



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

WOOS.4201.3.2014.AS2.19

Katowice, dnia 16 marca 2016 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i h oraz art. 82 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 23), po rozpatrzeniu wniosku Pana Dariusza Kolińskiego, działającego w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.

„Zadanie 2 – stacja kolejowa Zebrzydowice”

realizowanego w ramach projektu pn. „Studium Wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E65/CE65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń”, planowanego do realizacji według wariantu 2.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Stacja kolejowa Zebrzydowice zlokalizowana jest w południowej części województwa śląskiego, w powiecie cieszyńskim, na terenie gminy Zebrzydowice, w miejscowości Zebrzydowice. Jej granice przestrzenne wyznaczone są przez ciągi komunikacyjne Zebrzydowice: ul. Kochanowskiego od północy (DW 937) oraz ul. Dworcową od południa. Stacja kolejowa wraz z wchodzącymi w jej zakres fragmentami linii kolejowych Nr 93 i Nr 90, stanowi obiekt istniejący, który poddany zostanie całościowej przebudowie w związku z planowaną realizacją przedsięwzięcia na długości ok. 2,0 km (wg km LK Nr 93). Przebudowa stacji nie będzie związana ze zmianą jej lokalizacji.

Na stacji krzyżują się 2 linie kolejowe: LK Nr 93 Pruchna – Zebrzydowice/st. Zebrzydowice/szlak Zebrzydowice – Petrovice u Karvine, która jest linią o znaczeniu państwowym i LK Nr 90 kierunku stacja Zebrzydowice/szlak Zebrzydowice – Kończyce.

Linia Nr 93, stanowiąca zasadniczy zakres planowanego przedsięwzięcia przebiega przez stację równoleżnikowo ze wschodu na zachód. Linia kolejowa Nr 90 natomiast, prowadzi ruch w układzie południkowym. Włączenie w układ torowy stacji następować będzie od południowego - wschodu (LK Nr 90 km 13+900). Po włączeniu w układy torowe stacji (rozjazdy) linia LK Nr 90 kończy bieg.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie stacji kolejowej Zebrzydowice, w szczególności na budowie, przebudowie i rozbiórce, m.in.: układów torowych wraz z podtorzem, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obiektów inżynierskich (wiadukty kolejowe, przejście dla pieszych pod torami oraz ściana oporowa wraz z rampą), dróg dojazdowych do budynków technicznych i fragmentów nawierzchni bitumicznych w ciągach przebudowywanych wiaduktów kolejowych, chodników (nawierzchnia peronów i placów przed budynkiem dworca), peronów wraz z małą architekturą, urządzeń teletechniki, elementów elektroenergetyki nietrakcyjnej i sieci trakcyjnej wraz z jej zasilaniem oraz inżynierskim uzbrojeniem terenu (sieci).

Ponadto, przeprowadzona zostanie rozbiórka i/lub remont istniejących obiektów oraz budowa nowych obiektów kubaturowych, w tym budynków technicznych (magazynowe, warsztatowe) i budynków służących do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z ich wyposażeniem (kanalizacja ogólnospławna, wodociąg, zasilanie elektryczne, itd.).

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

A. Na etapie realizacji

1. Zaplecza, bazy materiałowe, parking dla sprzętu budowlanego oraz tymczasowe miejsca magazynowania ziemi i innych materiałów, w tym z rozbiórek oraz drogi technologiczne należy lokalizować poza obszarami, na których zidentyfikowano płaty roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych:
 - a) starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion* (kod siedliska: 3150) - płat położony w odległości 40 m na wschód od początku opracowania;
 - b) ziołorośla górskie (*Adenostyilon alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) (kod siedliska: 6430) - płaty położone w odległości 40 m na północny-wschód od początku opracowania i 140 m na południowy-zachód – od końca opracowania;
 - c) niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) (kod siedliska: 6510) - płaty położone w km 74+550 w odległości 210 m od linii kolejowej (strona prawa), w km 74+580 w odległości 180 m (strona prawa), w km 74+580 w odległości 245 m od linii kolejowej (strona prawa), w km 75+150 w odległości 185 m od linii kolejowej (strona prawa), w km 75+200 w odległości 50 m od linii kolejowej (strona lewa), w km 75+650 w odległości 210 m od linii kolejowej (strona prawa), od km 75+850 do km 76+000 w odległości 130 m od linii kolejowej (strona lewa);
 - d) grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (kod siedliska: 9170) płaty położone od km 75+400 do km 75+830 w odległości do 10 m od linii kolejowej (strona lewa), od km 75+500 do km 75+830 w części, która nie ulegnie zajęciu w trakcie realizacji prac (strona lewa), od km 75+830 do km

- 75+880 w części, która nie ulegnie zajęciu w trakcie realizacji prac (strona prawa), w km 76+300 w odległości 25 m od linii kolejowej (strona lewa);
- e) łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*), olsy źródłiskowe (kod siedliska: 91E0) – płaty położone w odległości 160 m na wschód północny - wschód od początku opracowania, w odległości 45 m na północny-wschód od początku opracowania, w odległości 15 m na wschód północny - wschód od początku opracowania wg przebiegu istniejącej LK Nr 93, w odległości 10 m na wschód od początku opracowania wg przebiegu istniejącej LK Nr 93, w odległości 100 m na południowy-wschód od początku opracowania, w odległości 90 m na południowy-wschód od początku opracowania, w km 75+850 w odległości 160 m od linii kolejowej (strona lewa), w km 76+310 w odległości 25 m od linii kolejowej (strona lewa), w odległości 100 m na zachód południowy zachód od końca inwestycji.
 2. Prace budowlane w rejonie cieków wodnych – Piotrówka i Dopływ spod Podświnioszowa, należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej.
 3. Wycinkę drzew i krzewów na potrzeby realizacji inwestycji, dopuszcza się w okresie lęgowym ptaków, pod warunkiem zapewnienia nadzoru ornitologicznego.
 4. Plac budowy w kilometrażu istniejącym linii kolejowej Nr 93 od km 75+835 do km 75+935 (po obu stronach torów) należy skutecznie zabezpieczyć przed możliwością przedostania się na ich teren małych zwierząt, poprzez:
 - a) montaż ogrodzeń tymczasowych z trwałym naciągami w rejonie aktualnego frontu robót z możliwością przemieszczania ich w miarę postępu prac,
 - b) zagwarantowanie skutecznej ochrony płazów na etapie realizacji inwestycji w postaci: płotków, folii wygradzających o wysokości łącznej nie mniejszej niż 50 cm, w tym nie mniejszej niż 40 cm nad poziomem gruntu oraz osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 10 cm, z przewieszką o długości 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy,
 - c) montaż wiader wkopanych równo z gruntem - po zewnętrznej stronie ogrodzeń tymczasowych, z przepuszczalnym dnem o wysokości minimum 40 cm – tak aby stanowiły pułapki, pozwalające na wyłowienie migrujących zwierząt (płazów) i ich późniejsze przeniesienie do właściwych siedlisk, poza strefę zagrożenia.
 5. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy:
 - a) przed przystąpieniem do usuwania drzew i krzewów, ekspert ornitolog oraz ekspert chiropterolog winien skontrolować je pod kątem zasiedlania przez ptaki i nietoperze. W przypadku potwierdzenia nowych siedlisk ptaków i nietoperzy, prace należy wstrzymać, do czasu opuszczenia siedlisk przez zwierzęta;
 - b) przed przystąpieniem do rozbiórki, remontu lub przebudowy obiektów budowlanych, w tym obiektów inżynierskich, ekspert ornitolog oraz ekspert chiropterolog winien skontrolować je pod kątem zasiedlania przez ptaki i nietoperze; w przypadku potwierdzenia nowych siedlisk ptaków i nietoperzy, prace należy wstrzymać, do czasu opuszczenia obiektów przez zwierzęta,
 - c) prace należy prowadzić w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na obszar objęty robotami; w przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt (płazy, gady i drobne ssaki), zwierzęta należy przenieść, pod nadzorem przyrodniczym, do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją; przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również

- z uwzględnieniem czynników antropogenicznych;
- d) należy ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody aby nie dopuścić do wykorzystywania ich przez płazy; nie tworzyć bezwyjściowych pułapek dla zwierząt; w wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe stosować punktowe pochylne umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta; dla uniknięcia przypadkowego zabijania zwierząt, w szczególności płazów, wykorzystujących okresowe zalewiska jako siedliska lęgowe prace należy prowadzić w sposób zapobiegający powstawaniu takich zastoisk i zalewisk;
 - e) przed niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), etc., ekspert herpetolog winien skontrolować je pod kątem zasiedlenia przez płazy; zidentyfikowane osobniki (wszystkie formy rozwojowe), należy przenieść poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych;
6. Nie rzadziej niż co dwa dni (w szczególności w okresie od wiosny do jesieni, czyli w okresie rozrodczym większości gatunków zwierząt) należy kontrolować wykopy, studzienki oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, pod nadzorem przyrodniczym.
7. Dopuszcza się, poza sezonem wegetacyjnym, zniszczenie fragmentów płatów roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (kod siedliska 9170) – o powierzchniach:
- a) 0,10 ha (1000 m²), obejmujący północną część płatu siedliska wzdłużnie linii kolejowej od km 75+500 do km 75+830 strona lewa kilometrąz projektowany LK NR 93;
 - b) 0,06 ha (600 m²), obejmujący południową część płatu siedliska położonego od strony linii kolejowej od km 75+830 do km 75+880 strona prawa kilometrąz projektowany LK Nr 93.
8. Płaty roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (kod siedliska 9170):
- a) od km 75+400 do km 75+480 kilometrąz projektowany LK Nr 93, strona lewa,
 - b) pozostały fragment płatu położony od km 75+500 do km 75+830 kilometrąz projektowany LK Nr 93 strona lewa,
 - c) pozostały fragment płatu położony od km 75+830 do km 75+880 kilometrąz projektowany LK Nr 93 strona prawa,
- przylegające do terenu realizacji przedsięwzięcia oraz pozostałe po ich planowanym zmniejszeniu, należy ochronić przed zniszczeniem poprzez wyгородzenie od strony frontu robót np. taśmą ostrzegawczą zainstalowaną na palikach o wysokości minimum 1 m, maksimum 1,5 m (wysokość taśmy nad ziemią), tak aby taśma i wyznaczona nią granica była widoczna dla osób obsługujących pojazdy, maszyny i sprzęt budowlany.
9. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy chronić przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
- a) pnie drzew należy chronić poprzez ich oszalowanie tj. obłożenie, np. deskami o min. wysokości 1,7 m, tkaniną jutową albo grubymi matami słomianymi lub trzcinowymi; oszalowanie powinno być przymocowane do pnia w sposób nie powodujący uszkodzeń drzew (np. obręcze, opaski, drut),
 - b) w przypadku konieczności wykonywania wykopów w obrębie systemów korzeniowych drzew, prace należy prowadzić ręcznie; gdy tylko jest to możliwe, należy wykop zasypać; jeżeli konieczne jest dłuższe pozostawienie wykopu, korzenie

- należy zabezpieczyć przed wysuszaniem lub przemrażaniem poprzez okrycie matami lub warstwą wilgotnego torfu i szalunkiem z desek; przycięte korzenie winny zostać zabezpieczone preparatami grzybobójczymi;
- c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa;
 - d) w obrębie rzutu korony nie można: składować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego.
10. Przy zagospodarowaniu terenu działek objętych inwestycją, w tym kształtowaniu zieleni, nie można wykorzystywać obcych dla flory Polski, inwazyjnych gatunków roślin, które mogłyby wnikać w siedliska chronione i przyczyniać się do ich zubożenia lub zmiany w naturalnych ekosystemach i zbiorowiskach istniejącej roślinności tamtejszych siedlisk.
 11. Powierzchnie dróg dojazdowych, dróg technologicznych oraz miejsca położone w pobliżu wykonywanych prac budowlanych należy oczyszczać.
 12. Zorganizować zaplecza budowy, miejsca parkowania maszyn oraz dróg technicznych w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.
 13. Bazy materiałowo-sprzętowe lokalizować na terenach utwardzonych i zabezpieczyć je przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji do środowiska wodno-gruntowego, w miarę możliwości wykorzystując już istniejące zaplecza techniczne i place.
 14. Materiały budowlane należy składować w ilości niezbędnej do zapewnienia ciągłości robót budowlanych, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego np. na szczelnych powierzchniach, pod przykryciem.
 15. Prowadzić bieżącą konserwację sprzętu technicznego w wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy, na terenach utwardzonych i uszczelnionych lub przy użyciu mat izolacyjnych lub geomembrany, ze zorganizowanym systemem ujmowania i neutralizowania zanieczyszczeń (również podczas opadów atmosferycznych).
 16. Miejsca tankowania i konserwacji maszyn i sprzętu oraz magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych wyposażać w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji w przypadku awaryjnego wycieku płynów eksploatacyjnych z maszyn budowlanych i taboru samochodowego. Materiały pędne należy magazynować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego: na szczelnym podłożu, w szczelnych, zamykanych i opisanych pojemnikach, odpornych na działanie magazynowanych w nich substancji, w miejscu osłoniętym przed działaniem czynników atmosferycznych i ingerencją osób nieupoważnionych.
 17. Wody z odwodnienia wykopów należy, przed odprowadzeniem do środowiska lub do zewnętrznych urządzeń kanalizacyjnych, podczyszczać z zawiesiny.
 18. Zorganizować zaplecze socjalno – sanitarne dla pracowników wykonujących roboty oraz zapewnić prawidłowe gospodarowanie ściekami o charakterze bytowym z zaplecza budowy (zaleca się wykorzystać przenośne urządzenia sanitarne, regularnie opróżniane przez specjalistyczną firmę).
 19. Powstające w trakcie budowy odpady należy gromadzić w pojemnikach, kontenerach lub sektorach zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża; miejsca magazynowania odpadów należy zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i lokalizować w jak najbliższej odległości od miejsca prowadzenia prac.

20. W pierwszej kolejności korzystać z sieci dróg i terenów utwardzonych w granicach inwestycji, a w przypadku potrzeby wytyczenia nowych tymczasowych dróg dojazdowych do frontu robót oraz terenu zapleczy należy utwardzić te drogi.
21. Utwardzić tymczasowe drogi (kładki, ścieżki), którymi poruszać się będą piesi niezwiązani z pracami budowlanymi.
22. Zraszać odsłonięty teren w miejscu prowadzenia prac w przypadku wystąpienia warunków powodujących znaczne przesuszenie podłoża.
23. Utrzymywać w czystości plac i zaplecze budowy oraz miejsca położone w pobliżu wykonywanych prac, które ulegną zanieczyszczeniu w wyniku ich prowadzenia oraz powierzchnie dróg wyjazdowych z miejsca rozbiórek/budowy.
24. Koła pojazdów opuszczających teren budowy myć wodą.
25. Stosować środki ograniczające pylenie ze środków transportu przewożących materiały pyłące (np. poprzez stosowanie plandek ochronnych lub przewóz materiałów autocysternami).
26. Zakrywać magazynowane materiały pyliste plandekami oraz w przypadku silnych wiatrów, wstrzymać rozkładanie materiałów tego rodzaju.
27. Rozbiórki obiektów kubaturowych prowadzić na mokro w celu ograniczania emisji pyłu.
28. W rejonie zabudowy mieszkaniowej przy ulicy Kochanowskiego nr 52 – 66, prace wykorzystujące ciężki sprzęt, tj.: koparki, ładowarki, spycharki, dźwigi/suwnice, ciągniki, HDS, pojazdy trakcyjne oraz maszyny do robót torowych konstrukcyjnych (zgrzewarki, układarki, zakrętarki) należy przeprowadzać tylko w porze dnia, tj. pomiędzy 6⁰⁰ a 22⁰⁰.

B. Na etapie eksploatacji

1. Wody opadowe i roztopowe z budowli kolejowej ujęte i odprowadzane systemem odwodnienia do środowiska, nie mogą powodować szkody dla gruntów sąsiednich.
2. Należy prowadzić okresowe kontrole drożności i sprawności systemu odwadniania budowli kolejowej: toru specjalnego w km 76+070 - 76+300 linii nr 93 (tor nr 303), odwodnienia podtorza, rowów, kanalizacji deszczowej i na bieżąco podejmować niezbędne prace remontowe w tym zakresie.
3. Ścieki bytowe należy odprowadzać do zewnętrznych urządzeń kanalizacyjnych.

C. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w szczególności w projekcie budowlanym

1. Należy zapewnić właściwą organizację prowadzenia prac budowlanych celem spełnienia wymogów, o których mowa w pkt. I.2.A niniejszej decyzji.
2. Należy zaprojektować system odwodnienia budowli kolejowej, pozwalający na skuteczne i bezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego odprowadzenie wód opadowych i roztopowych bez szkody dla gruntów sąsiednich,
3. Należy zaprojektować odprowadzenie wód opadowych z drogi pod wiaduktem kolejowym w km 74+442 linii nr 93 do kanalizacji deszczowej w ul. Kochanowskiego oraz z wiaduktu kolejowego nad ul. Dworcową w km 75+815 linii nr 93 do kanalizacji deszczowej w ul. Dworcowej.

4. Należy zaprojektować budowę toru specjalnego (tor Nr 303) w km 76+070 - 76+300 linii nr 93, wyposażonego w hermetyczny system, działający w obiegu zamkniętym bez możliwości przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych. Należy zaprojektować uszczelnienie toru z nachyleniem powierzchni w kierunku otworu spustowego, służącego do odprowadzania zebranych substancji z powierzchni toru do studzienki systemowej zamontowanej pod powierzchnią toru, z której substancje odprowadzane będą do zbiornika bezodpływowego.
5. Należy zaprojektować ekrany akustyczne, szczelnie przylegające do gruntu, według kilometrażu linii kolejowej Nr 93, określone w Tabeli nr 1.

