometrażach (projektowanych):

Odcinek F (LK622)

— w km proj. 0+845, 0+932, 0+993, 1+354 (tor 1), 0+541, 0+640 (tor 2), 0+570 drogi D15F (ok. km 10+111 LK622), 0+042 drogi D17F (ok. 11+196 km LK622), 0+413 drogi D20F (ok. km 12+254 LK622) oraz w km 7+550, 10+111, 11+199, 12+266 dla płazów,

— w km proj. 1+402 (tor 2), 2+820, 4+191, 7+220, 0+095 drogi D7F (ok. km 7+215 LK622) dla średnich zwierząt $c \geq 0,7$;

— w km proj. 5+306 dla dużych zwierząt $c \geq 1,5$;

Odcinek J (LK627)

— w km proj. 1+010 dla dużych zwierząt $c \geq 1,5$.

Sposób zagospodarowania terenu w ich rejonie ma umożliwić wchodzenie i przemieszczanie się zwierząt. W decyzji wskazano na konieczność stosowania rozwiązań sprzyjających aktywnemu wykorzystaniu obiektów mostowych i kolejowych po ich budowie przez zwierzęta np. poprzez maksymalne ograniczenie usunięcia roślin w otoczeniu obiektów inżynierskich.

Ponadto w strefach wykazanych korytarzy migracji płazów zostanie zachowana 5 cm przerwa (szczelina) pomiędzy górną powierzchnią podsypki, a dolną płaszczyzną stopki szyn, co zapewni możliwość swobodnego przemieszczania się płazów i gadów w poprzek linii kolejowej w km proj. **odcinek F** – w km 9+500 – 10+200, 12+600 – 13+300 (LK622) oraz **odcinek J** – w km 0+200 – 1+400 (LK 627).

Wskazano również na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów, celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanych decyzji. Nadzór powinien zostać zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola prawidłowego dostosowania się do wszystkich warunków wskazanych przed uzyskaniem zgody na realizację przedsięwzięcia, ale również zapewnienie, by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej.

W świetle art. 52 ustawy o ochronie przyrody ochronie podlegają siedliska występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt. Zgodnie z tym przepisem zabrania się niszczenia ich gniazd, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk i innych schronień. Zaznaczyć należy, że w rozumieniu art. 5 pkt 18 ww. ustawy siedliskiem przyrodniczym jest obszar występowania roślin, zwierząt lub grzybów w ciągu całego życia lub dowolnym stadium ich rozwoju. W przypadku konieczności zniszczenia siedlisk gatunków chronionych lub naruszenia obowiązujących wobec nich zakazów to naruszenie tego zakazu wymaga uzyskania, w trybie art. 56 ust. 2 ww. ustawy, zgody regionalnego dyrektora ochrony środowiska i zgodę tą należy uzyskać przed przystąpieniem do robót powodujących to naruszenie.

W niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko z uwagi na rodzaj, skalę oraz charakter przedsięwzięcia oraz na możliwość wystąpienia w trakcie projektowania istotnych różnic w przedstawionych

wstępnych rozwiązaniach projektowych. W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy zweryfikować zastosowane rozwiązania techniczne służące ochronie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, a także rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego.

Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia oraz prognozowany zasięg poszczególnych uciążliwości, transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

W toku postępowania, w myśl art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 UUOŚ, zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu. W trakcie trwania udziału do organu wpłynęły uwagi i wnioski ze strony społeczeństwa.

W ustawowym terminie 30 dni, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie zgłoszono następujące uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia: pisma Pana T. Popławskiego z dnia 10.01.2022 r., z dnia 27.01.2022 r. (data wpływu: 31.01.2022 r.) oraz z dn. 07.02.2022 r., pismo Pana T. Pieprzycy z dnia 06.02.2022 r., wnioski w formie mailowej z dn. 07.02.2022 r. od Pani H. Sadko, z dn. 07.02.2022 r. od Pani K. Sadko, z dn. 07.02.2022 r. od Pani E. Graboś oraz z dn. 07.02.2022 r. od Pani S. Zielińskiej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przeanalizował w zakresie oddziaływań środowiskowych złożone uwagi, a przy piśmie znak: OO.421.3.11.2020.MSI z dnia 25.02.2022 r. zwrócił się do Pełnomocnika Inwestora o ustosunkowanie się do części zgłoszonych wniosków i uwag.

