



ZADANIE 1
CZECHOWICE DZIEDZICE

RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

CZERWIEC 2014R.

**PROJEKT TEN PRZYCZYNIĄ SIĘ DO ZMNIJSZENIA RÓŻNIC SPOŁECZNYCH I GOSPODARCZYCH POMIĘDZY
OBYWATELAMI UNII EUROPEJSKIEJ**

PERSONEL WYKONAWCY		
Stanowisko:	Imię i nazwisko:	Podpis:
Koordinator Projektu:	Dariusz Koliński	
Skład zespołu opracowującego:		
Kierownik zespołu opracowującego	Robert Urbaniak	
Specjalista	Jan Pryzowicz	
Specjalista	Monika Sułek	
Specjalista	Iwona Kreft-Boufał	
Specjalista	Anna Szubert	
Specjalista	Magdalena Sakowska	
Specjalista	Beata Kojtek	
Akustyka	Radosław Kucharski	
Akustyka	Krystyna Roguska	

SPIS TREŚCI

1 WSTĘP	6
2 PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.....	6
3 PODSTAWA FORMALNO – PRAWNA OPRACOWANIA.....	6
4 OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA	7
4.1 Wstęp.....	7
4.1.1 Warianty przedsięwzięcia	7
4.1.2 Etapowanie inwestycji	7
4.1.3 Fazy planowanego przedsięwzięcia (faza eksploatacji, realizacji i likwidacji)	7
4.2 Charakterystyka przedsięwzięcia w stanie istniejącym i projektowanym oraz warunki użytkowania terenu w fazie realizacji i eksploatacji w wariantach 1 i 2	8
4.2.1 Opis stanu istniejącego	8
4.2.2 Lokalizacja wariantów planowanego przedsięwzięcia	8
4.2.3 Opis rozwiązań projektowych – Wariant 1 i 2.....	8
4.2.3.1 Struktura zaludnienia w rejonie planowanego przedsięwzięcia i korzyści społeczne związane z jego realizacją.....	8
4.2.3.2 Powierzchnia obiektu budowlanego i powierzchnia zajmowanej nieruchomości.....	9
4.2.3.3 Układy torowe	9
4.2.3.4 Urządzenia odwodnienia podtorza (drenaż) i kanalizacja	10
4.2.3.5 Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	11
4.2.3.6 Obiekty inżynierskie.....	11
4.2.3.7 Skrzyżowania z drogami w poziomie szyn w tym drogi dojazdowe i inne obiekty drogowe	11
4.2.3.8 Kubatura	12
4.2.3.9 Elektroenergetyka nietrakcyjna.....	12
4.2.3.10 Teletechnika.....	12
4.2.3.11 Zasilanie i sieć trakcyjna	12
4.2.3.12 Sieci i kolizje	13
4.2.3.13 Charakterystyka procesów produkcyjnych	13
5 OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH W REJONIE PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	13
5.1 Stan prawny terenu – Uwarunkowania przestrzenne	13
5.2 Warunki klimatyczne, sanitarne powietrza oraz uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.....	14
5.2.1 Klimat.....	14
5.2.2 Stan jakości powietrza w rejonie planowanej inwestycji	14
5.2.3 Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej	14
5.3 Morfologia terenu	14
5.4 Geologia	15
5.4.1 Charakterystyka obszaru	15
5.4.2 Wyniki badań geotechnicznych	15
5.4.3 Surowce mineralne, szkody górnicze i osuwiska	15
5.5 Wody powierzchniowe.....	15
5.5.1 Jakość wód powierzchniowych w rejonie inwestycji.....	15
5.5.2 Wyniki badań jakości wód opadowych i roztopowych oraz prób gruntu dla terenu planowanego przedsięwzięcia	16
5.5.3 Powierzchniowe wody stojące.....	16
5.6 Hydrogeologia	16
5.7 Gleba	16
5.8 Krajobraz.....	16
5.9 Zabytki, stanowiska archeologiczne i dobra kultury w rejonie planowanego przedsięwzięcia	17