Tabela nr 1

Lp.	Oznaczenie ekranu	Długość [m]	lokalizacja		kilometraż [km]		Wysokość [m]	uwagi
			Strona geograficzna	Strona (zgodnie z kilometrażem)	początek	koniec		
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	e1b'	539	południowa	lewa	75+300	75+800	5	pochłaniający
2	e5b	60	północno-wschodnia	prawa	74+755	74+815	5	pochłaniający
3	e5c	40	północno-wschodnia	prawa	74+715	74+745	5	pochłaniający
4	e5d	20	północno-wschodnia	prawa	74+700	74+720	5	pochłaniający
5	e6a	230	północno-wschodnia	prawa	74+455	74+685	4,5	pochłaniający
6	e6b	150	północno-wschodnia	prawa	74+305	74+455	4,5	pochłaniający

II. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w następującym zakresie:

1. Należy zapewnić nadzór przyrodniczy w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności o doświadczeniu:
 - a) chiropterologa – przy pracach związanych z wycinką drzew i rozbiórką obiektów budowlanych,
 - b) ornitologa – przy pracach związanych z wycinką zieleni i rozbiórką obiektów budowlanych,
 - c) herpetologa – przy pracach związanych z:
 - weryfikacją rzeczywistego zasiedlenia siedlisk przez płazy i gady w granicach terenu inwestycji w okresie rozpoczęcia prac,
 - zabezpieczenie placu budowy przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych (prace te mogą być wykonywane także przez odpowiednio przeszkolonych pracowników budowy, jednak pod nadzorem doświadczonej osoby),
 - montażem wiader wkopanych w ziemię,

- przeglądem placu budowy (w tym wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, rowy, studnie) w poszukiwaniu uwieczonych zwierząt – w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy;
- kontrolą jakości wykonania i stanu zabezpieczeń placu budowy dedykowanych płazom (wygrodzeń tymczasowych na etapie budowy),
- zabezpieczeniem urządzeń odwodnienia w sposób chroniący przed możliwością wpadnięcia do nich zwierząt.

III. Nie stwierdzam obowiązku przeprowadzenia:

1. oceny oddziaływania na środowisko,
 2. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko,
- w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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.

IV. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Pomiary poziomu hałasu mają być prowadzone na terenach podlegających ochronie akustycznej.

V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

UZASADNIENIE

Pan Dariusz Koliński, działając w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 wystąpił z wnioskiem z 24 stycznia 2014 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Zadanie 2 – stacja kolejowa Zebrzydowice, realizowanego w ramach projektu pn. „Studium Wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E65/CE65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń””. Przedmiotowy wniosek był następnie kilkakrotnie uzupełniany.

W ramach postępowania rozpatrzono następujące dokumenty przedłożone do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach:

- 1) wniosek z 24 stycznia 2014 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Pana Dariusza Kolińskiego,
- 2) Kartę informacyjną przedsięwzięcia Załącznik I do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Zadanie 2 Zebrzydowice, sporządzoną przez zespół autorski: Dariusz Koliński, Robert Urbaniak, Jan Pryzowicz, Monika Sułek, Iwona Kreft – Boufał, Anna Szubert, Magdalena Sakowska, Beata Kojtek, Radosław Kucharski, w styczniu 2014 r.,

- 3) kopię mapy ewidencyjnej miejscowość Zebrzydowice Dolne; Kończyce Małe z dnia 19.09.2013 Załącznik II do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- 4) Załącznik III do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – załącznik graficzny - mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 5) odpis pełnomocnictwa z 18 grudnia 2012 r., Nr IOR-028-468/12 udzielone Panu Dariuszowi Kolińskiemu przez dwóch Członków Zarządu (Jacek Kałłaur i Andrzej Pawłowski) PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 6) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wys. 205 zł i 17 zł,
- 7) Opinię sanitarną z 27.02.2014 znak ONS ZNS 523/6/14 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Cieszynie,
- 8) pismo z 12 marca 2014 r. nr IOS8d-4421-5.3/14 Pani Ewy Makosz Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 9) pismo z 14 marca 2014 r. nr IOS1g-4421-5.4/14, przekazujące pełnomocnictwo z 21 czerwca 2012 r. do reprezentowania Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 przez Panią Ewę Makosz, udzielone przez Prezesa Zarządu Remigiusza Paszkiewicza i Wiceprezesa Zarządu Marka Pawlika wraz z potwierdzeniem wniesienia opłaty skarbowej w wys. 17 zł,
- 10) pismo z 10.12.2014 Nr 1862/P/P126/DK/MS/2014 Pana Dariusza Kolińskiego,
- 11) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Zadanie 2 Zebrzydowice, sporządzony przez zespół: Dariusz Koliński, Rober Urbaniak, Jan Pryzowicz, Monika Sulek, Iwona Kreft – Boufał, Anna Szubert, Magdalena Sakowska, Beata Kojtek, Radosław Kucharski, Krystyna Roguska, w grudniu 2014 r.,
- 12) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Zadanie 2 Zebrzydowice Załączniki,
- 13) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Zadanie 2 Zebrzydowice Streszczenie w języku niespecjalistycznym,
- 14) pismo z 3.03.2015 Nr 227/P/P126/DK/MS/2015 Pana Dariusza Kolińskiego,
- 15) Uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Zadanie 2 Zebrzydowice wezwanie RDOŚ Katowice z dnia 29 stycznia 2015 r. znak WOOS.4201.3.2014.AS2,
- 16) pismo z 19.05.2015 Nr 515/P/P126/DK/JP/2015 Pana Dariusza Kolińskiego,
- 17) Uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Zadanie 2 Zebrzydowice wezwanie RDOŚ Katowice z dnia 21 kwietnia 2015 r. znak WOOS.4201.3.2014.AS2.1,
- 18) pismo z 9.09.2015 Nr 810/P/P126/DK/BK/2015 Pana Dariusza Kolińskiego,
- 19) Uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Zadanie 2 Zebrzydowice wezwanie RDOŚ Katowice z dnia 3 sierpnia 2015 r. znak WOOS.4201.3.2014.AS2.4,
- 20) pismo z 16.11.2015 Nr 971/P/P126/DK/BK/2015 Pana Dariusza Kolińskiego,
- 21) Uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Zadanie 2 Zebrzydowice wezwanie RDOŚ Katowice z dnia 23 października 2015 r. znak WOOS.4201.3.2014.AS2.7,
- 22) wypisy z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać,

23) uwagi wniesione w ramach udziału społeczeństwa przez fundację Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie pismem z 7.01.2016 znak CZT-TPK-ŚLS-1005-1-KR,

24) Opinię Sanitarną z 11.01.2016 znak ONS ZNS 524/1/16 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Cieszynie,

25) pismo z 18.01.2016 znak 29/P/P126/DK/KT/2016 Pana Dariusza Kolińskiego.

W toku przedmiotowego postępowania w imieniu Inwestora zgłosili się następujący pełnomocnicy:

1) Pan Dariusz Koliński,

2) Pani Ewa Makosz.

Art. 40 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j. t. Dz.U z 2016, poz. 23) stanowi, że jeżeli ustanowiono kilku pełnomocników, doręcza się pisma tylko jednemu pełnomocnikowi (Strona może wskazać takiego pełnomocnika). W prowadzonym postępowaniu Inwestor nie wskazał, któremu z pełnomocników doręczać pisma, wobec powyższego tutejszy organ doręczał pisma pierwszemu pełnomocnikowi – Panu Dariuszowi Kolińskiemu, z wniosku którego wszczęte zostało postępowanie.

Dane o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanym postanowieniu stwierdzającym konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach (prowadzone elektronicznie: www.ekoportal.pl oraz bazaooos.gdos.gov.pl).

Inwestycja ta jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 2 pkt 1, jako przebudowa linii kolejowej wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 roku poz. 71).

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. b i h ww. 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 (jednolity tekst Dz.U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wobec tego, na podstawie art. 63 cyt. wyżej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, należało stwierdzić, czy dla planowanego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przed wydaniem postanowienia co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko tutejszy organ zasięgnął opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego (PPIS) w Cieszynie (zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko). Na podstawie art. 6 ww. ustawy, w związku z tym, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach jest jednocześnie organem prowadzącym postępowanie i opiniującym, wymogu opiniowania (oraz uzgadniania) przez tut. organ nie stosuje się.

Opinią sanitarną z 27.02.2014 znak ONS ZNS 523/6/14 PPIS w Cieszynie, wyraził opinię, o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Tutejszy organ biorąc pod uwagę, że realizacja planowanego zamierzenia powodować będzie znaczącą emisję hałasu do środowiska, jak również uwarunkowania zawarte w art. 63

ust. 1, w szczególności pkt 1d cytowanej wcześniej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, postanowieniem z 14 marca 2014 r. znak WOOS.4201.3.2014.AS2 nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Następnie postanowieniem z 14 kwietnia 2014 r. (po upływie terminu na złożenie zażalenia na postanowienie z 14 marca 2014 r.) zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pan Dariusz Koliński 11 grudnia 2014 r. przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia, wobec powyższego ustąpiła przyczyna zawieszenia postępowania administracyjnego i 12 grudnia 2014 r. zostało ono podjęte z urzędu.

W toku dalszego postępowania tutejszy organ dokonał weryfikacji raportu i wezwał do jego uzupełnienia pismem z 29 stycznia 2015 r. (następnie pismami z 21.04.2015, 3.08.2015 i 23.10.2015). Pełnomocnik uzupełniał raport przy pismach: z 3.03.2015, 19.05.2015, 9.09.2015 i 16.11.2015. Po uzupełnieniu raportu przy piśmie z 16.11.2015 r. dokumentacja sprawy została przekazana do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Cieszynie 8.12.2015, w celu zasięgnięcia opinii, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Opinią z 11.01.2016 znak ONS ZNS 524/1/16 PPIS w Cieszynie uzgodnił w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych, przedmiotowe przedsięwzięcie, określając warunki jego realizacji. Zostały one w całości uwzględnione w niniejszej decyzji.

Z przedłożonych dokumentów wynika, że liczba stron postępowania przekracza 20, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, zgodnie z art. 74 ust. 3 ww. ustawy oraz zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, o wszystkich czynnościach zawiadamiał strony poprzez obwieszczenia. Były one umieszczane na tablicy ogłoszeń w siedzibie tutejszego organu, tj. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach przy ul. Dąbrowskiego 22, na stronie internetowej www.katowice.rdos.gov.pl oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Zebrzydowicach.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ww. 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, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla linii kolejowej. Wobec powyższego wydanie niniejszej decyzji nie jest uzależnione od stwierdzenia zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przystępując do analiz możliwych wariantów planowanego zamierzenia Inwestor miał na względzie cel jaki ma ono osiągnąć – podwyższenie prędkości poruszających się po liniach kolejowych pociągów do 160 km/h. Na wstępnym etapie prac projektowych rozważano dwa warianty realizacji przedsięwzięcia. W obu zaprojektowano maksymalne uproszczenie układów torowych a zasadnicza różnica pomiędzy wariantami dotyczy przede wszystkim zakresu prac torowych.

W wariantie 1 pozostawiono obecny układ geometryczny torów dodatkowych zlokalizowanych w centralnej części stacji poddając jedynie przebudowie i dostosowaniu do zakładanej prędkości głowic rozjazdowych na wjeździe i wyjeździe ze stacji.

W wariantcie 2 zmieniono układ geometryczny stacji przybliżając tory główne dodatkowe do torów głównych zasadniczych (tor Nr 1 i 2) - bliżej środka stacji. Spowodowało to obok korzyści związanych z redukcją zasięgu potencjalnego oddziaływania akustycznego na zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną wzdłuż przyległej do stacji od północy ul. Kochanowskiego, także zwolnienie znacznej ilości terenu (ok. 1,5 ha) możliwego do wykorzystania gospodarczego, który w wariantcie 1 stanowiłby izolowany torami obszar w środku stacji, a jego ewentualne zagospodarowanie byłoby niemożliwe. Autorzy raportu przeprowadzili wielokryterialną analizę porównawczą oddziaływania wariantów planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska w zakresie: klimatu akustycznego, form ochrony przyrody, w tym obszarów NATURA 2000, środowiska gruntowo-wodnego, emisji zanieczyszczeń do powietrza, gospodarki odpadami oraz konfliktów społecznych.

Na analizowanym terenie, w odległości 250 m od granicy terenu planowanego przedsięwzięcia, zidentyfikowano następujące obiekty zabytkowe, znajdujące się w odległości podanej w nawiasie od terenu przedsięwzięcia: budynek mieszkalny przy ul. Kochanowskiego 36 (130 m), kompleks ośmiu budynków przy ul. Kochanowskiego Nr 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66 (w bezpośrednim sąsiedztwie), Zespół Szkół w Zebrzydowicach przy ul. Kochanowskiego 55 (80 m), budynek mieszkalny przy ul. Kochanowskiego 67 (15 m), budynek mieszkalny przy ul. Dwórcowej 10 (10 m) oraz budynek mieszkalny w Kończycach Małych przy ul. Jagiellońskiej 2 (60 m).

Na analizowanym obszarze, w km ok.74+400 linii kolejowej Nr 93 znajduje się stanowisko archeologiczne o numerze 106-44/70 ujęte w dokumentacji programu Archeologiczne Zdjęcie Polski (AZP). Są to ślady osadnictwa datowane na okres późnośredniowieczny/nowożytny. Stanowisko zlokalizowane jest pomiędzy ul. Wyzwolenia i Chmielną w Zebrzydowicach, w odległości ok. 90 m na północ od obszaru inwestycji.

Oddziaływanie inwestycji na obiekty historycznie cenne w fazie realizacji będzie miało charakter lokalny oraz krótkotrwały. Może jednak wywrzeć wpływ na stan zachowania i odbiór estetyczny zabytków. Zidentyfikowano dwa główne zagrożenia: oddziaływania wibroakustyczne i pylenie.

Za najbardziej narażone na oddziaływanie przedsięwzięcia uznano zabytki znajdujące się w zasięgu wykonywania robót, w bezpośrednim sąsiedztwie i oddalone do 50 m od linii kolejowej. W projekcie nie przewidziano rozbiórki żadnego z zabytków. W ramach prowadzonych prac przewidziano remont budynku znajdującego się przy ul. Kochanowskiego 52. Pod kątem oddziaływania na zabytki warianty są zbliżone.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują zidentyfikowane stanowiska archeologiczne, jednak z uwagi na historię osadnictwa na tym terenie, nie wykluczone jest odkrycie ich odkrycie. W przypadku ujawnienia jakichkolwiek znalezisk archeologicznych na terenie objętym granicami inwestycji, należy postępować zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2014 roku, poz. 1446 ze zm.).

Odnosząc się do oddziaływania na dobra materialne, należy zauważyć, że planowane zamierzenie nie powoduje konieczności rozbiórki obiektów mieszkalnych. Jednocześnie należy zauważyć, że celem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ustalenie czy planowane przedsięwzięcie jest zgodne z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska i określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia. Niniejsza decyzja nie rodzi uprawnień odszkodowawczych związanych z realizacją przedsięwzięcia oraz nie przesądza o realizacji inwestycji.

Z punktu widzenia ochrony walorów krajobrazowych, na etapie realizacji inwestycji, warianty nie różnią się między sobą. Stacja kolejowa Zebrzydowice po przebudowie stanowić będzie obiekt infrastrukturalny, którego lokalizacja nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu

istniejącego. Natomiast zmianie ulegnie jej wygląd powodując korzystne postrzeganie transportu kolejowego, jako środka transportu publicznego.

Elementem zupełnie nowym będą ekrany akustyczne. Zostaną one zastosowane dla ochrony zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w sąsiedztwie stacji. Użycie odpowiednich materiałów i przemyślane zagospodarowanie wokół ekranów, np. przesłonięcie roślinnością ozdobną lub zbliżoną gatunkowo do roślinności lokalnej, zniweluje ich negatywny wpływ na otoczenie i poprawi komfort życia mieszkańców narażonych na hałas komunikacyjny. Podobnie rozbiórka torowiska na dużej powierzchni terenu po północnej stronie stacji spowoduje odsunięcie regularnego ruchu pociągów od zabudowy. Percepcję zmienionego krajobrazu można określić jako subiektywną. Wg autorów raportu, nowe elementy w krajobrazie mogą wywoływać skrajne emocje, jednakże odizolowanie stacji od terenów mieszkalnych, oczyszczenie terenu i podwyższenie standardów technicznych powinno spotkać się zarówno z aprobatą mieszkańców, jak i pasażerów kolei.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie może potencjalnie oddziaływać na ludzi w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do środowiska glebowo-gruntowego powstających w związku z wytwarzaniem odpadów i ścieków. Jednak zastosowanie rekomendowanych środków minimalizujących na etapie jego budowy jak i eksploatacji spowoduje, że dotrzymane zostaną standardy jakości środowiska dla ww. analizowanych jego elementów, w obu wariantach.

Z powyższej analizy wielokryterialnej wysnuto wnioski, że oba warianty pod względem środowiskowym są tożsame, tzn. oba są korzystne z punktu widzenia ochrony środowiska, z nieznaczną przewagą (39,5 pkt – przy ogólnej sumie 5000 pkt) na korzyść wariantu 2.

Po analizie rozwiązań poszczególnych wariantów, Inwestor wskazał, że wariantem rekomendowanym do realizacji jest Wariant 2.

Szczegółowy zakres prac przewidywany w ramach planowanego przedsięwzięcia, w wariantcie realizacyjnym zawiera załącznik do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązać z następującymi emisjami, związanymi z wykonywaniem robót budowlanych: emisją zanieczyszczeń do powietrza ze środków transportu, emisją hałasu, drgań, ścieków bytowych oraz wytwarzaniem odpadów. Faza ta jednak nie będzie znacząco uciążliwa, a dla minimalizacji oddziaływań wskazano w punkcie I.2.A niniejszej decyzji warunki, których przestrzeganie zapewni, że oddziaływanie tej fazy prac będzie miało charakter jak najmniej uciążliwy dla ludzi i środowiska.

W trakcie budowy, źródłem nieorganizowanej emisji substancji do powietrza będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie, ale także prace, związane z wykonywaniem prac ziemnych, poruszaniem się pojazdów po placu budowy oraz przemieszczaniem surowców, materiałów i odpadów. Użytkowanie sprawnych maszyn i samochodów oraz transport substancji pylistych przykrytych plandekami oraz przestrzeganie warunków zawartych w niniejszej decyzji zmniejszy oddziaływanie na jakość powietrza w rejonie prac budowlanych. Celem zminimalizowania oddziaływania tej fazy przedsięwzięcia na jakość powietrza określono warunki w punktach I.2.A 20-27 niniejszej decyzji dotyczące prowadzenia robót budowlanych.

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się występowanie drgań, które mogą być spowodowane pracą maszyn budowlanych. Niektóre urządzenia i technologie budowlane (praca walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych, prace wyburzeniowe itd.) mogą być źródłem szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. Drgania, szczególnie związane z zagęszczaniem gruntu czy warstw nawierzchniowych, mogą mieć także istotny wpływ na zachowanie się podłoża pod budynkami w postaci osiadań lub osuwania się skarp i zboczy

itp. oddziaływań. Zależy to od rodzaju i struktury podłoża gruntowego do głębokości kilku-kilkunastu metrów w głąb. Stopień wpływu drgań i wstrząsów jest też związany ze stanem obiektu poddanego drganiom, co również silnie zależy od odległości tego obiektu od źródła drgań. Szczegółowe analizy tych oddziaływań zostaną przeprowadzone na etapie projektowym, zgodnie z przepisami szczegółowymi w tym zakresie, które wynikają z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw z 18 września 2015 r., poz. 1422) wydanego zgodnie z delegacją wynikającą z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity ogłoszony w Dz. U. z 2016 roku poz. 290).