1. Pisma Pana T. Popławskiego z dnia 10.01.2022 r., z dnia 27.01.2022 r. oraz z dnia 07.02.2022 r.

Pan Popławski zarzucił, iż planowana linia będzie miała znaczący negatywny wpływ na zespół dworski w Liplasie, w szczególności na wartości historyczno-architektoniczno-kulturowo-krajobrazowe. Powyższe stanowisko argumentując bliskością trasy kolejowej mniejszą niż 400 m, oddziaływaniami akustycznymi oraz wibracjami. Ponadto w swoim piśmie Pan Popławski wskazał na konieczność odsunięcia linii kolejowej od budynków dworskich na ww. odległość minimum 400 m.

Powyższy wniosek poparto pismami Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, wyjaśniono, że przeprojektowanie trasy na stosunkowo niewielkim odcinku i wytyczenie jej po gruntach rolnych, nie będzie miało negatywnego wpływu na inne nieruchomości, a jednocześnie pozwoli zachować zabudowania gospodarcze z którymi obecnie linia kolejowa jest w kolizji. Pan Popławski przedstawił również alternatywną trasę przebiegu przedmiotowej linii kolejowej - koncepcja „Projekt obejścia zespołu dworskiego oraz folwarcznego we wsi Liplas gm. Gdów dla nowo projektowanej linii kolejowej nr 622 Podłęże – Tymbark w km 12,157 – 17,122”.

W złożonych uwagach podniesiono również możliwość wykonania pod projektowaną linią kolejową na dz. o nr ewid 131/5 Liplas, wiaduktu o wymiarach minimum 6 m x 4,5 m

w celu umożliwienia swobodnego przejazdu maszyn rolniczych, przejścia zwierząt dzikich oraz gospodarskich. Jednocześnie wskazano na konieczność wygrodzenia linii kolejowej na całej długości jej przebiegu po dz. nr 131/5 od strony północnej i wschodniej celem uniemożliwienia wtargnięcia bydła na tory.

Zawnioskowano również o wykonanie nieprzeziernych ekranów pochłaniających po zachodniej i południowo zachodniej stronie linii kolejowej na całej długości po jej przebiegu przez działkę nr 131/5 o wysokości min. 6 m.

Dodatkowo za pismem z dnia 10.01.2022 r. (data wpływu: 10.01.2022 r.) Pan T. Popławski reprezentujący Stowarzyszenie „Dwór Małopolski” zwrócił się do tut. organu o dopuszczenie ww. Stowarzyszenia do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu. Tut organ postanowieniem znak: OO.421.3.11.2022.MSI z dnia 14.02.2022 r. odmówił dopuszczenia Stowarzyszenia „Dwór Małopolski” do udziału na prawach strony w postępowaniu.

Odniesienie się do uwag:

W raporcie oddziaływania na środowisko zinwentaryzowano zabytki znajdujące się w odległości do 250 m od torów linii kolejowej. Zespół dworski w Liplasie wraz z otoczeniem ogrodowym, drzewostanem oraz aleją dojazdową znajduje się w odległości ok. 120-160 m. Realizacja linii kolejowej nie będzie wiązała się z pracami realizowanymi na terenie ww. zabytku, ani w obszarze strefy ochrony konserwatorskiej przyporządkowanej dla tego obszaru. Dodatkowo gdyby zaistniała taka konieczność, wszelkie działania wymagałyby pozwolenia służb konserwatorskich, co wynika z przepisów odrębnych. Droga dojazdowa do zespołu dworskiego znajdująca się na działce nr 318, stanowiąca własność gminy Gdów i wpisana do rejestru zabytków, znajduje się w przewidywanym obszarze na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie określonym zgodnie z art. 74 ust. 3a UWO. Zagadnienia w zakresie oddziaływania na wskazaną działkę przez inwestycję były, zgodnie z deklaracją Wnioskodawcy, omawiane przez Inwestora z właścicielem tej działki w latach 2019-2021. Akceptacja przyjętego rozwiązania projektowego przebiegu linii kolejowej w pobliżu wskazanej lokalizacji ma swoje odzwierciedlenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Gdów sołectwa Liplas w jego granicach administracyjnych przyjętym Uchwałą Nr XIV/78/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 13 września 2007 r.