5.9.1	Obiekty zabytkowe i dobra kultury.....	17
5.9.2	Stanowiska archeologiczne	17
5.10	Opis elementów przyrodniczych środowiska zidentyfikowanych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia	17
5.10.1	Metodyka inwentaryzacji przyrodniczej	17
5.10.2	Szata roślinna	17
5.10.2.1	Chronione siedliska przyrodnicze	17
5.10.2.2	Chronione gatunki roślin	18
5.10.3	Zwierzęta	18
5.10.4	Obszary chronione, w tym obszary Natura 2000	19
6	OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO ANALIZOWANYCH WARIANTÓW	19
6.1	Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia – wariant bezinwestycyjny	19
6.1.1	Oddziaływanie na warunki sanitarne powietrza	19
6.1.2	Oddziaływanie na warunki akustyczne.....	20
6.1.3	Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne	20
6.1.4	Oddziaływanie na środowisko glebowe.....	20
6.1.5	Oddziaływanie na krajobraz	20
6.1.6	Oddziaływanie na przyrodę (chronione gatunki zwierząt i roślin oraz siedliska przyrodnicze)	20
6.1.6.1	Oddziaływanie na obszary Natura 2000	21
6.1.6.2	Oddziaływanie na pozostałe obszary chronione	21
6.1.7	Konflikty społeczne i oddziaływanie na życie ludzi.....	21
6.1.8	Oddziaływanie na obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne.....	21
6.2	Przewidywane oddziaływanie na środowisko wariantów inwestycji.....	22
6.2.1	Oddziaływanie na klimat akustyczny	22
6.2.1.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2.....	22
6.2.1.2	Faza eksploatacji – Wariant 1.....	23
6.2.1.3	Faza eksploatacji – Wariant 2.....	23
6.2.2	Oddziaływanie na powietrze	23
6.2.2.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2.....	23
6.2.2.2	Faza eksploatacji – wariant 1 i 2.....	24
6.2.3	Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne	24
6.2.3.1	faza realizacji – Wariant 1.....	24
6.2.3.2	Faza eksploatacji – Wariant 1.....	24
6.2.3.3	Faza realizacji – Wariant 2	24
6.2.3.4	Faza eksploatacji – Wariant 2.....	25
6.2.4	Oddziaływanie na wody.....	25
6.2.4.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2.....	25
6.2.4.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2.....	25
6.2.4.3	Wpływ przedsięwzięcia na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych	26
6.2.5	Oddziaływanie na krajobraz	26
6.2.5.1	Faza realizacji - wariant 1	26
6.2.5.2	Faza realizacji - wariant 2	26
6.2.5.3	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2.....	27
6.2.6	Oddziaływanie na obiekty zabytkowe.....	27
6.2.6.1	Faza realizacji – wariant 1 i 2	27
6.2.6.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2.....	27
6.2.7	Oddziaływanie na przyrodę i obszary chronione.....	28
6.2.7.1	Faza realizacji – Wariant 1	28
6.2.7.2	Faza realizacji – Wariant 2	29
6.2.7.3	Faza eksploatacji – wariant 1 i wariant 2	30
6.2.8	Gospodarka odpadami	32
6.2.9	Oddziaływanie elektromagnetyczne	32

6.2.9.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2.....	32
6.2.9.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2.....	32
6.2.10	Oddziaływanie skumulowane	32
6.2.10.1	Faza realizacji – wariant 1 i 2	33
6.2.10.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2.....	33
7	OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZENIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO	34
7.1	Środki minimalizujące oddziaływanie na powietrze	34
7.1.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2	34
7.1.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	34
7.2	Środki minimalizujące hałas	34
7.2.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2	34
7.2.2	Faza eksploatacji – wariant 1 i 2	35
7.3	Środki minimalizujące oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne	35
7.3.1	Faza realizacji - Wariant 1	35
7.3.2	Faza eksploatacji-Wariant 1	35
7.3.3	Faza realizacji – Wariant 2	35
7.3.4	Faza eksploatacji - Wariant 2	36
7.4	Oddziaływanie na wody powierzchniowe	36
7.4.1	Faza realizacji-Wariant 1 i 2	36
7.4.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	36
7.5	Oddziaływanie na krajobraz	37
7.5.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2	37
7.5.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	37
7.6	Środki minimalizujące oddziaływanie na zabytki	37
7.6.1	Faza realizacji – wariant 1 i 2	37
7.6.2	Faza eksploatacji – wariant 1 i 2	37
7.7	Środki minimalizujące oddziaływanie na przyrodę	37
7.7.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2	37
7.7.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	38
7.8	Gospodarka odpadami	38
7.8.1	faza realizacji – Wariant 1 i 2.....	38
7.8.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	39
7.9	Środki minimalizujące oddziaływanie pól elektromagnetycznych	39
7.9.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2	39
7.9.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	39
7.10	Oddziaływanie skumulowane	39
7.10.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2	39
7.10.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	39
8	PROPOZYCJE MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA. ANALIZA POREALIZACYJNA.....	39
9	OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA	40
10	ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH	40
11	ANALIZA WARIANTÓW WRAZ Z UZASADNIENIEM WARIANTU PRZYJĘTEGO DO REALIZACJI	41
12	OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ.....	41