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP). Stacja Zebrzydowice znajduje się na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych Nr 140. Według danych Państwowej Służby Hydrogeologicznej duża część obszaru JCWPd pozbawiona jest użytkowego poziomu wodonośnego, co jest spowodowane trwałą degradacją środowiska wód podziemnych występujących w utworach czwartorzędu.

Z raportu wynika, że badania geotechniczne (odwierty) wykazały, iż na obszarze analizowanego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano jednolitego poziomu wodonośnego do głębokości 25 m p.p.t. Stwierdzono jednak, oceniając stopień podatności wód podziemnych pierwszego poziomu wodonośnego na zanieczyszczenie, że tereny, na których znajduje się planowane przedsięwzięcie stanowią ośrodek podatny na wiele typów zanieczyszczeń, oprócz silnie sorbowanych (np. metali ciężkich).

Przez teren planowanego przedsięwzięcia nie przepływają ciek. W sąsiedztwie inwestycji zlokalizowane są: ciek Piotrówka, który będzie pośrednim odbiornikiem wód opadowych z prawostronnej części stacji oraz Dopływ spod Podświnioszowa, do którego odprowadzane będą, poprzez rów odwadniający, wody z lewostronnej części stacji. Zarówno jednolita część wód powierzchniowych jak i podziemnych znajdują się w obszarze chronionym, wód przeznaczonych do poboru na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Oceny wpływu na stan ekologiczny wód dokonano z uwzględnieniem kryteriów zawartych w przepisach: rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 258, poz. 1549) oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1482). Zgodnie z ww. przepisami, istotnym elementem jakości dla oceny stanu ekologicznego wód płynących, są składniki hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne, w skład których wchodzi: zmienność głębokości i szerokości cieku, struktura i skład podłoża cieku, struktura strefy nadbrzeżnej oraz ciągłość morfologiczna cieku.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych – Piotrówka z Dopływami (PLRW60001146999). Omawiana jednostka w programie wodno-środowiskowym kraju została sklasyfikowana jako posiadająca złą ocenę stanu oraz zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Inwestycja nie będzie oddziaływała na hydrologiczno-morfologiczne elementy jakości wód – w ramach zamierzenia nie planuje się bowiem jakiegokolwiek ingerencji w koryta rzek. Zamierzenie oddziaływać może jedynie w sposób pośredni, w zakresie elementów biologicznych i fizyko-chemicznych. Jak bowiem wskazano w raporcie, do rzeki Piotrówki odprowadzane będą ścieki bytowe (po wcześniejszym ich oczyszczeniu w oczyszczalni mechaniczno-biologicznej) oraz wody opadowe z kanalizacji deszczowej. Autorzy opracowania nie przewidują jednak, by

odprowadzane wody miały wpływ na pogorszenie wskaźników jakości wód. Z uwagi na fakt, iż w stanie istniejącym, zgodnie z zapisami raportu, nie ma urządzeń podczyszczających wody opadowe, planowane zamierzenie - poprzez przebudowę systemów odwadniania podtorza oraz zagospodarowanie rowów otwartych, winno przyczynić się do polepszenia jakości wód prowadzonych w rowach, skąd woda pośrednio odprowadzona jest do rzek. Może to zatem wpłynąć pozytywnie na potencjał ekologiczny cieków oraz na osiągnięcie celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje uznano, że przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znaczący na stan/potencjał ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych i nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Jak wynika z raportu, na obszarze kolejowym objętym opracowaniem system odwodnienia i odprowadzenia wód opadowych jest wyeksploatowany, tj. zamulony, zarośnięty, a w niektórych miejscach tworzy niecki bezodpływowe lub brakuje mu dobrej sieci cieków zewnętrznych do prawidłowego odprowadzenia wód deszczowych, które retencjonując w systemie kolejowego odwodnienia, negatywnie oddziałują na stan techniczny podtorza. W związku z powyższym konieczne jest wybudowanie kompletnego systemu odwodnienia. W zakresie urządzeń odwodnienia podtorza dla wód opadowo-roztopowych planowane przedsięwzięcie obejmować będzie wybudowanie ciągów drenaży odwadniających zlokalizowanych wzdłuż wszystkich modernizowanych torów, na co drugim międzytorzu.

W analizowanym raporcie przedstawiono badania wód opadowych i roztopowych przeprowadzonych na zlecenie Inwestora w ramach zadania pn.: „Badania jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenu linii kolejowych oraz analiza jakości gleby i ziemi w wybranych lokalizacjach w celu określenia rodzajów urządzeń służących ochronie środowiska gruntowo-wodnego”. Wynika z nich, w zakresie stężeń węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowo-roztopowych, że dla 100 prób pobranych w zmiennych warunkach eksploatacyjnych i uzupełnionych o dodatkowe 37 prób: teren zabudowany, teren niezabudowany, stacje kolejowe i posterunki odgałęźne, obiekty inżynierskie (most, wiadukt), odcinki szlakowe proste i o zmiennej geometrii promienia łuku, średnie stężenie substancji ropopochodnych wyniosło 0,166 mg/l, zaś w zakresie zawiesiny ogólnej w badanych próbach wód stwierdzono średnie stężenie wynoszące 13,53 mg/l.

Zgodnie z art. 21 ust 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. Poz. 1800), wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innej niż zanieczyszczona powierzchnia szczelna: terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, dróg klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

W związku z realizacją przedsięwzięcia wymagane będzie uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzenia wodnego (wylot kolektora wyprowadzającego wodę z drenażu podtorowego) oraz na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do środowiska, w zakresie korzystania szczególnego, tj. wykraczającego poza korzystanie powszechne i zwykłe.

Ścieki bytowe na etapie eksploatacji będą odprowadzane do zewnętrznych urządzeń kanalizacyjnych - kanalizacji miejskiej.

Stacja kolejowa Zebrzydowice w ruchu towarowym obsługiwać będzie międzynarodowe pociągi towarowe przejeżdżające tranzytem, z udziałem materiałów ciekłych mogących, w razie awarii (rozszerzenie cysterny, wybuch) powodować

potencjalne nadzwyczajne zagrożenie dla środowiska, tj. kwalifikowane, jako materiały (substancje) niebezpieczne w momencie uwolnienia (awarii) do środowiska, a zwłaszcza środowiska gruntowo-wodnego. Służbami odpowiedzialnymi za ratownictwo chemiczno-ekologiczne, również w zakresie awarii kolejowych związanych z uwolnieniem do środowiska substancji są Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej, które prowadzą działania minimalizujące negatywne skutki oddziaływania niebezpiecznych substancji chemicznych na człowieka, środowisko i mienie.

Projekt przewiduje budowę toru odstawczego dla materiałów niebezpiecznych (tor Nr 303) w km 76+070 - 76+300 linii Nr 93 (tor awaryjny) służącego do separacji składów, dla których zidentyfikowano sytuację mogącą powodować zagrożenie dla zdrowia ludzi i środowiska. Tor specjalny posiadał będzie hermetyczny system działający w obiegu zamkniętym bez możliwości przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych, wykonany poprzez uszczelnienie toru za pomocą paneli w kształcie płytek niecek o odpowiednim nachyleniu i wymiarach, z otworem spustowym, służącym do odprowadzania zebranych substancji z powierzchni panelu do studzienki systemowej zamontowanej pod jego powierzchnią, pomiędzy podkładami kolejowymi, a następnie odprowadzeniu jej zawartości kanalizacją przemysłową do zbiornika bezodpływowego, opróżnianego przez podmioty zewnętrzne. Otwory spustowe w torze specjalnym będą w stanie normalnym (spoczynkowym) zamknięte, a odpływ nadmiaru wód opadowych z powierzchni paneli odbywał się będzie poprzez odpływ grawitacyjny poza panele ułożone w torze i przesiąkanie przez torowisko do drenażu odwadniającego, a pozostałości z paneli odparują.

Na stacji nie przewiduje się prowadzenia operacji związanych z przeładunkiem bądź załadunkiem materiałów i substancji niebezpiecznych. Na stacji nie będą rozformowywane składki pociągów. Miejsca określone, jako szczególnie wrażliwe na wystąpienie zdarzenia przy transporcie materiałów niebezpiecznych, gdzie potencjalne oddziaływanie na środowisko i ludzi może mieć znaczący zasięg dla terenu stacji kolejowej Zebrzydowice to przede wszystkim: tereny zurbanizowane miejscowości Zebrzydowice, tj. ul. Kochanowskiego i ul. Dworcowa.

Jak wynika z raportu, stosowanymi na terenach kolejowych środkami minimalizującymi, mającymi na celu ograniczenie możliwości wystąpienia zdarzenia o znamionach awarii i redukcji jego zasięgu (oddziaływania) w PKP PLK S.A. są:

- prawidłowe utrzymanie infrastruktury kolejowej,
- system śledzenia pociągów z materiałami niebezpiecznymi, a w przypadku wystąpienia awarii stosowanie odpowiednich procedur powiadamiania służb ratowniczych i usuwanie skutków awarii.

Stacja kolejowa jest miejscem na linii kolejowej (korytarz transportowy) gdzie w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej (wyciek) może zostać przeprowadzona akcja ratownicza, obejmująca skierowanie uszkodzonego taboru na całkowicie izolowany od środowiska (woda, grunt) tor specjalny. Duży wpływ na wzrost bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych ma także stosowanie nowoczesnych opakowań transportowych, typu kontenero-cystern, wraz z wdrożeniem planów zapewnienia bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych, kompleksowym śledzeniem on-line przewozu tych materiałów i kontrolą techniczną taboru oraz operacji przeładunkowych. Ww. działania wpływać będą na ograniczenie prawdopodobieństwa wystąpienia sytuacji awaryjnej na stacji, a w przypadku zaobserwowania wycieku substancji do środowiska gruntowo-wodnego na zminimalizowanie niekorzystnego oddziaływania.

Wpływ etapu budowy inwestycji na wody powierzchniowe, ze względu na brak kolizji z ciekami wodnymi nie będzie związany z bezpośrednim oddziaływaniem na wody powierzchniowe (inwestycja nie wiąże się z jakąkolwiek ingerencją w koryta cieków).

Pośrednie zanieczyszczenie wód powierzchniowych w związku z projektowanym przedsięwzięciem wystąpić może w czasie wykonywania prac budowlanych w związku z ewentualnymi wyciekami podczas eksploatacji sprzętu budowlanego, magazynowania materiałów budowlanych, pędnych i odpadów oraz w związku ze zrzutem wód z głębokich wykopów jakie będą wykonywane w związku z budową elementów odwodnienia (zbiorniki retencyjne). Z uwagi na planowany zakres prac budowlanych oraz zidentyfikowane na etapie budowy uciążliwości dla środowiska gruntowo-wodnego, a także zaproponowane w raporcie działania minimalizujące wpływ etapu budowy przedsięwzięcia w sentencji decyzji sformułowano warunki realizacji inwestycji (pkt I.2.A 11-19).

Określono warunki organizacyjno-techniczne, pozwalające na zmniejszenie zagrożeń: wystąpienia zanieczyszczenia wód gruntowych i ziemi oraz zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych, w szczególności w zakresie:

- lokalizowania i odpowiedniego zorganizowania baz materiałowo-sprzętowych, miejsc tankowania oraz konserwacji sprzętu,
- sposobu składowania materiałów budowlanych, odpadów niebezpiecznych i materiałów pędnych,
- gospodarowania wodami z odwodnienia wykopów (wody z igłofiltracji), przed odprowadzeniem do środowiska,
- gospodarowania ściekami bytowymi.

Nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych w fazie realizacji. Natomiast ścieki bytowe będą okresowo gromadzone w zbiornikach bezodpływowych (np. toalety przenośne) opróżnianych przez firmy zewnętrzne.

W związku z powyższym stwierdzono, że zaplanowane rozwiązania oraz warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie ochrony środowiska wodnego pozwolą na wyeliminowanie lub ograniczenie wpływu etapu budowy i eksploatacji inwestycji na środowisko wodne.

Faza budowy planowanego przedsięwzięcia w głównej mierze będzie związana z powstaniem odpadów z grupy 17, zaliczających się zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014, poz. 1923) pn.: odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). W zakresie oddziaływania ta faza przedsięwzięcia jest bardziej znacząca niż faza eksploatacji. Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas realizacji inwestycji odpadów ograniczać się będzie do oddziaływania związanego z zajętością powierzchni gruntu, na poszczególnych odcinkach robót, w miejscach czasowego gromadzenia odpadów. Nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi.

Środki służące ochronie środowiska, życia i zdrowia ludzi zapobiegające i zmniejszające negatywny wpływ na środowisko oraz zdrowie ludzi, wynikający z wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi określa Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, ze zm.). Inwestor planuje postępować w tym zakresie zgodnie z powyższym aktem prawnym i aktami wykonawczymi, jak również z wewnętrznymi procedurami (instrukcjami) Spółki.

Oddziaływanie akustyczne na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie się wiązało z użyciem sprzętu budowlanego. Uciążliwości związane z jego pracą będą tym większe im bliżej zabudowy mieszkaniowej będą one prowadzone. Wobec powyższego wskazano, aby w rejonie ulicy Kochanowskiego prace te wykonywać w porze dziennej, aby nie zakłócały odpoczynku nocnego osobom mieszkającym w sąsiedztwie linii kolejowej.

Z rejestru form ochrony przyrody, prowadzonego przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Katowicach, w trybie art. 114 ust. 2 ustawy z 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.) wynika, że zamierzenie realizowane będzie

poza wielkopowierzchniowymi formami ochrony przyrody. Najbliższym jest obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Górnej Wisty PLB240001, znajdujący się w odległości około 3,4 km na wschód.

W buforze inwentaryzacji prowadzonej na potrzeby inwestycji zidentyfikowano pięć gatunków ptaków, stanowiących przedmioty ochrony ww. ostoji – tj. rybitwę rzeczną, perkoza dwuczubego, śmieszkę, głowienkę oraz czernicę. Ponadto, badania inwentaryzacyjne prowadzone w ramach projektu E-65 Południe (lata 2009-2010) wskazują, że na analizowanym terenie może potencjalnie występować jeszcze jeden gatunek – w zadrzewieniach przy stawie w Zebrzydowicach Dolnych zidentyfikowano wtedy muchołówkę białoszyją (*Ficedula albicollis*). Wskazano również, że gatunek ten nie został potwierdzony podczas inwentaryzacji prowadzonej w 2013 roku, ale nadal istnieją w badanym obszarze odpowiednie dla niego siedliska. Ze względu na oddalenie wyżej wymienionych stanowisk ptaków od granic przewidywanych prac w ramach realizacji inwestycji, nie przewiduje się występowania bezpośrednich znaczących negatywnych oddziaływań na te gatunki. Z uwagi na zakres, charakter oraz lokalizację planowanych prac, wykluczono zatem możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na ww. obszar Natura 2000, w tym jego spójność i integralność, a także przedmioty jego ochrony. Ponadto, z uwagi na fakt, iż analizowany odcinek linii kolejowej nie przecina cieków płynących w kierunku obszaru Natura 2000, w raporcie wskazano, iż nie nastąpi spływ ewentualnych zanieczyszczeń w tamtą stronę.

Zgodnie z danymi RDOŚ w Katowicach, zamierzenie znajduje się w zasięgu ponadregionalnego korytarza ekologicznego dla migracji ornitofauny „Dolina Górnej Wisty”. W sąsiedztwie planowanego zamierzenia przepływają dwa ciek: Piotrówka oraz Dopływ spod Podświnioszowa. Żaden z nich nie przecina przewidywanego terenu przedsięwzięcia. W zasięgu terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, brak jest naturalnych i sztucznych zbiorników wodnych. Jednakże w jego bezpośrednim sąsiedztwie – w odległości około 40 m - 50 m na północ i południe, znajdują się dwa sztuczne akweny wodne – stawy rybne. W raporcie wskazano, że stanowią one miejsce rozrodu płazów oraz zakładania lęgów przez ptaki ze względu na zasobność żerowisk. Jak wynika z informacji przedstawionych w dokumentacji, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji zamierzenia, nie przewiduje się żadnej ingerencji w ww. zbiorniki.

Wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze określono, na podstawie badań i obserwacji w terenie, na trasie przebiegu poszczególnych wariantów. Na potrzeby dokonania oceny wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, na etapie sporządzania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą (badania terenowe były prowadzone w pasie po 250 m w obie strony od osi rozpatrywanych wariantów). Jak wynika z raportu, „w przypadkach zasadnych – np. siedlisko gatunku cennego lub bardzo rzadkiego, lub mającego duży areal żerowania/osobniczy, odległość tę zwiększano do pożądanej”. W ramach zamierzenia prowadzono szereg terenowych prac inwentaryzacyjnych – główne obejmowały okres marzec – wrzesień 2013 r. W ramach inwentaryzacji prowadzono również tropienia na śniegu - w trakcie zimy 2012/2013. Ponadto, w trakcie inwentaryzacji prowadzonej w 2013 r. oraz badań jesiennych migracji płazów, zgodnie z raportem, pod uwagę wzięto również wyniki inwentaryzacji przyrodniczej (rewizja wyników) prowadzonej w latach 2009 - 2010 w związku z opracowywaniem dokumentacji do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla projektu E65-Południe. W badaniach herpetofauny wykorzystano także wyniki wizji terenowych z przełomu września i października 2012 r.

W trakcie badań terenowych potwierdzono, że płazy koncentrują się przede wszystkim na terenach kompleksu stawów Zebrzydowice Dolne, znajdujących się po południowej i północnej stronie linii kolejowej Nr 93 (w odległości około 50 m od początku opracowania -

km 74+200). Ww. zbiorniki stanowią miejsce rozrodu i bytowania, m.in. żaby wodnej, rzekotki drzewnej, ropuchy zielonej oraz ropuchy szarej.

Wędrówkom i przemieszczaniu się płazów między stawami, sprzyja bliskość koryta rzeki Piotrówki. Innymi miejscami występowania ww. grupy zwierząt w rejonie zamierzenia są: zbiornik wodny znajdujący się w rejonie km 75+900 PP LK Nr 93 (strona prawa), gdzie stwierdzono żaby trawne i ropuchy szare, a także dwa niewielkie zbiorniki około km 75+700 PP LK Nr 93 (strona lewa), gdzie zinwentaryzowano żaby wodne i rzekotkę drzewną. Bezpośrednio przy granicy planowanych prac (w rejonie km 74+800 PP LK Nr 93, strona lewa), w zaroślach niedaleko dworca kolejowego, zaobserwowano także pojedyncze osobniki ropuchy szarej. Natomiast w granicach terenu, gdzie realizowane będzie przedsięwzięcie (tj. prowadzone będą prace budowlane), nie stwierdzono bytowania płazów.