W uzasadnieniu niniejszej decyzji znalazła się ocena wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz emisji drgań. Przeprowadzona na potrzeby raportu analiza akustyczna wykazała, iż w rejonie zespołu dworskiego w Liplasie nie będzie dochodzić do ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowej, zatem nie zachodzi konieczność stosowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych czy tłumików przyszynowych. W celu ochrony przed wibracjami zastosowane zostaną natomiast pod układem torowym maty wibroizolacyjne (maty podtłuczniowe).

Po analizie przedłożonej alternatywnej koncepcji trasy stwierdzono, iż zaproponowane rozwiązanie nie spełnia podyktowanych kwestiami utrzymaniowymi oraz oczekiwanych przez

Zarządcę linii kolejowej parametrów geometrycznych układu torowego na szlaku w zakresie minimalnego promienia łuku poziomego wynoszącego $R=1250$ m (zastosowano łuki o promieniach $R=1170$ m). Ponadto zaproponowany przebieg trasy zbliża się na odległość ok. kilkunastu metrów do istniejącej zabudowy jednorodzinnej i gospodarczej zlokalizowanej wzdłuż drogi powiatowej nr 2020K (wiadukt drogowy w km 14+317). Z uwagi na bliskie sąsiedztwo budynków oraz konieczność wykonania wiaduktu drogowego przedstawiony wariant nie gwarantuje możliwości zapewnienia/utrzymania dojazdów do nieruchomości zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Przedstawione rozwiązania koncepcyjne nie zapewniają pełnej funkcjonalności stacji Gdów poprzez brak kompleksowych połączeń rozjazdowych (brak pełnego przejścia trapezowego od strony rz. Raby), co w sposób ujemny wpływa na przepustowość stacji i linii kolejowej. Zaproponowane przesunięcie układu torowego stacji Gdów w kierunku wschodnim powoduje pogorszenie obsługi komunikacyjnej terenów zlokalizowanych przy drodze wojewódzkiej nr 967 - z uwagi na ukształtowanie terenu niemożliwe będzie dowiązanie się wysokościowe i zapewnienie obsługi komunikacyjnej budynków (budynek nr 130 dz. nr 148/6, budynek nr 273 dz. nr 149/1 i nr 149/2). Ponadto jak wskazał Inwestor zaproponowane rozwiązanie powoduje również mniejsze możliwości zwiększenia prędkości w przyszłości, po zmodernizowaniu taboru i zakupu oraz wdrożeniu taboru z wychylnym pudłem.

Dodatkowo proponowana koncepcja w km 13+100 do 13+600 przebiega równolegle do Potoku Królewskiego, generując konieczność większej wycinki drzew. Z kolei w km 15+700 - 15+900 zaproponowany przebieg linii kolejowej zbliża się do istniejących zabudowań, co może skutkować koniecznością wykonania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w celu dotrzymania wartości dopuszczalnych hałasu. Jak przedstawiono w wyjaśnieniach Inwestora, alternatywnej trasie sprzeciwiają się również właściciele terenów zlokalizowanych w ww. rejonie będący stronami postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Podnoszą oni, że zaproponowany alternatywny przebieg linii kolejowej jest skrajnie niekorzystny z uwagi na uwarunkowania krajobrazowe, społeczne i ekonomiczne i może uniemożliwić im wykorzystanie terenu zgodnie z przeznaczeniem wskazanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Fachowcy wyznaczający przebieg nowej trasy linii kolejowej muszą uwzględniać wiele kryteriów jej wyboru kierując się obiektywizmem i dobrem wszystkich mieszkańców, czy właścicieli nieruchomości. Przesunięcie linii w celu zmniejszenia jej ekspozycji w krajobrazie i horyzoncie z perspektywy zespołu dworskiego skutkowałoby nieproporcjonalną ingerencją w dolinę cieku i osad ludzkich, narażając mieszkańców na wzrost oddziaływań.