12.1	Faza realizacji – Wariant 1 i 2.....	41
12.2	Faza eksploatacji – Wariant 1 i 2	41
12.3	Wnioski.....	42
13	MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA	42
14	WSKAZANIE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY NAPOTKANYCH PODCZAS OPRACOWYWANIA NINIEJSZEGO RAPORTU.....	42
15	PODSUMOWANIE I WNIOSKI Z PRZEPROWADZONEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO	44
15.1	Podsumowanie	44
15.2	Wnioski.....	44
15.2.1	Powietrze atmosferyczne	44
15.2.2	Klimat akustyczny	44
15.2.3	Środowisko gruntowo-wodne	44
15.2.4	Wody powierzchniowe.....	44
15.2.5	Krajobraz	45
15.2.6	Zabytki i stanowiska archeologiczne	45
15.2.7	Przyroda	45
15.2.8	Gospodarka odpadami	45
15.2.9	Promieniowanie elektromagnetyczne.....	45
15.2.10	Oddziaływanie skumulowane	45
15.2.11	Propozycje monitoringu. Analiza porealizacyjna	46
15.2.12	Obszar ograniczonego użytkowania	46
16	LITERATURA	47

1 WSTĘP

Niniejsze opracowanie - raport o oddziaływaniu na środowisko - stanowi element procedury oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i służy uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, co jest niezbędne w procedurze inwestycyjnej zmierzającej ostatecznie do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Planowana do przebudowy stacja kolejowa Czechowice Dziedzice (Zadanie 1) zlokalizowana jest na magistrali kolejowej E65/CE65 w ciągu VI Europejskiego Korytarza Transportowego o znaczeniu międzynarodowym (TENT-T) w obszarze multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (*Single European Transport Area – SEA*) na skrzyżowaniu linii kolejowych Nr 139 Katowice – Zwardoń i Nr 93 Trzebinia Zebrzydowice.

Zadanie inwestycyjne będzie współfinansowane ze środków unijnych w ramach Funduszu Spójności i realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, (POIiŚ), III OŚ PRIORYTETOWA *Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej (7.1-2.2)* 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”. i stanowi uzupełnienie zadania inwestycyjnego (stan projektowy) realizowanego równolegle w ramach projektów Nr FS2006/PL/16/C/PA/002 „Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E65-Południe Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice /Zwardoń – granica państwa- Etap I” oraz projektu POIiŚ 7.1-42 Prace przygotowawcze dla „Modernizacji linii kolejowej E65 – Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice /Zwardoń – granica państwa- faza II”.

2 PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiot opracowania stanowi raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko pn.: Zadanie 1 – stacja kolejowa Czechowice Dziedzice, realizowanego w ramach projektu pn. „Studium Wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacja linii kolejowej E65/CE65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń”.

Planowany zakres przedsięwzięcia obejmować będzie, m.in.: przebudowę linii kolejowej obejmującą uproszczenie układów torowych – geometrii przebiegu trasy oraz budowę nowej i rozbiórkę istniejących elementów infrastruktury kolejowej i technicznej na terenie stacji kolejowej Czechowice Dziedzice i terenie Sekcji Eksploatacji ISE zlokalizowanej przy ul. Barlickiego w Czechowicach – Dziedzicach.

3 PODSTAWA FORMALNO – PRAWNA OPRACOWANIA

Formalną podstawą niniejszego opracowania jest umowa zawarta pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) z siedzibą w Warszawie, przy ul. Targowej 74 [Inwestor], a konsorcjum firm [projektant] EGIS POLAND Sp. z o.o [lider] i Halcrow CH2M Hill.

Podstawę prawną niniejszej pracy stanowi postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 marca 2014r.; znak: WOOŚ.4201.2.2014.AS2, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze szczególnym uwzględnieniem zakresu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

4 OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

4.1 WSTĘP

W poniższych rozdziałach przedstawiono opis techniczny zakresu planowanego przedsięwzięcia realizowany w ramach przedmiotowego Studium Wykonalności.

4.1.1 WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem wariantowym. Zgodnie z założeniami dokumentacji przedprojektowej (SW) w celu wypełnienia wymogów zawartych w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OPZ), zespół projektowy wykonawcy rozważał możliwość realizacji przedsięwzięcia w dwóch wariantach realizacyjnych, wariantie 1 i 2.

Stacja kolejowa, jako obiekt już istniejący, w związku z realizacją zasadniczego zakresu inwestycji, jakim jest przebudowa układów torowych, nie zmieni swojej lokalizacji, a jej przebudowa prowadzona będzie w granicach istniejącego terenu, co odzwierciedla przewidywany zakres prac realizowany w wariantie 1 (W1) inwestycji.

W wariantie 2, ze względu za zakładaną przez Inwestora (OPZ) konieczność uzyskania odpowiednich prędkości wynoszących $V=160$ km/h z dopuszczalnymi ograniczeniami prędkości do wartości wynoszącej $V=80-120$ km/h uwzględniającą bezkolizyjne i kierunkowe skrzyżowanie linii kolejowych, na etapie prac studialnych rozważono rozdzielenie ruchu poprzez budowę w formie dwupoziomowego skrzyżowania linii kolejowych na szlaku linii kolejowej Nr 139 przechodzącej wiaduktem kolejowym nad linią Nr 93.