Spośród gadów, w trakcie inwentaryzacji zidentyfikowano wyłącznie jaszczurkę zwinkę oraz zaskronca zwyczajnego. Spośród zidentyfikowanych w buforze inwentaryzacji gatunków ptaków, 3 wymienione są w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej – tj. dzięcioł zielonosiwy, rybitwa rzeczna i zimorodek. Zgodnie z zapisami raportu, ich stanowiska położone są poza terenem, na którym prowadzone mają być prace i w związku z powyższym nie stwierdzono możliwości wystąpienia bezpośrednich negatywnych wpływów związanych z realizacją i użytkowaniem planowanej inwestycji na te gatunki. Badany w otoczeniu inwestycji obszar, nie stanowi istotnego lęgowiska w skali lokalnej, regionalnej lub krajowej dla żadnego ze zinwentaryzowanych gatunków ornitofauny. W trakcie inwentaryzacji określono również trasy przelotów gatunków nietoperzy. Znajdują się one zarówno w rejonie kompleksu stawów Zebrzydowice Dolne jak również w rejonie samej stacji. Brak odnotowania podczas inwentaryzacji stanowisk nietoperzy, zdaniem autorów raportu wskazuje, że analizowany teren nie należy do cennych z punktu widzenia chiropterofauny.

Zidentyfikowane w trakcie przeprowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko, negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze wynikające z realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, związane będą przede wszystkim z: szeregiem prac rozbiórkowych i budowlanych (w tym ziemnych - makroniwelacje), wycinką drzew i krzewów, możliwością pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych istotnych dla utrzymania populacji chronionych gatunków zwierząt, w tym w szczególności ptaków i płazów, przypadkami nieumyślnego zabijania zwierząt w trakcie prowadzonych prac budowlanych oraz możliwym ograniczeniem swobodnej migracji zwierząt. Mając na uwadze powyższe, w niniejszej decyzji ustalony został szereg warunków, których wdrożenie będzie miało na celu likwidację lub minimalizację przedmiotowych oddziaływań do poziomu nieistotnego na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Faza realizacji zamierzenia, wiązała się będzie z koniecznością usuwania drzew i krzewów. Jak wynika z raportu oddziaływania na środowisko, wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i w znacznym stopniu dotyczyć będzie terenów zurbanizowanych. Przed przystąpieniem do usuwania drzew i krzewów, wykonana ma zostać szczegółowa inwentaryzacja dendrologiczna. Ponieważ tereny zadrzewione są dogodnymi siedliskami, konieczne jest skontrolowanie drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, w zakresie występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, porostów i zwierząt. Realizacja zapisów dotyczących terminu wycinki drzew i krzewów, odpowiedniego nadzoru przyrodniczego przyczyni się do ograniczenia przypadkowego niszczenia lęgów ptaków czy miejsc schronienia nietoperzy. W przypadku potwierdzenia przez ekspertów przyrodników nowych siedlisk ptaków i nietoperzy w zadrzewieniach i zakrzewieniach, prace należy wstrzymać, do czasu ich opuszczenia przez zwierzęta.

Warunki dotyczące zabezpieczania drzew oraz odpowiedniej organizacji prac w ich sąsiedztwie, mają za zadanie ochraniać zadrzewienia nie przeznaczone do wycinki przed

uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi co mogłoby wpłynąć niekorzystnie na kondycję zdrowotną tych drzew lub powodować ich zamieranie.

Zgodnie z zapisami raportu, w trakcie robót budowlanych i wynikającego z nich trwałego zajęcia terenu na potrzeby lokalnych korekt geometrii linii, dojdzie do zajęcia i przekształcenia fragmentów płatów o charakterze siedlisk przyrodniczych, które kolidują z zamierzeniem.

Dotyczyło to będzie dwóch płatów grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (kod Natura 2000: 9170), tj.:

- 0,10 ha (15 % powierzchni całości – 0,66 ha), zinwentaryzowanego wzdłużnie sąsiedztwa terenu kolejowego od km 75+500 do km 75+830 PP LK Nr 93, strona lewa (w tabeli 5-5, str. 78-79 raportu wskazano co prawda, że płat ten zaczyna się od km 75+550 PP LK Nr 93 strona lewa, jednakże na podstawie pozostałych informacji zawartych w raporcie – str. 172 oraz zgodnie z załącznikiem graficznym 8.1, jego początek znajduje się ok. km 75+500 PP LK NR 93 strona lewa),
- 0,06 ha (16 % powierzchni całości – 0,36 ha), zinwentaryzowanego w bezpośrednim sąsiedztwie terenu kolejowego w km 75+830 do km 75+880 PP LK Nr 93, strona prawa.

Z całości zinwentaryzowanych w rejonie zamierzenia płatów o charakterze siedliska grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny – 2,77 ha, zniszczeniu w trakcie realizacji zamierzenia ulegnie około 6% powierzchni – nie będzie to zatem ubytek znaczący w skali całego obszaru podlegającego inwentaryzacji. Nie przewiduje się, aby inwestycja mogła przyczynić się do zaniku pozostałych fragmentów ww. płatów (nie wystąpią oddziaływania pośrednie). W ustalonych warunkach wskazano, że ww. fragmenty siedlisk należy przekształcić poza sezonem wegetacyjnym. W raporcie podkreślono, że realizacja zamierzenia nie powinna przyczynić się do zajęcia lub naruszenia pozostałych płatów siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Warunkować to ma, m.in. wyłączenie tych miejsc z lokalizowania w ich granicach lub bezpośrednim sąsiedztwie: zapleczy budowy, miejsc tymczasowego magazynowania materiałów budowlanych lub odpadów, czy parkingów sprzętu i pojazdów budowlanych. Wskazano zatem tereny, które należy chronić poprzez wyłączenie z możliwości ww. działań z uwagi na:

- ochronę zbiorników wodnych (kompleks stawów w Zebrzydowicach Dolnych), ciekę wodnego (Piotrówka) oraz terenów wrażliwych zidentyfikowanych przez autorów raportu wzdłuż ciekę Piotrówka, stanowiących istniejące i potencjalne siedliska istotne dla utrzymania stanu ochrony lokalnych populacji chronionych gatunków zwierząt – płazów oraz ptaków, a także miejsca ich przemieszczania się (lokalne szlaki migracji), rozrodu i żerowania;
- ochronę płatów roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych – 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympheion*, *Potamion*, 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylyon alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9170 gąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso—incanae*, olsy źródłiskowe) oraz stanowisk chronionych gatunków roślin.

W raporcie wskazano, że należy chronić przed przekształceniem, m.in. płaty roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych - płat łągu 91E0* w otoczeniu rzeki Piotrówki (przed początkiem inwestycji w km 74+200, strona prawa i lewa), pozostałe fragmenty płatów grądu środkowoeuropejskiego 9170 na odcinku od km 75+400 do km 75+800 (strona lewa), pozostały fragment płatu grądu około km 75+830 (strona prawa) oraz siedliska łąkowe i gądowe wraz ze stanowiskami roślin chronionych w kompleksie leśnym „Uroczysko

Szydłówka" na odcinku od km 76+250 do km 76+330 (strona lewa). Zabezpieczenie polegać miało na wygradzeniu od strony frontu robót. Zaproponowano również, by płaty chronionych siedlisk - na długości ich występowania w sąsiedztwie linii kolejowej i granicy placu budowy ogrodzić taśmą ostrzegawczą, tak aby była ona widoczna dla osób obsługujących pojazdy, maszyny i sprzęt budowlany.

Z uwagi na charakter oraz zakres zamierzenia wskazany w raporcie oraz uzupełnieniach, mając na względzie nałożony w sentencji warunek dotyczący zasad lokalizowania zapleczy budowy, baz materiałowych, etc., nałożono na inwestora obowiązek wygradzenia jedynie tych płatów roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie (tj. „przylegają do niego”) oraz tych powstałych po planowanym w związku z realizacją zamierzenia zmniejszeniu powierzchni płatów. Powyższe dotyczy trzech płatów roślinności o charakterze siedliska grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (kod siedliska 9170), które zlokalizowane są od km 75+400 do km 75+480 PP LK Nr 93 strona lewa (tj. 80 m tego siedliska leżące wzdłużnie linii kolejowej), od km 75+500 do km 75+830 PP LK Nr 93 strona lewa i od km 75+830 do km 75+880 PP LK Nr 93 strona prawa.

Faza eksploatacji również nie będzie generowała negatywnych oddziaływań na szatę roślinną występującą w sąsiedztwie linii kolejowej - nie przewiduje się stopniowego zanikania lub zmian w składzie gatunkowym siedlisk. Zamierzenie, zgodnie ze wskazaniem autorów raportu, nie powinno wpłynąć na zmiany stosunków wodnych na obszarach, w których sąsiedztwie zinwentaryzowano chronione siedliska przyrodnicze - większość bowiem zinwentaryzowanych płatów znajduje się po południowej stronie linii kolejowej, gdzie przyległy teren ma spadek w kierunku torowiska. Budowa drenokolektorów na stacji, nie będzie miała zatem wpływu na stopień uwodnienia ww. siedlisk. Ewentualnie pośrednie oddziaływanie na etapie eksploatacji związane ze zmniejszonym spływem wód opadowych, zidentyfikowane przez autorów raportu, może dotyczyć jedynie niedużego płatu grądu znajdującego się po północnej stronie linii kolejowej Nr 93 (między km 75+800, a km 75+900). Jak wskazano w dokumentacji, płat ten jest „(...) już przesuszony i może ulec dalszej degradacji”. Podkreślono jednak, że oddziaływanie to nie będzie znaczące i nie będzie miało wpływu na stan zachowania siedliska w regionie inwestycji.

Jak wynika z raportu, poza bezpośrednim sąsiedztwem terenu planowanego przedsięwzięcia, znajdują się stawy w Zebrzydowicach Dolnych. Są to zbiorniki hodowlane, gdzie ma miejsce wieloetapowa hodowla ryb karpiowatych. Stawy są czasowo osuszane i odmulane. Jak wskazano w raporcie, żadne prace prowadzone w ramach realizacji inwestycji nie będą ingerowały w powierzchniowe cieki (nie zajdzie konieczność wejścia w ich koryta), a także zbiorniki wodne. Analiza materiału dowodowego wykazała, że w miejscach kolizji nie stwierdzono występowania rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków roślin i zwierząt, których ochrona wymagałaby podjęcia specyficznych działań (włącznie z przenoszeniem populacji na stanowiska zastępcze), zapobiegających lub minimalizujących oddziaływanie w fazie realizacji i eksploatacji linii kolejowych.

Zidentyfikowane w trakcie inwentaryzacji stanowiska gatunków roślin objętych w polskim prawie ochroną - tj. pióropusznika strusiego i pierwiosnki wyniosłej (oba ochrona częściowa), nie zostaną naruszone w związku z realizacją i eksploatacją zamierzenia w jej planowanym zakresie - znajdują się bowiem w odległości około 50-60 m (pióropusznik) i 240 m (pierwiosnka) od granic terenu planowanych prac.

Z uwagi na wskazywany w dokumentacji brak kolizji planowanego przedsięwzięcia z rzeką Piotrówką, a także położenie stawów rybnych poza bezpośrednim wpływem inwestycji, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na ichtiofaunę w fazie zarówno realizacji, jak i eksploatacji zamierzenia.

W odniesieniu do zidentyfikowanych chronionych gatunków trzmieli wskazano, że na stwierdzonych stanowiskach nie odnaleziono ich gniazd, a jedynie żerujące osobniki. Zidentyfikowane w trakcie inwentaryzacji gatunki należą do najpospolitszych i najczęściej obserwowanych w całym kraju. Autorzy raportu wskazują, że realizacja inwestycji oraz jej późniejsza eksploatacja, nie będą miały pośredniego wpływu na stan zachowania żerowisk trzmieli i powodowały ubytku w liczebności ich populacji. Zamierzenie nie będzie miało znaczącego negatywnego oddziaływania na gatunki entomofauny objęte zakresem inwentaryzacji i w związku z powyższym nie nałożono na inwestora żadnych warunków.

W przypadku chronionych gatunków ptaków, niewymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej wskazano, że z uwagi na konieczną do przeprowadzenia wycinkę drzew i krzewów, wystąpić może na etapie realizacji zamierzenia oddziaływanie bezpośrednie związane z miejscowym uszczupleniem ich siedlisk (potencjalnych miejsc gniazdowania i/lub żerowania). Powyższe dotyczy takich gatunków lęgowych jak, m.in. bogatka, cierniówka, dzięcioł duży, kwiczoł, pliszka siwa, mazurek i sierpówka. Zgodnie ze wskazaniami autorów raportu, ww. zidentyfikowane oddziaływanie nie będzie zagrażać populacjom gatunków ptaków - w skali zarówno regionalnej, jak i krajowej. W związku z jego wystąpieniem nie przewiduje się również zmian w liczebności lokalnych populacji ptaków - zinwentaryzowane w tym rejonie gatunki, mogą bowiem znaleźć dogodne miejsca do gniazdowania w otoczeniu inwestycji.

Innym zidentyfikowanym oddziaływaniem jest hałas, generowany na etapie budowy przez, m.in. wzmożony ruch sprzętu ciężkiego. Skutkować to może płoszeniem ptaków gniazdujących i żerujących w sąsiedztwie linii kolejowej, które na ten okres przeniosą się najprawdopodobniej na dalsze tereny. Oddziaływanie to jednak w fazie realizacji będzie miało charakter przejściowy – autorzy raportu wskazali, że dlatego też nie powinno mieć wpływu na zmiany w liczebności populacji poszczególnych gatunków ptaków. Oddziaływanie natomiast hałasu w trakcie eksploatacji zamierzenia, spowodowanego przejazdem pociągów, dotyczyć będzie wszystkich gatunków ptaków. Jest ono jednak nieistotne dla stanu ich populacji, gdyż hałas od przejeżdżających pociągów towarzyszy także obecnie eksploatowanej linii kolejowej. Prace związane z usuwaniem siedlisk ptaków (zakrzaczenia, zadrzewienia, zarośla nadrzeczne) w celu ich ochrony będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym (ornitologicznym).

Analizowana inwestycja koliduje ze stanowiskami dwóch gatunków ssaków - ryjówki aksamitnej (w rejonie km 74+280 P LK Nr 93 strona lewa) i łasicy (w km 74+800 PP LK Nr 93 strona lewa). Są to jednak gatunki należące do ssaków pospolitych w całej Polsce i realizacja inwestycji oraz jej późniejsza eksploatacja, zdaniem autorów raportu, nie będzie miała znaczącego wpływu na ich lokalne populacje. W trakcie realizacji zadania podczas prowadzenia robót budowlanych może dojść do nieumyślnego płoszenia zwierząt. Hałas emitowany w trakcie prac może stanowić barierę ograniczającą migracje niektórych zwierząt. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe występujące w czasie dnia, które ustąpi po zakończeniu prac modernizacyjnych.

Planowane zamierzenie nie przyczyni się do zlikwidowania miejsc rozrodu żadnego ze zidentyfikowanych gatunków nietoperzy. Może się jedynie wiązać z tymczasowym zajęciem niewielkiego fragmentu żerowiska, co jak wykazano w raporcie, nie będzie miało znaczącego oddziaływania na lokalną populację tych ssaków. Oddziaływanie linii kolejowej na zwierzęta wiąże się zazwyczaj z przypadkami śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pociągami, z uwagi jednak na charakter omawianego terenu oraz jego dotychczasowe wykorzystanie, zdarzenia tego rodzaju mogą występować jedynie sporadycznie.

Według zapisów raportu, etap realizacji zamierzenia nie będzie wiązał się z zajęciem stanowisk chronionych gatunków płazów i gadów. W związku z prowadzonymi pracami, nie można jednak wykluczyć czasowego negatywnego oddziaływania na płazy. Dotyczyć to ma

dwóch zidentyfikowanych stanowisk - w sąsiedztwie zarośli przy torowisku w km 74+850 PP LK Nr 93 strona południowa (gdzie obserwowano ropuchę szarą), a także w rejonie początku opracowania km 74+200 PP LK Nr 93 (stosunkowo blisko od tego miejsca płazy przemieszczają się wzdłuż koryta Piotrówki, a położone za rzeką stawy hodowlane są miejscem ich rozrodu). Nie można również wykluczyć rowów jako miejsc potencjalnego bytowania płazów (niezależnie od tego, czy zostały one tam stwierdzone podczas prowadzonej inwentaryzacji).

Na etapie eksploatacji, jak wskazano w raporcie – „(...) linia kolejowa, podobnie jak w stanie istniejącym, będzie stanowić barierę dla populacji płazów bytujących w jej sąsiedztwie”. Równocześnie jednak zaznaczono, że ww. element infrastruktury funkcjonuje w tym terenie od dawna, a płazy do przemieszczania się pomiędzy siedliskami wykorzystują przede wszystkim obiekt mostowy na rzece Piotrówka (znajdujący się tuż przed początkiem obecnie uzgadnianej inwestycji – jego rozbiórka wchodzi w skład innego postępowania dotyczącego modernizacji linii E-65). W związku z powyższym w fazie eksploatacji nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na herpetofaunę.

Analizowana inwestycja w wybranym wariantie przecina korytarz migracyjny ptaków „Dolina Górnej Wisły”. Nie stwierdzono by realizacja przedsięwzięcia mogła negatywnie oddziaływać na awifaunę. Obszar inwestycji nie sąsiaduje ze stanowiskami ptaków uznanych za wysoce kolizyjne (jak np. duże ptaki drapieżne o małej zwrotności, sowy czy leśne kuraki – np. głusze). Obszar planowanego zamierzenia znajduje się w terenie zabudowanym, gdzie nie występuje ryzyko kolizji dalekodystansowych ptaków migrujących z liniami napowietrznymi. Nie przewiduje się również, by realizacja i późniejsza eksploatacja zamierzenia mogły mieć wpływ na zwiększoną śmiertelność ptaków na skutek kolizji z pociągami.

Odnosząc się do ssaków ziemnowodnych – średnich i małych, a także płazów wskazano, że miejscem przekraczania przez nie linii kolejowej, jest istniejący obiekt mostowy nad rzeką Piotrówką (znajduje się on poza zakresem inwestycji). Gady przemieszczają się dodatkowo po powierzchni torowiska. Na odcinku od około km 76+200 do km 76+350 LK Nr 93 zwierzęta (np. sarny, zające) przechodzą i będą przechodziły po torowisku – umożliwia im to niewysoki nasyp. Ponadto, jak wskazują autorzy raportu, zwierzęta nadal będą również korzystać z obiektu pod torami kolejowymi w km 76+326 projektowanego kilometrażu LK Nr 93 - przed którym kończy się zakres analizowanej inwestycji. Z uwagi na dotychczasowe funkcjonowanie w tym miejscu linii kolejowej, jej przekraczanie, zdaniem autorów raportu, „nie jest nadmiernie stresujące dla zwierząt”.