Inwestor nie przewiduje również wykonania wiaduktu na działce nr 131/5 w Liplasie, gdyż przejazd maszyn gospodarskich będzie możliwy po wiadukcie drogowym w km proj. ok. 14+182 toru 1, tj. na działce nr 129 – sąsiadującej z działką nr 131/5. W rejonie działki 131/5 nie zidentyfikowano szlaków migracji dzikich zwierząt i w związku z tym nie wskazuje się konieczności wykonania przejścia dla zwierząt dzikich w tym rejonie. Linia kolejowa nie stanowi bariery w przemieszczaniu się zwierząt, natomiast jej wygródenie mogłoby

skutkować stworzeniem właśnie takiej bariery. Ponadto działka nr 131/5 jest obecnie we własności Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa Oddział Terenowy w Krakowie, który nie zgłaszał żadnych uwag dotyczących planowanych wyburzeń czy późniejszych trudności w użytkowaniu z tego terenu.

Reasumując analiza zgłoszonych postulatów, ich racjonalność, rzeczywista potrzeba oraz wpływ na środowisko oraz analiza uwarunkowań środowiskowych, społecznych, kulturalnych i przyrodniczych wykazała, iż pomimo sprzeciwu Pana Popławskiego spełnione są wszystkie przesłanki umożliwiające realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w zaproponowanym w Raporcie wariantie nr 4.

Lokalizacja analizowanej linii kolejowej w jej przebiegu zaproponowanym przez Inwestora jest zgodna z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Sprzeciw okolicznych mieszkańców nie może skutkować zaniechaniem realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim krajowym i międzynarodowym. Realizacja tej linii kolejowej ma na celu rozbudowę sieci połączeń w południowej Polsce celem dywersyfikacji transportu, poprawę bezpieczeństwa, stanowi alternatywę dla transportu drogowego. Zaproponowany przebieg przedmiotowej linii kolejowej zapobiega dodatkowym uciążliwościom społecznym i środowiskowym, a będąc częścią większego przedsięwzięcia włącza się ona w punkty powiązania z pozostałymi odcinkami linii.

Jak wykazano powyżej nie istnieją przesłanki dla stosowania ekranów akustycznych, budowy dodatkowego wiaduktu gdyż oddziaływanie przedsięwzięcia nie będzie wpływać na zespół dworski w Liplasie. Niemniej jednak Inwestor zastosuje maty przeciwwibracyjne, dodatkowo korzystnym rozwiązaniem byłyby nasadzenia zieleni izolacyjnej, które wizualnie, stanowiąc mogą rekompensatę dla nowoplanowanej zmiany w istniejącym krajobrazie. Ponadto specyfika ruchu kolejowego stanowi o tym, iż linia nie jest dominantą generującą istotną utratę walorów krajobrazowych.

Podkreślenia wymaga fakt, iż w toku postępowania Pan T. Popławski występował z wieloma wnioskami mającymi na celu odsunięcie przebiegu trasy od zespołu dworskiego, argumentując to wartościami kulturowymi tego terenu, jego przyszłym możliwym zagospodarowaniem, tj. potencjalnym utworzeniem skansenu/parku kulturowego itp. Wnioski swoje Pan Popławski popierał stanowiskami m.in. Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, który potwierdził konieczność maksymalnego odsunięcia projektowanej linii kolejowej nr 622 od zespołu dworsko – parkowego. Niemniej jednak w pismach Narodowego Instytutu Dziedzictwa Oddział Terenowy w Krakowie (z dnia 02.02.2016 r. znak: NID OTKr/10.OP/2016) wskazał, iż w trakcie procesu inwestycyjnego Inwestor, tj. PKP jest zobligowany do sporządzenia studium oddziaływania inwestycji na środowisko kulturowe i przyrodnicze celem rozstrzygnięcia na ile projektowana inwestycja narusza zabytkowy ład i substancję oraz jak można zminimalizować szkodliwe oddziaływanie inwestycji na wartości przyrodnicze i kulturowe miejsca. Tak więc w analizowanym raporcie Inwestor dokonał takiej analizy, która wykazała, iż projektowana linia kolejowa nie będzie w tym rejonie źródłem ponadnormatywnego hałasu, zatem nie ma konieczności budowy ekranów akustycznych. Natomiast w celu minimalizacji oddziaływań

zastosowane zostaną maty przeciwwibracyjne. Ponadto jak potwierdził Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków (pismo z dnia 22.03.2022 r. znak: ZA-I.5183.226.2022.GG.DW), instytucją właściwą dla zatwierdzenia projektowanych rozwiązań technicznych jest Inwestor, tj. PKP PLK S.A.

Odnosząc się do argumentu wpływu planowanej linii kolejowej na krajobraz, tut. organ nie może kierować się jedynie subiektywną oceną pana Popławskiego, gdyż pojawienie się nowych elementów infrastruktury technicznej w krajobrazie jest procesem naturalnym i nie zawsze oznacza degradację, ponieważ kreuje nowe wartości. Ponadto wnioskowane ekrany akustyczne, niezależnie od ich rzeczywistej potrzeby mogły by w tym przypadku, tj. w obszarze otwartego krajobrazu rolniczego tworzyć szpetną barierę krajobrazową. Jednakowoż tut. organ przychyliła się do zasadności izolacji zespołu dworskiego, w związku z czym narzucono analizę wykonania nasadzeń maskujących (wtapiających kolej w krajobraz rolniczy) o składzie gatunkowym zgodnym ze składem gatunkowym siedlisk występujących w tym rejonie na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W ostatecznie sformułowanym wniosku w toku postępowania z uwagi na doszczegółowienie obszaru realizacji przedsięwzięcia zasięg oddziaływania przedsięwzięcia uległ przesunięciu w związku z czym działki nr 131/4 oraz 131/6 we wsi Liplas, gm. Gdów, będące własnością Pana Popławskiego nie znajdują się w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, a zatem nie jest on stroną postępowania w rozumieniu art. 74 ust 3a UOŚ.

Pan Popławski wniósł podanie, stanowiące zgodnie z intencją skarżącego zażalenie/odwołanie na brak uwzględnienia go w ustalonym kręgu stron postępowania przez tutejszy organ. Rozpatrujący wniosek Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem znak: DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.47.2021.AB.1 z dnia 26.11.2021 r. stwierdził niedopuszczalność takiego środka zaskarżenia. Stanowisko to zostało podtrzymane również wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 02.06.2022 r. sygn. IV SA/Wa 669/22.

W toku postępowania Pan Popławski reprezentujący Stowarzyszenie „Dwór Małopolski” zwrócił się do tut. organu o dopuszczenie ww. Stowarzyszenia do udziału na prawach strony w postępowaniu w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie w postanowieniu znak: OO.421.3.11.2020.MSI.16 z dnia 14.02.2022 r. wyraził stanowisko, iż Stowarzyszenie „Dwór Małopolski” nie spełnia wymogu postawionego w art. 44 ust. 1 UOŚ prowadzenia przez organizację ekologiczną działalności statutowej w zakresie ochrony środowiska lub ochrony przyrody, przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia tego postępowania, a zatem nie jest możliwe dopuszczenie Stowarzyszenia „Dwór Małopolski” do udziału w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony.

Za pismem z dnia 04.03.2022 r. Pan T. Popławski wniósł zażalenie na przedmiotowe postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska pozostawił ww. zażalenie bez rozpoznania.

Pan Popławski za pismem z dnia 09.05.2022 r. zwrócił się do tut. urzędu z wnioskiem o zawieszenie przedmiotowego postępowania. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, działając zgodnie z art. 86d UOŚ odmówił zawieszenia postępowania z uwagi na wniesienie wniosku przez nieuprawniony podmiot.

2. Pismo Pana T. Pieprzycy z dnia 06.02.2022 r. wraz z pozostałymi tożsamymi pismami.

Autor wniosku podniósł, iż w Raporcie brak wykazania cennych siedlisk przyrodniczych, gatunków chronionych takich jak: bóbr europejski, żaba zielona, zaskroniec zwyczajny, jaszczurka zwinka, traszka grzebieniasta, kumak nizinny, ropucha szara.