Oddziaływanie na płazy powinno być ograniczone poprzez wykonywanie prac z torowiska oraz zorganizowanie ewentualnego dojazdu od przeciwnej strony nasypu kolejowego tzn. nie od strony rzeki Piotrówki. Ponadto, ze względu na potencjalną wrażliwość terenu rekomenduje się nie lokowanie baz magazynowych materiałów budowlanych na etapie budowy w pobliżu wschodniego krańca stacji. Ponadto w celu ograniczenia śmiertelności płazów w systemie odwodnienia, zostaną zastosowane korytka odwodnieniowe, które nie będą powodować zagrożeń dla płazów poprzez brak możliwości ich wydostania się (np. korytka typu Gara). Do ewentualnego umacniania rowów należy stosować korytka betonowe umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt i przekraczanie odwodnienia liniowego – o maksymalnym nachyleniu ścianek bocznych 1:1,25.

Realizacja inwestycji będzie się wiązać, m.in. z przebudową istniejącej na stacji sieci rowów melioracyjnych. Niektóre elementy tej infrastruktury mogą stanowić śmiertelne pułapki dla zwierząt. W związku z powyższym nałożono na inwestora obowiązek zastosowania takich rozwiązań technologicznych, które pozwolą na umożliwienie płazom oraz innym gatunkom mniejszych zwierząt migracji przez obszar budowy – poprzez, m.in. zastosowanie do

ewentualnego umacniania rowów, korytek betonowych o maksymalnym nachyleniu ścianek bocznych 1:1,25. Ponadto zalecono, by w miejscach gdzie dopuszczają to przepisy techniczne, projektowane były rowy ziemne z pokrywą trawiastą.

Realizacja prac budowlanych zawsze wiązała się będzie z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt np. podczas prac ziemnych, które będą wymagały dojazdu sprzętu kołowego. Zjawisko to może być wynikiem zajęcia terenu oraz działań i prac związanych z przygotowaniem placu budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, rozbiórką obiektów budowlanych, a także wycinką drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Mając na uwadze powyższe, wskazane jest skuteczne zabezpieczenie placu budowy, przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów. W niniejszej decyzji wskazano lokalizację terenów wymagających wyгородzenia, w oparciu o zidentyfikowane miejsca bytowania oraz szlaki migracji płazów i drobnych zwierząt oraz określono również sposób i typ wyгородzenia. Ostatecznie jako miejsce wyгородzeń tymczasowych placu budowy wskazano jedynie obszar we wschodniej części inwestycji (w rejonie stawów i rzeki Piotrówki). Teren ten znajduje się w granicach inwestycji a przedmiotowe działania w sposób istotny zminimalizują wpływ inwestycji na zwierzęta (w szczególności płazy). Izolacja placu budowy winna maksymalnie ograniczyć zasiedlanie powstających okazjonalnych zalewisk przez płazy. Prace należy prowadzić w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które pomimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na obszar objęty robotami. W przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt ze stref zagrożenia, należy je przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, pod nadzorem przyrodniczym.

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. 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 (wszystkich form rozwojowych) płazów stwierdzonych w tego rodzaju zagłębieniach.

Faza realizacji przedsięwzięcia oprócz jego budowy, wiązała się będzie również, m.in. z koniecznością prowadzenia prac rozbiórkowych istniejącej infrastruktury technicznej i kubaturowej oraz obiektów inżynierskich (w tym wiaduktów kolejowych). Z uwagi na preferencje siedliskowe niektórych przedstawicieli ornitofauny rejonu zamierzenia (np. jerzyki, kopciuszki, dymówki, oknówki, etc), a także obecności w tym rejonie nietoperzy, nie można wykluczyć możliwości zasiedlenia ww. obiektów przez te zwierzęta.

Mając na uwadze powyższe, w warunkach wskazano, że przed przystąpieniem do rozbiórki, remontu lub przebudowy ww. obiektów budowlanych, ekspert ornitolog oraz ekspert chiropterolog winien skontrolować je pod kątem zasiedlania przez ptaki i nietoperze. W przypadku potwierdzenia nowych siedlisk ptaków i nietoperzy, prace należy wstrzymać, do czasu opuszczenia obiektów przez zwierzęta.

W związku z pracami związanymi z realizacją wykopów pod kanalizację: deszczową i ścieków socjalno – bytowych, zabudowę zbiornika retencyjnego, budowę studzienek systemu przepompowni oraz budowę/wymianę przepustów i innych obiektów inżynierskich, zgodnie z zapisami raportu, wystąpić może okresowe niekorzystne oddziaływanie odznaczające się lokalnym zaburzeniem przepływu wód, a także wzrostem zanieczyszczenia

zawiesinami wód w rowach i potencjalnie w odbiornikach (Piotrówka). W czasie prac, mogą występować również lokalne zaburzenia stosunków wodnych w miejscach sąsiadujących z rejonem wykonywania wykopów głębokich – zbiorniki retencyjne.

Jednakże, mając na względzie zakres i charakter planowanych prac, w raporcie podkreślono, że możliwość zanieczyszczenia na etapie eksploatacji wód gruntowych, jest mało prawdopodobna i może być jedynie wynikiem nieprawidłowej organizacji placu budowy i prac ziemnych. Eksploatacja zamierzenia nie będzie natomiast powodować zagrożenia dla wód powierzchniowych – zamierzenie nie będzie bowiem generowało ścieków, a jego przebieg dodatkowo nie krzyżuje się z ciekami i zbiornikami wodnymi.

W niniejszej decyzji wskazano również na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia – celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanej decyzji. Określone zostały szczegółowe obowiązki nadzoru przyrodniczego – ornitologicznego, chiropterologicznego i herpetologicznego, w trakcie realizacji zamierzenia. Nadzór powinien zostać zobowiązany do prowadzenia systematycznych kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji, a w razie konieczności do wydawania również zaleceń mających na celu przeciwdziałanie bieżącym zagrożeniom zaistniałym w trakcie prowadzenia prac.

Kolejowe przewozy pasażerskie obsługiwane przez stację to:

- 1) przewozy osobowe (wojewódzkie), realizowane pociągami zatrzymującymi się na stacji, które można podzielić funkcjonalnie na dwie grupy:
 - przewozy aglomeracyjne – podróże codzienne w dojazdach do miejsc pracy i nauki z miejscowości sąsiednich do ośrodków aglomeracyjnych,
 - przewozy regionalne – obejmujące podróże lokalne, dojazdy do miejsc pracy, nauki czy też w sprawach urzędowych z obszarów mało zurbanizowanych do lokalnych centrów administracyjnych,
- 2) przewozy dalekobieżne (międzywojewódzkie), realizowane pociągami o ograniczonej liczbie zatrzymań, które dzielą się na:
 - przewozy międzyregionalne – podróże na większe odległości odbywane rzadziej niż codziennie, pomiędzy regionalnymi ośrodkami administracyjno – gospodarczymi lub pomiędzy takimi ośrodkami a regionami atrakcyjnymi turystycznie,
 - przewozy kwalifikowane – obsługujące podróże pomiędzy miastami wojewódzkimi, głównym potokiem pasażerskim w tych przewozach są podróże nieregularne związane z pracą,
- 3) przewozy międzynarodowe.

Natomiast w zakresie ruchu towarowego Inwestor przewiduje poruszanie się po liniach kolejowych następujących pociągów towarowych:

- 1) priorytetowych krajowych i międzynarodowych,
- 2) krajowych i międzynarodowych do przewozów masowych w zwartych składach,
- 3) krajowych i międzynarodowych do przewozów wagonowych (rozproszonych),
- 4) krajowych i międzynarodowych do przewozów intermodalnych,
- 5) zdawczych.

Oprócz wymienionych wyżej pociągów, zakłada się również:

- 1) ruch maszyn torowych i sprzętu do utrzymania nawierzchni torowej (drezyny, podbijarki, pługi odśnieżne);
- 2) ruch manewrowy lokomotyw spalinowych i elektrycznych.

Zasadniczymi procesami technologicznymi odbywającymi się na stacji kolejowej Zebrzydowice (praca przewozowa stacji) są początkowe i końcowe operacje procesu przewozowego w zakresie czynności:

- technicznych (przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów; obróbka pociągów i wagonów obejmująca manewry, oględziny techniczne taboru oraz próbe hamulców; zmiana lokomotywy i drużyn pociągowych),
- handlowych (odprawa pasażerów i ich bagażu; odprawa ładunków; obsługa bocznic),
- gospodarczych (oczyszczenie, obrządzanie i naprawa bieżąca taboru; obsługa składów materiałów oraz inwentarza dla potrzeb kolei; zaopatrzenie i obsługa socjalna pracowników kolejowych; czynności administracyjne).

Podczas eksploatacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się emisje:

- 1) hałasu i drgań,
- 2) wytwarzanie odpadów,
- 3) emisje do powietrza,
- 4) wód opadowych i roztopowych,
- 5) pól elektromagnetycznych.

Jednym z najbardziej istotnych oddziaływań, jakie będą się wiązały z eksploatacją przebudowanych linii kolejowych jest oddziaływanie akustyczne. Do obliczeń emisji hałasu oraz wykonania map akustycznych wykorzystano program niemieckiej firmy DataKustic - CadnaA.

Jako metodę obliczenia emisji hałasu wykorzystano algorytm obliczeń hałasu kolejowego zawarty w metodach zalecanych przez Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny zarządzania poziomem hałasu w środowisku oraz zapisy normy PN-ISO 9613-2:2002. „Akustyka – Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania”. W odniesieniu do hałasu pochodzącego od ruchu kolejowego wykorzystano holenderską krajową metodę RMR obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych.

Z uwagi na fakt, iż metoda ta jest sukcesywnie wprowadzana do stosowania w krajach europejskich, autorzy raportu – przed jej zastosowaniem – dokonali tzw. „kalibracji” modelu w warunkach polskich. Kalibracja modelu polega na doborze takich współczynników kalibrujących, aby odchylenie standardowe między wynikami pomiarów i obliczeń wykonanych dla tych samych warunków było jak najmniejsze.

Podczas obliczeń uwzględniono wszelkie przeszkody oraz teren w formacie trójwymiarowym, dane projektowe, które obejmowały: niweletę przebiegu trasy linii kolejowej (profil), prognozy ruchu i parametry ruchu kolejowego (technologię pracy stacji zgodnie z wymogami projektu), uzbrojenie terenu – analizę kolizji posadowienia ekranów z infrastrukturą oraz zwektoryzowany przebieg linii kolejowej. Do analiz przyjęto jednolity typ torowiska, jako: tory bezстыkowe, na podkładach betonowych, mocowane sprężyscie, ułożone w podsypce żwirowej. Wyniki analiz przedstawiono graficznie za pomocą izolinii równoważnego poziomu dźwięku.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w mieście Zebrzydowice. Oceny oddziaływania akustycznego dokonano względem terenów podlegających ochronie akustycznej znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie stacji i linii kolejowych. Rodzaj tych terenów określa Uchwała Nr XXII/233/04 Rady Gminy Zebrzydowice z dnia 26 sierpnia 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 99, poz. 2818 ze zm.) w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Zebrzydowice. Dopuszczalne poziomy hałasu dla ww. terenów określa rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (jednolity tekst Dz.U. z 2014 roku, poz. 112). Dopuszczalne poziomy hałasu pochodzącego od linii kolejowych wynoszą dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - dla pory dnia 61 dB, dla pory nocy 56 dB.

Obliczenia zostały przeprowadzone dla dwóch horyzontów czasowych, tj. dla roku po oddaniu do użytkowania – 2022 (H1) oraz 2027 (H2), tj. 5 lat po zakładanym oddaniu do użytku. Z przedłożonego raportu wynika, że obecnie użytkowanie przedmiotowej linii

kolejowej nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu (tylko w jednym z siedmiu punktów pomiarowych wystąpiło przekroczenie). Jak wynika z przeprowadzonych analiz po zrealizowaniu planowanego zamierzenia będą występować przekroczenia standardów jakości środowiska w tym zakresie. Wobec powyższego w celu minimalizacji tego oddziaływania należy zastosować odpowiednie środki ochrony akustycznej. Z dokumentacji sprawy wynika, że powinny to być ekrany akustyczne absorpcyjne typu zielona ściana. Zaproponowane do realizacji ekrany zostały przyjęte jak dla horyzontu H2 z uwagi na niewielką odległość czasową między analizowanymi horyzontami czasowymi oraz niewielkie różnice pomiędzy otrzymanymi wynikami obliczeń. Ekrany powinny zostać szczelnie powiązane z gruntem. Szczegółowe wymogi dla ww. ekranów wskazano w Tabeli nr 1 niniejszej decyzji. Różnica w długości ekranów (kolumna 2) i długości ekranów obliczonej z kilometrażu linii (kolumna 5 i 6) wynika z nieuwzględnienia krzywizny ekranów w określaniu domiarów do linii kolejowej.

Oceniając możliwość skumulowanego oddziaływania w zakresie akustycznym, tutejszy organ stwierdził, że będzie ono miało miejsce z uwagi na to, że tereny podlegające ochronie akustycznej będą narażone na oddziaływanie linii kolejowej jak i drogi – ul. J. Kochanowskiego (droga wojewódzka 937). Autorzy raportu przeanalizowali, uwzględniając prognozy ruchu samochodowego ok. 6000 poj./dobę, wspólne oddziaływanie akustyczne tych obiektów. Z powyższych analiz wynika, że są miejsca, w których dominującym źródłem hałasu jest trasa drogowa, ale są też takie miejsca, w których głównym źródłem oddziaływania akustycznego jest ruch kolejowy. W tym drugim przypadku zastosowano odpowiednie środki minimalizujące oddziaływanie hałasu, natomiast w przypadku dróg, do jego obniżenia, w razie konieczności zobowiązany jest zarządca danej drogi.

Z dokumentacji sprawy wynika, że w ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się przebudowy instalacji energetycznego spalania paliw i w tym zakresie nie zmieni się oddziaływanie stacji na jakość powietrza. Źródłem ciepła na stacji będzie w dalszym ciągu kocioł opalany węglem o sprawności 85 % zainstalowany w budynku PKP PLK S.A. Sekcji Eksploatacji i garażu drezyn.

Ze względu na zelektryfikowanie linii kolejowych i ewentualny sporadyczny ruch pojazdów o napędzie spalinowym (tj.: lokomotywy, pług odśnieżny, drezyna), nie będzie występowała znacząca nieorganizowana emisja zanieczyszczeń do powietrza ze spalania paliw.

Podczas eksploatacji Inwestor przewiduje następujące sposoby postępowania z wodami opadowymi. Wody opadowo – roztopowe z terenu stacji zbierane będą poprzez system drenaży do projektowanych, podziemnych zbiorników retencyjnych. Woda ze zbiorników odprowadzana będzie rurami kanalizacyjnymi do pompowni, z których dalej tłoczona będzie za pomocą kanalizacji tłocznej: do odbiorników, cieków wodnych – Dopływ spod Podświnioszowa i Piotrówka, na co inwestor uzyskał wstępną zgodę administratora cieków. Wody opadowo-roztopowe z przebudowywanego wiaduktu kolejowego w km 77+527 linii Nr 93 odprowadzane będą poza nasyp kolejowy do istniejącej kanalizacji deszczowej (miejskiej) wpustów ulicznych w ul. Dworcowej. Łączna długość projektowanej kanalizacji deszczowej wyniesie około 2 200 m, w tym kanalizacji grawitacyjnej około 1 100 m i kanalizacji ciśnieniowej około 1 100 m.

W pierwszej strefie (obejmującej cztery zlewnie od km 75+391 do km 76+322 modernizowanej linii kolejowej Nr 93 - zlewnia Piotrówki) woda opadowa zbierana będzie grawitacyjnie systemem drenaży do projektowanego zbiornika retencyjnego (tymczasowe gromadzenie wód opadowo-roztopowych), a z dalszej części torowiska zbierana będzie drenokolektorem i odprowadzana do rowu torowego.

W drugiej strefie (obejmującej siedem zlewni od km 74+452 do km 75+391 modernizowanej linii kolejowej Nr 93 - zlewnia Dopływ spod Podświnioszowa) woda opadowa zbierana

będzie grawitacyjnie systemem drenaży, skierowanych kolektorem do zbiornika retencyjnego, skąd odprowadzana będzie poprzez pompownię do studni rozprężnej zlokalizowanej przy rzece Piotrówka, a dalej grawitacyjnie do rzeki.

Zakres prac związanych budową rowów trawiastych będzie niewielki i wyniesie około 250 m (skarpa od początków opracowania – km 74+200 do km 74+442 – wiadukt kolejowy nad ul. Kochanowskiego).

Woda z peronów zbierana będzie korytkami odwodnienia liniowego, ułożonymi wzdłuż osi peronów. Przy pomocy skrzynek wielofunkcyjnych rozmieszczonych, co około 50 m, zbierana będzie do kanalizacji ułożonej pod powierzchnią peronów. Do tej samej kanalizacji będzie odprowadzana woda opadowa z wiat peronowych przy pomocy pionowych rur spustowych. Kanalizacja pod peronem będzie włączona do systemu drenaży i dalej odprowadzana grawitacyjnie.

Woda opadowa spływająca z drogi pod wiaduktem kolejowym w km 74+442 odprowadzana będzie do przebudowywanej po istniejącej trasie, kanalizacji deszczowej przy pomocy wpustów ulicznych zlokalizowanych w ul. Kochanowskiego.

Woda z przejścia podziemnego w km 74+725 zbierana będzie korytkami odwodnienia liniowego, ułożonymi wzdłuż osi przejścia, a następnie kierowana do pompowni znajdującej się w samym przejściu podziemnym. Dalej tłoczona będzie do studni rozprężnej zlokalizowanej w międzytorzu i grawitacyjnie odprowadzana systemem drenaży.

Woda opadowa spływająca pod wiaduktem kolejowym w km 75+815 odprowadzana będzie do przebudowywanej po istniejącej trasie, kanalizacji deszczowej przy pomocy wpustów ulicznych.

Ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, związane będą z prowadzeniem prac utrzymaniowych infrastruktury kolejowej, technicznej oraz prac porządkowych na terenie wewnętrznego układu komunikacyjnego (place manewrowe, parkingi i drogi wewnętrzne) terenu sekcji, peronów oraz tuneli dla pieszych i kładek. Generowane będą przede wszystkim odpady typowe z grupy 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. W związku z planowaną modernizacją nie powstaną nowe rodzaje odpadów na etapie eksploatacji linii kolejowych. Nie przewiduje się wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego, wręcz przeciwnie – w pierwszych latach po modernizacji ilość wytwarzanych odpadów będzie znikoma, choć będzie rosła w miarę upływu czasu. Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas eksploatacji odpadów nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania i związane będzie z zajętością powierzchni gruntu w miejscach czasowego gromadzenia odpadów.