Pan Pieprzyca posiłkował się zarówno źródłami własnymi jak i innymi dokumentacjami. P. Pieprzyca wskazał 2 stanowiska bobra, których brak w inwentaryzacji przyrodniczej, a które były wykazane w innej dokumentacji przygotowanej przez Inwestora dla modernizacji linii kolejowej E30 w grudniu 2014 r. Ponadto zarzucono, iż w Raporcie nie wskazano pozostałości dawnego nadwiślanego olchowego łęgu i olsu źródłiskowego, które stanowią cenne ekosystemy.

W ocenie Pana Pieprzycy w Raporcie nie wykazano wiaduktu kolejowego (skrzyżowania dwupoziomowego) projektowanej linii na odc. J z istniejącą linią kolejową Kraków – Tarnów. W ocenie P. Pieprzycy obiekt ten znacząco utrudni migrację zwierząt. Ponadto nie odniesiono się do uroczyska Studzieniec, cennego pod względem przyrodniczym i kulturowym dla mieszkańców, co za tym idzie nie przeanalizowano możliwości wystąpienia konfliktów społecznych związanych z degradacją tego miejsca.

Do tut. urzędu wpłynęły również wnioski w formie mailowej z dn. 07.02.2022 r. (Pani H. Sadko), 07.02.2022 r. (Pani K. Sadko), z dn. 07.02.2022 r. (Pani E. Graboś).

Powyższe wnioski wyrażały poparcie dla uwag Pana Pieprzycy oraz wyraziły zaniepokojenie możliwym zniszczeniem uroczyska Studzieniec, które przedstawia wartości nie tylko przyrodnicze, ale również historyczno- kulturowe.

Pismem przesłanym korespondencją mailową z dn. 07.02.2022 r. Pani S. Zielińska) wyraziła obawy co do sposobu odprowadzania wód opadowych, szczególnie w perspektywie nasilenia zjawisk związanych z opadami ulewnymi, a co za tym idzie wystąpienie podtopień. Ponadto zwrócono uwagę na chronione gatunki zwierząt i ptaków – możliwość zniszczenia ich siedlisk oraz zniszczenia obszaru Studzieniec.

Odniesienie się do uwag.

Wskazany przez Pana Pieprzycę fragment lasu olchowego na etapie inwentaryzacji przyrodniczej został sklasyfikowany jako ols o charakterze zastoiskowym z klasy Alnetea glutinosae. Ze względu na położenie tego obszaru pomiędzy autostradą A4, a istniejącymi liniami kolejowymi ten obszar leśny podlegał (i nadal podlega) silnej antropopresji, przez co terenu tego nie uznano za źródłisko. W związku z powyższym wskazany las nie został uznany za siedlisko przyrodnicze (w myśl zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem

zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000).

Odnośnie siedlisk bobra europejskiego, gatunek ten był stwierdzony po drugiej stronie istniejącego nasypu kolejowego (co pokazano na mapie uwarunkowań środowiskowych w bliskiej odległości wskazywanej lokalizacji żeremia i tamy) jak i poza granicami buforu. Pomimo braku oznaczenia gatunku na mapie w miejscu wskazywanym przez Pana T. Pieprzycę należy uznać, że zarówno przedmiotowy teren podmokły, jak i jego bezpośrednie sąsiedztwo będzie siedliskiem zajmowanym przez gatunek, który dodatkowo wykazuje ekspansywne zachowania i może kolonizować nowe siedliska/rejony, gdzie powstają możliwości do spiętrzeń wody. W niniejszej decyzji nałożono obowiązek wygradzenia jego siedlisk w trakcie realizacji inwestycji oraz prowadzenia prac pod nadzorem teriologa.