Standardy jakości środowiska w zakresie oddziaływań elektromagnetycznych określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz.U. Nr 192, poz. 1883). Zgodnie z ww. rozporządzeniem dopuszczalne poziomy pól elektromagnetycznych określone zostały dla: terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz miejsc dostępnych dla ludności. Analizując zakres planowanego przedsięwzięcia pod kątem możliwości oddziaływania elektromagnetycznego, stwierdzono, że prace będą miały charakter odtworzeniowy (infrastruktura będzie przebudowywana), wobec tego z oddziaływaniami tymi mamy obecnie do czynienia. Źródłem pól elektromagnetycznych są instalacje wykorzystujące zmienny prąd elektryczny. Największe zapotrzebowanie na prąd elektryczny mają pojazdy kolejowe. W celu ich zasilenia używana jest jednak sieć prądu stałego o napięciu 3 kV. Obiektami emitującymi pola elektromagnetyczne o największych poziomach będą stacje transformatorowe i elementy linii elektroenergetycznych średniego napięcia 15 kV. Przebudowie i budowie podlegać będą sieci rozdzielcze i zasilające nN i SN (niskiego i średniego napięcia) oraz przyłącza elektroenergetyczne. Ponadto przewidziane jest wykonanie instalacji elektroenergetycznych

przede wszystkim jako kablowych. W przypadku sieci kablowych, ich oddziaływanie na środowisko jest tak nieznaczne, iż nie są one wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jako mogące nawet potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Wobec powyższego należy stwierdzić, że oddziaływanie pól elektromagnetycznych związanych z zakresem przedsięwzięcia nie będzie znaczące.

Podstawowymi elementami opisu cech klimatu od skali globalnej po lokalną w klimatologii są temperatura powietrza i opady atmosferyczne. Na podstawie wieloletniego przebiegu temperatury powietrza określa się oscylacje i tendencje temperatury w krótszych lub dłuższych okresach, identyfikując je, jako „quasi-cykle” ociepleń czy ochłodzeń. W seriach opadowych – wyróżnia się okresy suche, wilgotne lub normalne.

Analiza przewidywanych zmian klimatu wskazuje na to, że:

- nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych,
- zmniejszy się okres zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie,
- zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnymi,
- wskazane parametry klimatu będą się charakteryzowały dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

W gminie Zebrzydowice średnio najcieplejszym miesiącem jest lipiec (w okresie 10-lecia 2001-2010 wartości średnie temperatury powietrza wahały się pomiędzy 19,2 °C, a 19,5 °C) zaś najchłodniejszym styczeń (w okresie 10-lecia 2001-2010 wartości średnie temperatury powietrza wahały się pomiędzy -1,9°C, a -1,5°C). Średnia roczna temperatura powietrza wynosi 8,9°C.

Pogórze Cieszyńskie na terenie którego zlokalizowana jest gmina cechuje się średnią roczną prędkością wiatru w przedziale od 1,9 m/s do 2,4 m/s (w zależności od rejonu) oraz ciszami wietrznymi w przedziale od 3,9% do 14,2 % czasu rocznego. W rejonie planowanego przedsięwzięcia dominują wiatry południowo-zachodnie (SW) i północno-wschodnie (NE).

Natomiast średnia roczna suma opadów z 10-lecia wynosi 903 mm, przy czym miesiącem z najwyższą średnią miesięczną sumą opadów atmosferycznych jest lipiec (wartości średnie dla podregionu w granicach od 125 do 142 mm) zaś najniższe opady występują w kwietniu (w przedziale od 47 do 52 mm).

Jedną z ważniejszych konsekwencji zmian klimatu będzie coraz częstsze występowanie i większy zakres zdarzeń ekstremalnych, takich jak powodzie, susze, burze i fale upałów. Zmiany klimatu mogą nieść za sobą także inne zagrożenia, w których warunki klimatyczne lub pogodowe odgrywają główną rolę, takie jak lawiny śnieżne, osuwiska i pożary lasów.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmować będzie wszystkie systemy i elementy składające się na linię kolejową, służące do prowadzenia ruchu, tj. tory, system sterowania ruchem kolejowym (srk), sieć trakcyjna, telekomunikacja, obiekty inżynierskie, drogi serwisowe, instalacje wodno-kanalizacyjne itp.

Przewiduje się, że w wyniku realizacji inwestycji, w tym budowy ww. systemów i elementów, nastąpi zmniejszenie zużycia energii i pośrednio ograniczenie oddziaływanie na klimat poprzez:

- 1) ograniczenie strat w przesyłce energii w związku z modernizacją sieci trakcyjnej,
- 2) ograniczenie „wąskich gardeł” tj. miejsc, w których występują obecnie ograniczenia prędkości, co wpłynie pozytywnie na poprawę płynności jazdy – system sterowania ruchem kolejowym,
- 3) ograniczenie częstotliwości hamowania i ponownego rozpędzania pociągów,
- 4) zastosowanie energooszczędnego oświetlenia.

Zasadniczo eksploatacja linii kolejowej nie będzie miała znaczącego wpływu na klimat w związku z tym, że jest ona zelektryfikowana. Po przedmiotowym terenie stacji kolejowej sporadycznie poruszają się lokomotywy spalinowe i inne pojazdy powodujące emisje do powietrza. Należy zauważyć, że „śląd węglowy” transportu kolejowego jest znacznie mniejszy niż transportu drogowego. Natomiast wpływu klimatu (oraz jego zmian) na użytkowanie linii nie można pominąć, ponieważ ich funkcjonowanie jest ściśle związane z czynnikami pogodowymi z uwagi na to, że linie kolejowe są narażone bezpośrednio na poszczególne czynniki klimatyczne (ponieważ nie są zadaszone). Wobec powyższego Inwestor przewidział rozwiązania techniczne, które mają zapobiegać niekorzystnemu wpływowi czynników klimatycznych na infrastrukturę kolejową. Są to, w układzie czynnik klimatyczny – sposób minimalizacji jego wpływu, następujące środki:

- 1) niskie temperatury (długotrwałe mrozy), intensywne opady śniegu i marznącego deszczu – montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor); kompensacja sieci trakcyjnej, tj. zapewnienie stałej siły naciągu przewodów jezdnych i liny nośnej podczas wydłużania/skracania się przewodów pod wpływem temperatury,
- 2) intensywne opady deszczu powodujące powodzie i podmycia torów – budowa/przebudowa odwodnienia – usprawnienie sposobu odprowadzania wód opadowych z linii kolejowej; dostosowanie obiektów inżynierskich (mosty) do przeprowadzenia wody 300 letniej,
- 3) silne wiatry – usuwanie drzew i krzewów w pasie 15 m od osi skrajnego toru kolejowego; zyzgakovanie sieci jezdnej; osadzanie słupów na betonowych fundamentach,
- 4) długotrwałe utrzymujące się wysokie temperatury – odpowiednie zagęszczenie podsypki; przytwierdzanie szyn (bezстыkowych) w odpowiedniej temperaturze; kontrola stanu elementów mocujących szyny,
- 5) intensywne wyładowania atmosferyczne – uziemienie sieci trakcyjnej oraz kluczowych budynków odpowiedzialnych za sterowanie ruchem kolejowym,
- 6) pożary na obszarach kolejowych – stosowanie: materiałów niepalnych, wymagań określonych w Instrukcji ID-2 Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich – rozdz. 1.2.3. Zabezpieczenie przeciwpożarowe, odpowiednie lokalizowanie urządzeń,
- 7) mgły – odpowiednie oświetlenie na przejazdach kolejowych.

Jak wynika z dokumentacji sprawy, zastosowanie ww. działań zapewni, że infrastruktura kolejowa w ramach realizowanego przedsięwzięcia zostanie odpowiednio przystosowana do prognozowanych zmian klimatu.

Tutejszy organ nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia i przedłożenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oddziaływania akustycznego, w terminie 1 roku od oddania do użytku planowanego przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę, że w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu należy zastosować środki minimalizujące w postaci ekranów akustycznych.

Analiza porealizacyjna powinna zostać przeprowadzona w zakresie oddziaływania akustycznego, a pomiary powinny zostać wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami – obecnie jest to rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. Nr 140, poz. 824 z 2011 r.). Punkty oceny powinny zostać tak dobrane, aby materiał uzyskany z analizy porealizacyjnej można było porównać z materiałem dowodowym przedłożonym na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informacje na temat przedsięwzięcia na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko.

Tutejszy organ nie przewiduje możliwości wystąpienia znaczącego oddziaływania na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, zatem nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach wydania pozwolenia na budowę.

Niniejsza decyzja nie określa wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, ponieważ przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. 2013, poz. 1232 ze zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w odległości 0,9 km (w najbliższym punkcie) od granicy państwa Republiką Czeską. Prace budowlane związane z budową/przebudową/likwidacją linii kolejowych będą prowadzone na terenie stanowiącym obecnie teren związany z infrastrukturą kolejową oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie, a wszelkie przeobrażenia w tym obszarze będą miały charakter lokalny. Po zakładanej przebudowie stacja kolejowa w Zebrzydowicach nie zmieni swojego charakteru i nadal będzie stanowiła stację przygraniczną, o charakterze tranzytowym obsługującą pociągi zarówno z terenu Czech, jak i z terenu Polski.

Po przebudowie eksploatacja przedmiotowej stacji kolejowej będzie związana przede wszystkim z oddziaływaniem na środowisko w zakresie emisji hałasu. Będzie ono jednak sięgać tylko najbliższego otoczenia. Tereny podlegające ochronie akustycznej będą zabezpieczone poprzez budowę ekranów akustycznych.

Po stronie czeskiej, w obszarze przygranicznym, stwierdzono występowanie obszaru należącego do sieci Natura 2000 SOO CZ0813442 „*Dolina Markovice*”, którego przedmiotem ochrony jest gatunek – kumak nizinny (*bombina bombina*) z II Załącznika Dyrektywy 92/43/EEC. Obszar „*Dolne Markovice*” oddalony jest od granicy z Polską o około 1 km, tzn. o ok. 3,5 km od granicy terenu przedmiotowego przedsięwzięcia i o około 400 do 500 m na północny-wschód od istniejącej już linii kolejowej po stronie czeskiej. Planowana inwestycja nie będzie związana ze zmianą istniejącego układu geometrycznego linii kolejowej, przez co nie będzie miała wpływu na siedliska i objęty ochroną gatunek kumaka, którego występowanie ograniczone jest zasadniczo do ww. obszaru.

Wobec powyższego nie przewiduje się znaczącego oddziaływania transgranicznego i nie istnieje konieczność przeprowadzania postępowania transgranicznego.

Linie kolejowe, zaliczają się do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz.U. z 2013, poz. 1232), dla których w przypadku przekroczeń standardów jakości środowiska można utworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Jednak z przedstawionych analiz wynika, że nie jest konieczne zastosowanie tego środka prawnego, ponieważ przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących oddziaływanie (w zakresie hałasu) będą dotrzymane standardy jakości środowiska.

Przedmiotowe postępowanie zostało przeprowadzone z udziałem społeczeństwa. Wobec powyższego obwieszczeniem z 8 grudnia 2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 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, a w szczególności, że w terminie od 18.12.2015 do 7.01.2016 każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu:

- w formie pisemnej na adres: Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach, 40-032 Katowice, ul. Dąbrowskiego 22,

- ustnie do protokołu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, 40-032 Katowice, ul. Dąbrowskiego 22,
- e-mailem, na adres poczty elektronicznej: sekretariat.katowice@rdos.gov.pl.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- 1) w terminie od 8.12.2015 do 8.01.2016 na tablicy ogłoszeń oraz od 9.12.2015 do 7.01.2016 na stronie internetowej, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- 2) 14.12.2015 na łamach gazety Dziennik Zachodni,
- 3) w terminie od 15.12.2015 do 8.01.2016, na tablicy ogłoszeń oraz Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Zebrzydowice.

Podczas udziału społeczeństwa w ramach postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostały wniesione przez Pana Krzysztofa Rytel Prezesa fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w Warszawie przy ul. Żurawiej 43, następujące uwagi i wnioski do prowadzonego postępowania (numerację poniższych punktów przyjęto jak w piśmie Pana Rytel z 7.01.2016 znak CZT-TPK-SLS-1005-1-KR). Po otrzymaniu wniosków tutejszy organ, pismem z 14 stycznia 2016 r. znak WOOS.4201.3.2014.AS2.12 zwrócił się do pełnomocnika Inwestora o odniesienie się do uwag w nich zawartych.

Pan Krzysztof Rytel wystąpił o dopuszczenie fundacji do udziału na prawach strony w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: Zadanie 2 – stacja kolejowa Zebrzydowice. Postanowieniem z dnia 26 stycznia 2016 r. znak WOOS.4201.3.2014.AS2.13 tut. organ odmówił dopuszczenia fundacji do przedmiotowego postępowania na prawach strony, z uwagi na to, że nie spełnia jednego z wymogów określonych w art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tj. nie prowadziła działalności statutowej w zakresie ochrony środowiska, przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia niniejszego postępowania. Na ww. postanowienie fundacja nie wniosła zażalenia.

Poniżej wyszczególniono wszystkie uwagi wraz z odpowiedziami Inwestora.

B

1. Realizacja peronów planowanych w ramach przedsięwzięcia w wysokości 0.76 m nad główkę szyny.

Uzasadnienie: Perony o wysokości poniżej 0,76 m (np. 0,55 m) nie zaspokajają potrzeb podróżnych z ograniczoną możliwością poruszania się. Nie są zgodne ze specyfikacją TSI PRM (Techniczna specyfikacja interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, zatwierdzona dyrektywą Komisji Europejskiej nr 2008/164/EC), które obowiązuje od 1 stycznia b.r. a także rozporządzeniem w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie z 1998 roku oraz wewnętrzną instrukcją PKP PLK Id-118 "Wytyczne w sprawie doboru wysokości peronów na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA". Nie są także dostosowane do taboru za pomocą którego realizowane są obecnie i będą w przyszłości przewozy na linii po modernizacji.

Odpowiedź Inwestora

Wnioskodawca informuje, że perony zostały zaprojektowane na wysokość 0,76 m zgodnie z wymaganiami interoperacyjności, tj. Rozporządzeniem Komisji Nr 1299/2014 z dnia 14 listopada 2014 r. dotyczącym specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 151, poz. 987)

2. Wnioskujemy o budowę krawędzi peronów planowanych w ramach przedsięwzięcia w odległości 1650 lub 1675 mm od osi toru.

Uzasadnienie: Karta UIC-741-OR (Międzynarodowego Związku Kolei) jako rekomendowany wymiar odległości krawędzi peronu od osi toru przyjęła 1650 mm.

Rozwiązanie to poprawi bezpieczeństwo podróżnych. W chwili obecnej luka między peronem i wagonem wynosi dodatkowo 75 mm. W efekcie but podróżnego zamiast przylegać i do peronu i podłogi wagonu wpada w szparę pomiędzy peronem a pociągiem.

Odpowiedź Inwestora

Wnioskodawca informuje, że perony zostały zaprojektowane w odległości 1675 mm od osi toru zgodnie z wymaganiami interoperacyjności, tj. Rozporządzeniem Komisji Nr 1299/2014 z dnia 14 listopada 2014 r. dotyczącym specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 151, poz. 987). Ponadto należy zaznaczyć fakt, iż luka między peronem a wagonem nie będzie wynosiła dodatkowo 75 mm, lecz jedynie 25 mm (2,5 cm), w związku z czym nie będą zachodziły niebezpieczne sytuacje – z wpadaniem nóg pasażerów pomiędzy peron a wagon, gdyż fizycznie nie będzie to możliwe.

3. Wnioskujemy o zapisanie w decyzji środowiskowej lub o wpisanie w raporcie oddziaływania na środowisko, że do budowy kanalizacji wodnych czy kablowych nie będą stosowane wyroby z PVC.

Uzasadnienie: Wnioskujemy, aby w ramach przedsięwzięcia wyeliminować lub ograniczyć stosowanie wyrobów z PVC. Wyroby z PVC, w przeciwieństwie do innych tworzyw, w tym sztucznych, nie nadają się do recyklingu ze względu na nawet 60% udział bardzo różnorodnych domieszek w swojej masie. Każdy wyrób przeznaczony do innej funkcji to zupełnie inny skład tworzywa i z tego względu praktycznie nie jest prowadzony recykling PVC. W przypadku spalania odpadów z PVC następują emisje dioksyn.

PVC powoduje także liczne emisje do środowiska na etapie pozyskania surowców i produkcji, obejmujące substancje silnie rakotwórcze i mutagenne. Problemy te zupełnie nie występują w przypadku innych polimerów (np. PE czy PP, z których wyroby wcale nie są istotnie droższe od PVC i stosowane są powszechnie w tych samych zastosowaniach), nie wspominając o materiałach tradycyjnych (stal, ceramika).

W związku z tym w wielu krajach podejmowane są liczne inicjatywy na rzecz eliminacji PVC

(przykładowo w Danii ustanowiono zakaz używania materiałów PVC w szpitalach, w Austrii większość krajów związkowych wydała zakaz stosowania PVC w budynkach publicznych, ustawy stopniowego oczyszczania środowiska z PVC wprowadza Holandia, Norwegia, Szwecja). Informujemy, że pod adresem <http://bit.ly/lM8Ulnq> znajduje się publikacja Environmental Health Strategy Center szeroko opisująca te oddziaływania, a pod adresem <http://bit.ly/lZXQQmC>, publikacja Greenpeace International, zbierająca wszystkie inicjatywy na całym świecie eliminacji PVC (włącznie z całkowitym zakazem we wszystkich zastosowaniach na Słowacji), pokazująca jak są one powszechne na całym świecie.

Dlatego też postulujemy aby dążyć do minimalizacji użycia tego polimeru. Mogłoby to się odbyć przez odpowiedni zapis w postanowieniu RDOŚ, albo poprzez odpowiedni zapis w Raporcie oddziaływania na środowisko. Z PVC wykonywane są kanalizacje odwodnieniowe, sanitarne i kablowe. Mogą one być równie dobrze wykonywane z innych polimerów jak PE czy PP (co często ma miejsce i świadczy, że nie ma to większego znaczenia pod względem kosztowym), jak również z materiałów tradycyjnych jak rury stalowe, kamionkowe, żeliwne, czy cementowe itp.

W przypadku obiektów kubaturowych jak nastawnie jako argument dochodzi także zwiększenie zagrożenia dla życia ludzi w przypadku pożaru. W trakcie palenia się PVC wydziela bowiem silnie toksyczne substancje jak dioksyny i chlorowodór, z którego natychmiast tworzy się mgła żrącego kwasu solnego. Symulacje komputerowe pokazują, że w ciągu 2 min. od zapalenia się wyrobu z PVC w pomieszczeniu zostaje tylko kilkucentymetrowa warstwa nad podłogą powietrza zdatnego do oddychania. Znane są przypadki dużych tragedii związanych z pożarami z udziałem PVC, w których zginęły setki osób bez żadnego kontaktu z ogniem (np. pożar Beverly Hills Club w USA -161 ofiar).