W okresie prowadzenia badań terenowych nie stwierdzono aktywności płazów w rejonie terenów podmokłych wskazywanych przez Pana T. Pieprzycę, mimo, że analizowano siedlisko pod tym kątem. Okres wiosenny 2019 r. cechował się przy tym dość ubogim udziałem opadów i silnym zanikaniem siedlisk - w rejonie omawianego odcinka F i J, mimo wielu potencjalnie cennych siedlisk podmokłych, nie zanotowano aktywności płazów. Jednocześnie słusznym jest wskazanie przedmiotowej lokalizacji otoczenia uroczyska jako potencjalnego siedliska herpetofauny, dlatego wraz z ujęciem siedlisk bobra europejskiego, w rozstrzygnięciu przedmiotowej decyzji wskazano odpowiednie działania minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze (wraz z wdrożeniem ścisłego nadzoru przyrodniczego). Przy zastosowaniu w/w działań projektowana linia kolejowa nie zakłóci stosunków wodnych w lokalizacji uroczyska i siedliska bobrów, ponieważ w całej wskazanej lokalizacji będzie poprowadzona jako długi most kolejowy a nie będzie poprowadzona po nasypie kolejowym.

Projektując obiekty inżynieryjne na odc. F oraz J uwzględniono istniejącą linię kolejową nr 91 Kraków - Tarnów. W ramach przedsięwzięcia na odcinku J przewiduje się budowę mostu kolejowego w km proj. ok. 1+010 LK 627. Wskazany kilometraż mostu kolejowego stanowi punkt środkowy tego obiektu. Obiekt ten przeprowadzać będzie łącznicę kolejową nr 627 nad doliną, Strefą Aktywności Gospodarczej Wieliczka, LK 91 oraz rowami melioracyjnymi. Most ten wykazany jest w Raporcie OOŚ w rozdziale 6.4. Obiekty inżynieryjne i inżynierskie w tabeli 11 w pkt. 83. Natomiast na odcinku F przewiduje się budowę mostu kolejowego w km proj. ok. 1+402 toru 2 LK 622. Obiekt ten przeprowadzać będzie linię kolejową nr 622 nad drogą gminną 560940K, potokiem Węgrzce Wielkie oraz LK 91. Most ten wykazany jest w Raporcie OOŚ w rozdziale 6.4, Obiekty inżynieryjne i inżynierskie w tabeli 11 w pkt. 12.

Wskazane wyżej mosty kolejowe będą dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Most kolejowy w km proj. ok. 1+010 LK 627 (odc. J) dostosowany będzie do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt dużych i został wykazany w Raporcie OOŚ w rozdziale 15.1. Urządzenia ochrony środowiska w tabeli 90 w pkt. 17. Natomiast most kolejowy w km proj. ok. 1+402 toru 2 LK 622 (odc. F) dostosowany będzie do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt średnich i został wykazany w Raporcie OOŚ w rozdziale 15.1. Urządzenia ochrony środowiska w tabeli 90 w pkt. 7.

W rejonie uroczyska Studzieniec linia kolejowa nr 627 (łącnica, odc. J) prowadzona będzie nad poziomem terenu (będzie to most kolejowy posadowiony na podporach) w związku z czym ingerencja w teren zostanie ograniczona do niezbędnego minimum.

Przedłożony Raport w swojej treści zawiera szereg spójnych działań ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko. Już na etapie opracowania dokumentacji projektowej Inwestor wdraża działania minimalizujące w postaci ograniczenia do minimum zakresu poszczególnych prac branżowych, co przekłada się także na ograniczenie do minimum terenu, na którym prace będą realizowane. Określenie działań ograniczających/minimalizujących zostało określone w wymiarze koniecznym dla zapewnienia trwałości i niepogorszenia stanu elementów środowiska w perspektywie średnio- i długoterminowej. Inwestor na każdym etapie realizacji inwestycji przestrzega obowiązujących przepisów prawnych (w tym także tych dotyczących ochrony środowiska).

Linia kolejowa nr 622 oraz łącznica nr 627 przebiega przez północno-wschodni obszar sołectwa Zakrzów. Północna granica sołectwa przebiega wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 91. Na obszarze sołectwa Zakrzów linia kolejowa nr 622 przebiega jako tor nr 1 od km ok. 1+500 do 2+780, jako tor nr 2 od km ok. 1+760 do 2+850 a łącznica kolejowa nr 627 od km ok. 1+500 do 1+920 (połączenie z LK622).