Odpowiedź Inwestora

Wnioskodawca informuje, że zgodnie z prawem, do budowy linii kolejowej należy stosować materiały posiadające Świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji wydawane przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK). Zatem nie można zakazać przyszłym Wykonawcom robót budowlanych stosowania wyrobów posiadających dopuszczenia wydane przez UTK. W przypadku powstania wytycznych nakazujących eliminację PVC, na etapie projektu budowlanego może dojść do zastąpienia tych elementów innym materiałem. Zastosowanie rur z PVC zostanie ograniczone do minimum poprzez użycie do przebudowy wodociągów i kanalizacji rur z PE CFW-GRP.

4. Należy skrócić drogę dojścia do peronów.

Uzasadnienie: Aktualny projekt oznacza znaczne wydłużenie drogi dojścia do peronów np. od budynku dworca do peronów. Będzie to zatem pogorszenie dostępności kolei względem stanu istniejącego, gdzie perony są bliżej dworca, a jeden peron jednokrawędziowy jest dostępny bezpośrednio z dworca.

W związku z tym proponujemy przeprojektowanie układu torowego pozwalające na:

4.1. Przysunięcie peronów bliżej planowanego przejścia podziemnego dla pieszych - należy inaczej rozwiązać pochylnie - uzupełnić o schody tak, żeby perony zaczynały się bliżej

przejścia podziemnego. Konieczne jest także poszerzenie odległości między torami, pomiędzy którymi są perony na wysokości przejścia dla pieszych - nie ma dla tego przeciwwskazań terenowych - wystarczy odsunąć planowaną nastawnię.

4.2. Budowę dodatkowego peronu jednokrawędziowego, dostępnego bezpośrednio z budynku dworca - przy planowanym torze nr 202, przy wskazaniu jego zelektryfikowania i przesunięciu rozjazdów 13, 16, 19 (najlepiej całej głowicy) w kierunku zachodnim w celu zbliżenia przedmiotowego peronu bliżej dworca.

Nie jest jasna funkcja torów nr 200 i 202. Są one zbyt krótkie dla pociągów towarowych, nie przebiegają przez krawędzie peronowe, więc ich użytkowanie jako torów odstawczych dla pociągów pasażerskich będzie niefunkcjonalne. W związku z tym wydaje się, że korzystne będzie jeśli co najmniej jeden z nich będzie poprzedzony krawędzią peronową i dopiero za nią będzie odcinek odstawczy.

4.3. W przypadku, gdyby w wyniku realizacji niniejszej uwagi (lub innych) nastąpiła rezygnacja z pochylni i zastąpienie ich windami należy stosować windy (z pełną kabiną wewnętrzną), a nie podnośniki dla niepełnosprawnych, których zastosowanie należy wykluczyć.

Doświadczenie innych inwestycji kolejowych i drogowych wskazują, że stosowane powszechnie tanie podnośniki są tak awaryjne, że na typowym przystanku po modernizacji praktycznie nie ma dnia, żeby działał ich komplet. Dlatego realizacja stacji z takimi urządzeniami nie zapewnia dostępności dla niepełnosprawnych. W związku z tym należy preferować rozwiązania oparte na pochylniach, a jeśli to niemożliwe, to na prawdziwych windach, a nie tanich podróbkach (dźwigach osobowych, nie podnośnikach).

Odpowiedź Inwestora

Geometria torowa stacji uniemożliwia uwzględnienie zaproponowanej propozycji. Problem stanowi w tym przypadku głównie wiadukt kolejowy nad ulicą Jana Kochanowskiego. Aby zmieścić się z planowaną drogą rozjazdową na wschodniej głowicy stacyjnej i uzyskać zakładane parametry prędkościowe konieczne było przesunięcie peronów dalej w głąb stacji. Problemu nie stanowi w tym przypadku szerokość terenu ale odległość od wiaduktu nad ulicą Jana Kochanowskiego. Czyli te elementy infrastruktury, na które wykonawca projektu nie ma wpływu. Tak więc przesunięcie planowanej nastawni (pkt 4.1) nie w tym przypadku nie zmieni, gdyż nie była ona wcale wyznacznikiem szerokości terenu. Lokalizacja nastawni jest następstwem zaprojektowanego układu torowego, a nie jego ograniczeniem.

Proponowana przez CZT dodatkowa 5-ta krawędź peronowa i budowa dodatkowego peronu jednokrawędziowego z dodatkową elektryfikacją toru 202 po to aby zmniejszyć odległość dojścia pasażerów z budynku dworcowego jest według Projektanta błędnym rozwiązaniem. Obecnie rozwiązanie stwarza możliwość dojścia do peronów z północnej i południowej części Zebrzydowic. Nie można także zakładać, że wszyscy pasażerowie będą potrzebowali najpierw udać się do budynku dworca a potem na peron np. w celu zakupu biletów, albowiem istnieje możliwość zakupu biletu poprzez Internet, ponadto w ramach eksploatacji coraz więcej peronów wyposażonych jest w biletomaty.

Tory nr 200 i 202 są torami bocznymi dla potrzeb zaplecza technicznego PKP PLK SA np. odstawianie pługów do odśnieżania, drezyn, itd. i nie będą one służyć do obsługi ruchu towarowego. Instalacja sieci trakcyjnej nad tymi torami uniemożliwi ich wykorzystanie w celach technicznych, albowiem niemożliwe będzie wykonywanie prac z wykorzystaniem

dźwigów na drezynach będących w posiadaniu sekcji eksploatacji odpowiadającej za bieżące prace naprawcze.

W projekcie zastosowano pochylnie i w kolejnych etapach realizacji Inwestor nie zamierza od tego odstępować.

5. Wiaty peronów muszą przekrywać całą drogę od wyjścia z przejścia podziemnego.

Uzasadnienie: W niniejszym projekcie projektanci działający na zlecenie PKP PLK konsekwentnie, jak we wszystkich dotychczasowych inwestycjach spółki, nie pozwolą pasażerom dojść suchą nogą z dworca na peron. Wiaty zaczynają się kilkadziesiąt metrów od przejścia podziemnego i całą tę drogę pasażerowie mają moknąć. To niedopuszczalne.

Odpowiedź Inwestora

Pełne zadaszenia stosuje się na dużych dworcach w stacjach węzłowych, gdzie codziennie obsługuje się kilkadziesiąt tysięcy pasażerów.

W przypadku stacji Zebrzydowice ruch pasażerski jest niewielki. Obecnie z tej stacji korzysta około 160 pasażerów, a w roku 2044 prognozuje się około 450. Należy pamiętać, że tylko część z tych pasażerów będzie dochodzić z dworca na peron. Tak niewielkie potoki pasażerów nie rekomendują konieczności budowy ciągłego zadaszenia. Projektowane pochylnie będą zadaszone. Rozmieszczenie wiat na peronach podyktowane jest równomiernością dostępu do zadaszeń na ich długości. Jednak nic nie stoi na przeszkodzie, aby wiatę na peronie 2 połączyć z pochylnią tak aby stanowiły ciągłość zadaszenia. Postulat zostanie wprowadzony na etapie projektu budowlanego. Zmiana ta nie ma wpływu na oddziaływanie na środowisko.

6. Należy zaprojektować wygodne dojście piesze od ul. Kochanowskiego do wejścia podziemnego.

Uzasadnienie: W aktualnym projekcie dojście piesze od strony ul. Kochanowskiego jest zaprojektowane za pomocą skomplikowanego układu chodników przylepionych do drogi dojazdowej z koniecznością kilkakrotnego przechodzenia przez jezdnię tego dojazdu (w zależności od wybranej trasy). Ciąg pieszy, z którego mają korzystać pasażerowie od strony, po której znajduje się zasadnicza część zabudowy Zebrzydowice jest podporządkowany uliczce dojazdowej obsługującej marginalny ruch dojazdowy do nastawni (kilka samochodów dziennie). To absurd. Znaczenie funkcjonalne jest odwrotne.

Odpowiedź Inwestora

Ograniczona dostępność terenu (pomiędzy dwoma budynkami mieszkalnymi) wygenerowała takie a nie inne rozwiązanie. Szerokość drogi wynika z konieczności dojazdu do budynków mieszkalnych i nowoprojektowanej nastawni straży pożarnej. Dojście piesze od strony ul. Kochanowskiego do przejścia podziemnego nie jest skomplikowanym układem, albowiem obszar działki pomiędzy ul. Kochanowskiego a torami stanowi strefę zamieszkania dla dwóch budynków i będzie odpowiednio osygnalizowane. W związku z tym pierwszeństwo poruszania w takiej strefie posiadają piesi a ruch samochodów dla dwóch budynków i nastawni kolejowej, która docelowo będzie zdalnie sterowana – będzie znikomy. Oczywiście jest, że ruch pieszy będzie tam większy niż ruch samochodów. Powinno to zapewnić bezpieczeństwo pieszym.

7. Wnioskujemy o nakazanie wyposażenia stacji w tor do czyszczenia i odfekalniania taboru, spełniający następujące warunki:

- długość toru min. 140 m;
- układ torowy umożliwiający bezpośredni (bez konieczności manewrów czyli zmiany kierunku jazdy) wjazd na tor i zjazd z niego na co najmniej 2 tory wyposażone w krawędzie peronowe;
- na długości 140 m wyposażenie toru w szczelną nawierzchnię bezpodsypkową z drogą techniczną (lub peronem technicznym) przylegającą do toru na tym odcinku, również o nawierzchni szczelnej;
- nawierzchnia toru i drogi wyposażona w odprowadzenie wody z instalacją do podczyszczania (separator olejów i osadnik);
- wyposażenie w stanowisko do odfekalniania;
- wyposażenie w instalację do nawadniania toalet;
- wyposażenie w gniazda elektryczne do podłączania odkurzaczy przemysłowych i innych urządzeń elektrycznych prowadzenia procesów czyszczenia taboru;
- wyposażenie w oświetlenie;
- ogrodzenie toru wraz z drogą techniczną (może być w ramach ogrodzenia całego terenu stacji);
- wyznaczenie stanowisk gromadzenia odpadów w sposób zapewniający segregację;
- wyposażenie w pomieszczenia magazynowe i socjalne obsługi czyszczenia taboru (mogą być elementem innych budynków - np. nastawni).

Uzasadnienie: Stacja jest stacją końcową dla pociągów regionalnych nieraz bardzo długich relacji (np. Katowice - Zebrzydowice), na której pociągi kończą bieg, są zawracane, nocowane. Musi być wyposażona w udostępnianą przez zarządcę infrastruktury podmiotom wykonującym na rzecz przewoźników usługi czyszczenia taboru infrastrukturę do czyszczenia taboru. Obecnie w Polsce tego typu czynności wykonywane są w warunkach urągających wszelkim standardom i przepisom, w tym także przepisom ochrony środowiska (np. mycie taboru na nawierzchniach nieszczelnych z wsiąkaniem ścieków w grunt, bez pozwoleń wodno-prawnych na odprowadzanie ścieków itd). Nieprawidłowości zostały opisane w raporcie CZT nr 1/2014 "Utrzymanie czystości taboru kolejowego w Polsce" (dostępny pod skrótem: <http://bit.ly/IDEN16T>). Raport ten pokazuje też praktykę zagraniczną i przykłady jak infrastruktura do czyszczenia taboru powinna wyglądać.

W konkretnym przypadku stacji Zebrzydowice uważamy, że postulowany tor do czyszczenia taboru można zorganizować na torze nr 102 lub 104 pod warunkiem zapewnienia użytkowej długości objętej drogą techniczną 140 m, zastosowania szczelnej nawierzchni, w tym drogi technicznej (lub peronu technicznego) i spełnienia pozostałych w/w warunków.

Wnioskowana długość toru wynika z konieczności zapewnienia obsługi składu złożonego z 2 typowej długości ezt.

Odpowiedź Inwestora

Liczba oraz rodzaj torów został zaprojektowany zgodnie z zaleceniami zamawiającego, który nie odpowiada za obsługę techniczną składów. Działania polegające na obsłudze składów pociągów pod względem czyszczenia itd. realizowane są przez przewoźników i to od ich decyzji zależy gdzie organizują swoje zaplecza techniczne do pełnej obsługi składów

pasażerskich. Dla stacji Zebrzydowice nie przewiduje się wykonywania pełnej obsługi pociągów pasażerskich. Z takimi potrzebami nie zwrócił się przewoźnik – Koleje Śląskie. Tory 102 i 104 mają długości użyteczne powyżej 140 m co umożliwia odstawianie na nie składów pasażerskich. Odstawianie i postój nie jest jednoznaczny z pełną obsługą takich składów.

8. Wyposażenie stacji objętej zakresem modernizacji w zadaszony parking dla rowerów ze stojakami w kształcie odwróconej litery U.

Uzasadnienie: Należy zapewnić możliwość bezpiecznego parkowania rowerów przy stacjach i przystankach osobowych. Przyczyni się to do zwiększenia potoków pasażerskich. Stojaki powinny mieć kształt odwróconej litery U, gdyż tylko taki stojak umożliwia przypięcie roweru w sposób bezpieczny, tzn. możliwe jest przypięcie zarówno ramy roweru, jak i obu kół. Zadaszenie, np. w postaci lekkiej wiaty dodatkowo zwiększy wygodę użytkowników i zachęci do korzystania z przyjaznego środowiska łańcucha mobilności.

Odpowiedź Inwestora

Wnioskodawca informuje, że na etapie przygotowania dokumentacji przedprojektowej nie zostały określone miejsca parkowania rowerów. PKP PLK S.A. popiera przyjazne sposoby podróżowania, w tym możliwość dojazdu do stacji rowerem i zapewnienie możliwości jego pozostawienia w obrębie stacji. Lokalizacje takich miejsc parkingowych zostaną uzgodnione z Urzędem Gminy Zebrzydowice na etapie realizacji projektu budowlanego tak, aby wyjść naprzeciw oczekiwaniom pasażerów.

9. Wyposażenie peronów i przejścia podziemnego w monitoring wizyjny.

Uzasadnienie: Należy zapewnić ochronę przed wandalizmem i bezpieczeństwo pasażerów.

Odpowiedź Inwestora

W projekcie technicznym przewidziane jest wyposażenie peronów i przejścia podziemnego w monitoring wizyjny. W raporcie środowiskowym nie została zawarta taka informacja, gdyż nie ma wpływa ona na oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto Pan Krzysztof Rytel wnioskował również o wszczęcie działań zmierzających do zawarcia ugody pomiędzy stronami w trybie art. 114 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego. Tutejszy organ, w piśmie z dnia 4 lutego 2016 r. znak WOŚ.4201.3.2014.AS2.16, poinformował że przywołany artykuł określa jednoznacznie uczestników ugody, tj. strony postępowania o spornych interesach. Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu, nie jest stroną niniejszego postępowania. Nie jest także podmiotem na prawach strony, ponieważ postanowieniem z dnia 26 stycznia 2016 r. znak WOŚ.4201.3.2014.AS2.13, tutejszy organ odmówił dopuszczenia fundacji do przedmiotowego postępowania na prawach strony. Jednak nawet gdyby fundacja była uczestnikiem postępowania na prawach strony, nie jest dopuszczalne zawarcie ugody pomiędzy stroną a podmiotem na prawach strony, ponieważ postępowanie nie dotyczy jej praw i obowiązków, a jej udział w postępowaniu ma charakter tylko procesowy. Wobec powyższego wniosek powyższy nie mógł zostać uwzględniony.

Tutejszy organ, rozpatrzył wszystkie wniesione w ramach udziału społecznego uwagi.

Niniejsza decyzja nie zawiera warunków postulowanych przez fundację, z uwagi przede wszystkim na to, że dotyczą one w większości rozwiązań niebędących przedmiotem postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji.

Należy zauważyć, że część postulatów wniesionych przez Fundację dotyczy zakresu, co do którego tutejszy organ nie jest właściwy do orzekania. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa bowiem środowiskowe uwarunkowania realizacji planowanego przez Inwestora zamierzenia. Szczegółowy zakres ww. decyzji określa art. 82 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Wydaje się ją, zgodnie z art. 73 cyt. wyżej ustawy, na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, zatem organ wydający decyzję jest związany żądaniem strony (wnioskiem) i nie może z urzędu rozszerzać zakresu inwestycji (o dodatkowy tor do odfekalniania, skrócenie drogi dojścia do peronów poprzez przeprojektowanie układu torowego, o wiaty peronów przekrywające całą drogę od wyjścia z przejścia podziemnego, zaprojektowanie wygodnego dojścia pieszego od ul. Kochanowskiego do wejścia podziemnego, o wyposażenie stacji w zadaszony parking dla rowerów ze stojakami w kształcie odwróconej litery U). Ponadto decyzja administracyjna nie może powielać zapisów obowiązujących aktów prawnych, w tym rozporządzeń (rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (DZ.U.151, poz. 987) oraz Rozporządzenia Komisji Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014r., dotyczącym specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej), czy też norm oraz zabraniać stosowania materiałów, które prawem nie są zakazane (PVC).

Z wyjaśnień przedłożonych przez Inwestora wynika, że część postulatów fundacji CZT, została uwzględniona w planowanym zamierzeniu (realizacja peronów w wysokości 0,76 m nad główkę szyny, budowa krawędzi peronów w odległości 1675 mm od osi toru, wyposażenie peronów i przejścia podziemnego w monitoring wizyjny), znajdują się one w projekcie budowlanym. Podobnie przedstawia się sprawa parkingów rowerowych, których lokalizacja przed złożeniem projektu budowlanego, zostanie uzgodniona z Wójtem Gminy Zebrzydowice.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, obejmującej:

- 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- 2) uzyskanie opinii Państwowego Inspektora Sanitarnego w Cieszynie, na etapie stwierdzania konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a następnie w trakcie jej trwania,
- 3) zapewnienie udziału społeczeństwa,

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, zawiadomił strony (obwieszczeniem z 12.02.2016) o zakończeniu gromadzenia materiału dowodowego oraz zgodnie z art. 10 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Żadna ze stron nie skorzystała z ww. prawa, wobec powyższego, opierając się na zgromadzonym materiale dowodowym, tut. organ orzekł jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Jeżeli inwestycja będzie wiązała się ze niszczeniem siedlisk gatunków chronionych roślin, zwierząt i grzybów, konieczne jest uzyskanie zezwolenia, o którym mowa w art. 56 ust. 2 ustawy z 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody, na odstępstwo od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 tejże ustawy, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą lub częściową. Właściwym organem w sprawie wydawania powyższych zezwoleń jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach

mgr Bernard Błaszczak

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Katowicach

40-032 Katowice
ul. Dąbrowskiego 22
241051947

-4-

Stwierdza się, że niniejsza
decyzja stała się ostateczna
z dniem 19.04.2016

gł. specjalista Anna Sopol

Otrzymują za dowodem doręczenia:

1. Dariusz Koliński
Egis Poland Sp. z o.o.
02-670 Warszawa, ul. Puławska 182
2. pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa, poprzez obwieszczenie
3. WOŚ aa.

Za wydanie niniejszej decyzji
została uiszczona opłata skarbową
w wys. 205 zł (dwieście pięć złotych)
gł. specjalista Anna Sopol

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.)

I. ZAKRES PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie obejmować będzie odcinki linii kolejowych:

- 1) Nr 93 Katowice – Zebrzydowice w km od 74+200 do km 76+327 (zgodnie z kilometrażem projektowym),
- 2) Nr 90 Zebrzydowice – Kaczyce od rozjazdu na stacji do km 13+900.

Planowany zakres przedsięwzięcia obejmować będzie, m.in.: budowę, przebudowę i rozbiórkę, m.in.: układów torowych wraz z podtorzem, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obiektów inżynierskich (wiadukty kolejowe, przejście dla pieszych pod torami oraz ściana oporowa wraz z rampą), dróg dojazdowych do budynków technicznych i fragmentów nawierzchni bitumicznych w ciągach przebudowywanych wiaduktów kolejowych, chodników (nawierzchnia peronów i placów przed budynkiem dworca), peronów wraz z małą architekturą, urządzeń teletechniki, elementów elektroenergetyki nietrakcyjnej i sieci trakcyjnej wraz z jej zasilaniem oraz inżynieryjnym uzbrojeniem terenu (sieci).

Ponadto, przeprowadzona zostanie rozbiórka i/lub remont istniejących obiektów oraz budowa nowych obiektów kubaturowych, w tym budynków technicznych (magazynowe, warsztatowe) i budynków służących do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z ich wyposażeniem (kanalizacja ogólnospławna, wodociąg, zasilanie elektryczne, itd.).

Przewidywany zakres prac zakłada modernizację stacji w taki sposób, aby przesunąć tory stacyjne będące po stronie północnej bliżej torów głównych zasadniczych, przez co zagospodaruje się teren, który obecnie nie jest funkcjonalnie wykorzystany, a tym samym oddali się układ torowy od istniejącej zabudowy w ciągu ul. Kochanowskiego.

Podstawowe założenia dotyczące modernizacji stacji w zakresie układu funkcjonalnego przewidują w zakresie układów torowych, w tym podtorza wraz z urządzeniami odwodnienia:

- 1) minimalizację kolizyjnych przebiegów pociągów towarowych kończących i rozpoczynających bieg,
- 2) budowę torów głównych dodatkowych po południowej, jak i po północnej stronie stacji dla tranzytowych pociągów towarowych umożliwiającą wjazd/wyjazd pociągów na nie w ramach zorganizowanych jazd pociągowych,
- 3) możliwość wjazdu na tory główne zasadnicze z prędkościami 160 km/h.

II. UKŁADY TOROWE, ODWODNIENIE PODTORZA I KANALIZACJA

1. Układy torowe

Przebudowa układów torowych została przewidziana w obszarze ograniczonym przez następujące odcinki wyznaczone na liniach kolejowych (tory szlakowe) Nr 93 i 90:

- 1) początek opracowania na nowoprojektowanym (projekt E65 – Południe) przebiegu szlaku Pruchna – Zebrzydowice w ciągu linii kolejowej Nr 93 według pikietażu projektowanego szlaku w km 74+200 przyjmując w tym punkcie pikietaż projektowy jako km 74+200 dla obu nowoprojektowanych torów głównych zasadniczych zlokalizowanych w ciągu linii kolejowej Nr 93,
- 2) początek opracowania na istniejącym przebiegu linii kolejowej Nr 93 według istniejącego kilometrażu w km 75+900 na szlaku Pruchna – Zebrzydowice; punkt ma znaczenie jedynie do celów szacowania rozbiórek (tj. podziału rozbiórek pomiędzy projekty, dalsza część rozbiórek należy do projektu E65 – Południe),
- 3) koniec opracowania na linii kolejowej Nr 93 według istniejącego pikietażu w km 78+038 na szlaku Zebrzydowice – Petrovice u Karviné; układ torowy w planie i profilu nawiązuje do opracowania E65 – Południe,
- 4) początek opracowania na linii kolejowej Nr 90 według istniejącego pikietażu w km 13+900 na szlaku Zebrzydowice – Kończyce; układ torowy w planie i profilu nawiązuje do opracowania E65 – Południe,
- 5) koniec opracowania na linii kolejowej Nr 90 na stacji kolejowej Zebrzydowice.

Zakres robót obejmować będzie rozbiórkę istniejących i budowę nowych odcinków torów głównych zasadniczych oraz rozbiórkę i budowę torów głównych dodatkowych, torów bocznych zelektryfikowanych, torów bocznych nieelektryfikowanych oraz rozjazdów kolejowych. Wszystkie tory planuje się jako bezстыkowe.

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się połączenie projektowanego układu z torami należącymi do PKP Cargo (tory Nr 309, 319, 321, 323, 327, 69a, 33, 35) oraz budowę torów odstawczych (Nr 200 i 202) dla potrzeb zaplecza technicznego PKP PLK.

Do obsługi ruchu pasażerskiego przewidziano 2 perony: dwukrawędziowy peron Nr 1 o długości 200 m zlokalizowany przy torach Nr 8 i 10 oraz dwukrawędziowy peron Nr 2 o długości 400 m przy torach Nr 1 i 2.

Dojścia do peronów zaplanowano przez nowoprojektowany tunel łączący ul. Dworcową z ul. Kochanowskiego, który będzie dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wyjścia na perony zorganizowano poprzez pochylnie na całej długości.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia przewiduje się także budowę toru (Nr 303) do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia, w ramach układów torowych przewiduje się likwidację torów znajdujących się w granicach terenu inwestycyjnego, tj.:

- 1) (strona północna) tor Nr 40, 38, 46, 46, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65 – tory boczne zlokalizowane wzdłuż ulicy Kochanowskiego (droga wojewódzka DW Nr 937);
- 2) (strona południowa) tor Nr 68, 64, 63, 61, 60, 8, 6, 4, 2 – tory boczne zlokalizowane wzdłuż ulicy Dworcowej.

2. Urządzenia odwodnienia podtorza (drenaż) i kanalizacja

1. Odwodnienie torów

W zakresie urządzeń odwodnienia podtorza dla wód opadowo-roztopowych planowane przedsięwzięcie obejmować będzie wybudowanie ciągów drenaży odwadniających zlokalizowanych wzdłuż wszystkich modernizowanych torów, na co drugim międzytorzu.

Na terenie stacji nie przewiduje się odprowadzania wód opadowych do istniejącej kanalizacji deszczowej (miejskiej). Wyjątek stanowi przebudowywany wiadukt kolejowy znajdujący się w km 77+527 linii kolejowej Nr 93, z którego woda opadowo-roztopowa odprowadzana będzie poza nasyp kolejowy do wpustów ulicznych w ul. Dworcowej.

W związku z realizacją projektu przewiduje się, że łączna długość projektowanej kanalizacji deszczowej grawitacyjnej wyniesie ok. 1100 m i ciśnieniowej wyniesie również ok. 1100 m.

2. Odwodnienie peronów i wiat peronowych

Woda z peronów zbierana będzie korytkami odwodnienia liniowego, ułożonymi wzdłuż osi peronów. Przy pomocy skrzynek wielofunkcyjnych rozmieszczonych, ok. co 50 m, zbierana będzie do kanalizacji ułożonej pod powierzchnią peronów. Do tej samej kanalizacji będzie odprowadzana woda opadowa z wiat peronowych przy pomocy pionowych rur spustowych. Kanalizacja pod peronem będzie włączona do systemu drenaży i dalej odprowadzana grawitacyjnie.

3. Odwodnienie drogi pod wiaduktem kolejowym w km 74+442

Woda opadowa spływająca pod wiaduktem kolejowym odprowadzana będzie do przebudowywanej po istniejącej trasie, kanalizacji deszczowej przy pomocy wpustów ulicznych zlokalizowanych w ul. Kochanowskiego. Istniejąca kanalizacja deszczowa będzie przebudowywana z uwagi na modernizowany w znacznym stopniu obiekt mostowy oraz niewielkie przesunięcie istniejącej drogi (ul. Jana Kochanowskiego) w ciągu obiektu mostowego. Przebudowywany odcinek drogowy będzie miał długość ok. 40 m.

4. Odwodnienie przejścia pod torami w km 74+725

Woda z przejścia podziemnego zbierana będzie korytkami odwodnienia liniowego, ułożonymi wzdłuż osi przejścia, a następnie kierowana do pompowni znajdującej się w samym przejściu podziemnym. Dalej tłoczona będzie do studni rozprężnej zlokalizowanej w międzytorzu i grawitacyjnie odprowadzana systemem drenaży.

5. Odwodnienie drogi pod wiaduktem kolejowym w km 75+815

Woda opadowa spływająca pod wiaduktem kolejowym odprowadzana będzie do przebudowywanej po istniejącej trasie, kanalizacji deszczowej przy pomocy wpustów ulicznych. Istniejąca kanalizacja deszczowa będzie przebudowywana z uwagi na modernizowany w znacznym stopniu obiekt mostowy oraz biegnącą pod nim drogę (ul. Dworcowa).

6. Odwodnienie toru specjalnego

Tor specjalny będzie stanowił hermetyczny system działający w obiegu zamkniętym bez możliwości przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych. Zostanie on zlokalizowany w km 76+070 – 76+300 LK Nr 93.

Hermetyzacja toru specjalnego polegać będzie na uszczelnieniu za pomocą paneli w kształcie płytek niecek o odpowiednim nachyleniu i wymiarach, z otworem spustowym, służącym do odprowadzania zebranych substancji z powierzchni panelu do studzienki systemowej zamontowanej pod jego powierzchnią, pomiędzy podkładami kolejowymi, a następnie odprowadzeniu jej kanalizacją przemysłową do zbiornika bezodpływowego. Zebrane w trakcie przeładunku z uszkodzonego taboru (stan awaryjny) w zbiorniku substancje płynne będą z niego wypompowywane przez stosowne podmioty. Otwory spustowe w panelach w stanie normalnym będą zamknięte, uniemożliwiając gromadzenie się wód opadowo-roztopowych w zbiorniku bezodpływowym. W sytuacji awaryjnej następować będzie ich samoczynne, bądź manualne otwarcie.

III. URZĄDZENIA STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM (srk)

Przebudowa w zakresie urządzeń srk obejmować będzie zabudowę komputerowych urządzeń srk, włączonych do nowego budynku Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) zlokalizowanego na stacji kolejowej Czechowice Dziedzice, pełniącego rolę nastawni zdalnego sterowania oraz Centrum Utrzymania i Diagnostyki (CUID), z którego będzie prowadzona ich obsługa.

W zakresie stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym przewidziano budowę nowej sieci kabli magistralnych i lokalnych, urządzeń sterowania i kontroli położenia zwrotnic oraz instalację urządzeń licznikowej kontroli nie zajętości torów i rozjazdów i włączenie urządzeń stacyjnych do systemów nadrzędnych – LCS.

Ponadto przewiduje się wymianę sygnalizatorów przytorowych i demontaż istniejących urządzeń srk.

IV. OBIEKTY INŻYNIERYJNE

Tabela nr 1 Orientacyjna lokalizacja obiektów inżynierskich

Lp.	Nazwa obiektu inżynierskiego na linii kolejowej Nr 93	Kilometraż istniejący/projektowany	Zakres prac
1	Wiadukt kolejowy – droga wojewódzka DW 937	76+149 / ok. 74+442	przebudowa

Lp.	Nazwa obiektu inżynierskiego na linii kolejowej Nr 93	Kilometraż istniejący/projektowany	Zakres prac
2	Przejście pod torami pomiędzy budynkiem stacyjnym, a ul. Kochanowskiego (dojście do peronów)	76+400 / ok. 74+725	rozbiórka/budowa
3	Wiadukt kolejowy pod ul. Dworcową	77+527 / ok. 75+815	przebudowa
4	Ściana oporowa wzdłuż istniejącego wiaduktu kolejowego pod ul. Dworcową	77+527 / ok. 75+815	przebudowa

V. SKRZYŻOWANIA Z DROGAMI W POZIOMIE SZYN W TYM DROGI DOJAZDOWE I INNE OBIEKTY DROGOWE

Zakres robót drogowych obejmować będzie:

- 1) budowę dojazdu do budynku działki drogowej i garażu drezyn (ok. km 75+750 LK Nr 93) o długości ok. 100 m i przekroju ok. 4 m i nawierzchni spełniającej wymagania do przenoszenia ruchu samochodów osobowych; w ramach budowy dojazdu nie przewiduje się budowy miejsc postojowych dla pojazdów samochodowych,
- 2) budowę drogi dojazdowej do przewidzianej nowej nastawni o długości ok. 61 m. Rozpatrywany dojazd na terenie stacji łączy się z drogą wojewódzką DW Nr 937 i jest zlokalizowany pomiędzy budynkami przy ul. Kochanowskiego Nr 56 i 58,
- 3) budowę chodników dla pieszych prowadzących od drogi wojewódzkiej DW Nr 937 (ul. Kochanowskiego) do projektowanego przejścia podziemnego dla pieszych (km 74+725) prowadzącego do budynku stacyjnego oraz planowanej nowej nastawni,
- 4) budowę nawierzchni chodnikowej dla pasażerów przed budynkiem stacyjnym. Plac ten został tak zaprojektowany, aby była możliwość dojścia z przejścia podziemnego do budynku stacyjnego,
- 5) korektę drogi na długości ok. 40 m po przebudowie wiaduktu kolejowego w ciągu drogi DW Nr 937 oraz wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w ciągu ul. Dworcowej,
- 6) budowę drogi przeciwpożarowej do toru specjalnego Nr 303 o łącznej długości ok. 235 m, zlokalizowanej od km 76+065 do km 76+255 LK Nr 93 zakończonej placem manewrowym o powierzchni ok. 420 m².

VI. KUBATURA

W zakresie obiektów kubaturowych w związku z realizacją projektu przewiduje się rozbiórkę obiektów należących do Inwestora oraz budynków należących do innych spółek PKP S.A., a kolidujących z nowym układem torowym, bądź zbędnych z punktu widzenia utrzymania ruchu. Ponadto, w związku z planowanym przedsięwzięciem przewiduje się remont budynków zaplecza technicznego zlokalizowanych na terenie realizowanego przedsięwzięcia, co obejmuje remont budynku schroniska ISE, budynku magazynowo-administracyjnego ISE, budynku wiaty magazynowej i magazynu typu „Rybnik” oraz budynku PKP PLK S.A. Sekcji Eksploatacji i garaż drezyn.

W związku realizacją przedsięwzięcia wybudowany zostanie jeden obiekt kubaturowy – nastawnia, która będzie zastępowała dotychczas istniejące nastawnie.
Realizacja projektu nie będzie związana z koniecznością ingerencji w infrastrukturę cywilną w zakresie obiektów kubaturowych w posiadaniu podmiotów prywatnych.

VII. ELEKTROENERGETYKA NIETRAKCYJNA

W ramach inwestycji planuje się kompleksową przebudowę stacji w zakresie systemów i urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej o napięciu do 1kV, urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów i oświetlenia zewnętrznego terenów i obiektów, instalacji wewnętrznych w obiektach kubaturowych i przyłącza elektroenergetycznego.

Zakres zakładanych prac obejmować będzie:

- 1) przebudowę istniejących przewodów linii napowietrznych na skrzyżowaniach z siecią trakcyjną przewidzianych do przebudowy z linii napowietrznej na kablową poprzez wykonanie przepustów kablowych pod nowym układem torowym stacji i ułożenie odcinka linii kablowej średniego napięcia (SN) w rurach osłonowych wraz z wyprowadzeniem go na przebudowywane słupy krańcowe zlokalizowane po obu stronach torów,
- 2) przebudowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- 3) przebudowę oświetlenia zewnętrznego obiektów i terenów kolejowych – wyznaczone torowiska i głowice rozjazdowe, perony i ciągi komunikacyjne, obiekty kubaturowe i nowo zagospodarowywane tereny,
- 4) przebudowę oraz budowę instalacji elektrycznych w przybudowywanych i nowo budowanych obiektach,
- 5) przebudowę przyłącza, sieci rozdzielczej i zasilającej niskiego napięcia (nN).

VIII. TELETECHNIKA

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia w zakresie teletechniki przewiduje się przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej występującej wzdłużnie do torów oraz przebudowę prostopadłych kolizji zidentyfikowanych w granicach planowanego przedsięwzięcia z obcymi operatorami telekomunikacyjnymi.

Wzdłuż linii kolejowych planuje się budowę dwóch kabli światłowodowych, tj. podstawowego oraz domykającego pętlę transmisyjną, wybudowanych po dwóch stronach układu torowego z zachowaniem niezależnych przebiegów trasowych. Dla potrzeb sterowania ruchem kolejowym przewiduje się budowę kabla miedzianego ułożonego we wspólnym wykopie z rurociągiem kablowym przygotowanym dla kabla światłowodowego.

Dla potrzeb urządzeń informacji podróży (systemu nagłośnienia, zegarów, wizualnej informacji podróży) przewiduje się budowę w peronach kanalizacji teletechnicznej.

IX. ZASILANIE I SIEĆ TRAKCYJNA

W zakresie zasilania sieci przewiduje się wymianę sieci trakcyjnej nad torami głównymi zasadniczymi, głównymi dodatkowymi i torami bocznymi na odcinkach szlakowych i stacyjnych, przebudowę konstrukcji wsporczych (bramki i słupy trakcyjne) i systemów ochrony przeciwprzepięciowej. Po planowanej przebudowie monitorowanie i sterowanie odłącznikami sieci trakcyjnej oraz nadzorowanie podstacji trakcyjnych, kabin sekcyjnych będzie się odbywało z budynku LCS.

X. SIECI I KOLIZJE

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia i związaną z tym przebudową stacji kolejowej Zebrzydowice w zakresie przebudowy układu torowego, układu drogowego, przebudowy obiektów inżynierskich oraz kubaturowych, zajdzie konieczność usunięcia bądź przebudowy kolizji z sieciami podziemnymi, tj.: siecią kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej, siecią gazową, siecią elektryczną i teletechniczną.

Przewiduje się, że w ramach prowadzonych prac napotkane kolizje będą usuwane w sposób ograniczony do niezbędnego minimum, tj. będą prowadzone w granicach przewidywanego terenu planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach

mgr Bernard Błaszczuk

 egis Poland

Data	21 MAR. 2016
Numer	651
Odpowiedzialny:	DK
Kopla:	
Załączniki:	