Linia kolejowa nr 622 tor nr 1 i tor nr 2 oraz łącznica od północnej granicy sołectwa Zakrzów prowadzona jest nad poziomem terenu (na mostach kolejowych/estakadach). Nasyp kolejowy zaczyna się w km ok. 2+020 (km toru nr 1) oraz ok. 2+085 (km toru nr 2). W przypadku łącznicy LK627 nasyp zaczyna się w km 1+710. Na dalszym odcinku w obszarze sołectwa Zakrzów linia kolejowa prowadzona jest w nasypie do mostu kolejowego nad potokiem Bogusława, który stanowi granicę z sołectwem Podłęże.

Jak podano powyżej, linia kolejowa (tor nr 1 i 2 LK622 oraz łącznica LK627) będzie przechodziła przez północną część sołectwa nad terenem (ok. 10-15 m na poziomem terenu). Z terenu będą wystawały podpory mostów/estakad, rozstaw podpór wynosi ok. 25 m. W związku z tym oddziaływanie linii kolejowej na cenne przyrodniczo obszary zlokalizowane w wyżej położonych częściach sołectwa (w tym uroczysko Studzieniec) będzie ograniczone.

Wody opadowe z linii kolejowej nie stanowią zagrożenia dla środowiska. Z uwagi na nieznaczną ingerencję w istniejące pokrycie terenu linia kolejowa prowadzona nad terenem nie wpływa na istniejące odwodnienie tego rejonu. W wyniku realizacji linii kolejowej nie będą zasypywane istniejące rowy melioracyjne czy przepusty.

W ocenie organu zebrany materiał pozwolił na określenie środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W myśl art. 82 UUOŚ w niniejszej decyzji po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określono:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
- 2) warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania),

3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 UOŚ organ stwierdził konieczność przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując inne organy, którym także należy ją przedstawić.

W decyzji określono warunki w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania) przedsięwzięcia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 UOŚ, w szczególności w zakresie: zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska - Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.); zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego (ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne - Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.), ochrony przed odpadami (ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach – Dz. U. z 2021 r. poz. 779 z późn. zm.); ochrony środowiska przyrodniczego (ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody - Dz.U.2022.916 t.j. oraz ustawa Prawo ochrony środowiska). Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 UOŚ organ stwierdził konieczność przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując inne organy, którym także należy ją przedstawić.

Nałożono obowiązek działań obejmujących zapobieganie, ograniczanie oraz monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, gdyż posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia wymagają doszczegółowienia. Zajmując stanowisko w przedmiocie konieczności przeprowadzenia ponownej oceny przedsięwzięcia na środowisko wzięto również pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, obszar jego oddziaływania, jego powiązania z innymi przedsięwzięciami oraz możliwość jego oddziaływania na wszystkie formy ochrony przyrody. Uwzględniono, zatem wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 82 ust. 2 UOŚ stwierdzając równocześnie, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie wymagało przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko na etapie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej, a co za tym idzie nie przeprowadzono postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 62 ust. 1 UWO w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko zostały zbadane również poniższe zagadnienia:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na:
 - a) środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi,
 - b) dobra materialne,
 - c) zabytki,
 - d) krajobraz, w tym krajobraz kulturowy,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa wyżej,
 - f) dostępność do złóż kopalin;
- ryzyko wystąpienia poważnych awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych;
- możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- wymagany zakres monitoringu.

Warunki, wymagania i działania zawarte w niniejszej decyzji są sformułowane na podstawie danych zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego uzupełnieniach, które zostały w toku postępowania wnikliwie zweryfikowane.

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

Zgodnie z art. 82 ust. 3 UWO charakterystyka przedsięwzięcia została zawarta w załączniku do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (00-922 Warszawa, ul. Wawelska 52/54) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 k.p.a.).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a.).

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest

niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 k.p.a.).

Od niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł.

**Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Krakowie**

*mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/*

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.MSl. a/a.

Do wiadomości:

1. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie – epuap,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – epuap.
3. Organ ochrony środowiska zgodnie z art. 86a ustawy UUOŚ.