Budowa dwupoziomowego skrzyżowania linii kolejowych i związana z tym budowa całkowicie nowego przebiegu torów szlakowych kierunku stacja kolejowa Czechowice Dziedzice – Czechowice Dziedzice Południowe stanowi zasadniczą różnicę pomiędzy analizowanymi wariantami.

4.1.2 ETAPOWANIE INWESTYCJI

Inwestycja będzie realizowana w sposób etapowy, w oparciu o szczegółowo przygotowany projekt wykonawczy zawierający między innymi harmonogram faz prowadzonych robót budowlanych.

4.1.3 FAZY PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA (FAZA EKSPLOATACJI, REALIZACJI I LIKWIDACJI)

Zgodnie z wymogami ustawy ooś, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko uwzględnia oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji oraz likwidacji.

Jednakże, w związku z zapisami art. 66 ust 6 ustawy ooś, zakłada się, iż hipotetyczna faza likwidacji w zakresie potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego, w tym zdrowie ludzi, gdyby miała nastąpić, związana byłaby, m.in. z: oddziaływaniem na warunki sanitarne powietrza, oddziaływaniem na klimat akustyczny, oddziaływaniem na wody powierzchniowe i środowisko glebowe oraz oddziaływaniem na krajobraz i elementy przyrodnicze.

Zaproponowane w raporcie środki minimalizujące są rekomendowane również dla hipotetycznej fazy likwidacji, ze względu na podobny charakter prac przy rozbiórkach i likwidacji elementów infrastruktury kolejowej oraz podobnie oddziałujące procesy budowlane.

4.2 CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA W STANIE ISTNIEJĄCYM I PROJEKTOWANYM ORAZ WARUNKI UŻYTKOWANIA TERENU W FAZIE REALIZACJI I EKSPLOATACJI W WARIANTACH 1 I 2

4.2.1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Stacja kolejowa Czechowice Dziedzice jest obiektem istniejącym położonym w centrum miejscowości Czechowice-Dziedzice na przecięciu linii kolejowych Nr 139 (Katowice – Zwardoń) oraz Nr 93 (Trzebinia – Zebrzydowice – Granica Państwa).

W stanie obecnym stacja w ruchu pasażerskim obsługuje pociągi przejeżdżające tranzytem oraz pociąg kończące i rozpoczynające bieg. W ruchu towarowym obecnie obsługiwane są pociągi towarowe przejeżdżające tranzytem.

W celu określenia zakresu prac projektowych oraz stanu środowiska przeprowadzono ocenę techniczną i środowiskową infrastruktury technicznej i kolejowej na stacji.

W wyniku przeprowadzonej wizji lokalnej stwierdzono zły stan większości elementów infrastrukturalnych kwalifikujących stację do przeprowadzenia pełnej modernizacji.

4.2.2 LOKALIZACJA WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

W podziale administracyjnym kraju przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w południowej części województwa śląskiego, w powiecie bielskim, na terenie gminy Czechowice-Dziedzice w miejscowości Czechowice-Dziedzice.

Przebudowa stacji nie będzie związana ze zmianą jej lokalizacji w stosunku do stanu istniejącego w wariantach 1. W wariantach 2 wystąpi konieczność zmiany przebiegu odcinka torów linii kolejowej nr 93 o długości ok. 1,5 km.

Na stacji podobnie jak obecnie będą krzyżować się 2 linie kolejowe o znaczeniu państwowym: Nr 139 Katowice – Zwardoń oraz Nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice.

4.2.3 OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH – WARIANT 1 I 2

W poniższych rozdziałach przedstawiono charakterystykę wariantów planowanego przedsięwzięcia. Posadowienie przebudowywanych obiektów zaprezentowano na mapach – Projekt Zagospodarowania Terenu, tzw. PZT, stanowiących załącznik do właściwego raportu.

4.2.3.1 STRUKTURA ZALUDNIENIA W REJONIE PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA I KORZYŚCI SPOŁECZNE ZWIĄZANE Z JEGO REALIZACJĄ

4.2.3.1.1 STRUKTURA ZALUDNIENIA

Przedmiotowa inwestycja jest zlokalizowana w centralnej części miejscowości Czechowice-Dziedzice, charakteryzującej się gęstą zabudową. Planowane przedsięwzięcie w obu wariantach po stronie północnej na całej swojej długości, od skrzyżowania ul. Hutniczej i Legionów i dalej wzdłuż ul. Narutowicza i Drzymały do ul. Kraszewskiego graniczy z terenem przemysłowym.

Po stronie południowej zakres planowanego przedsięwzięcia na długości od skrzyżowania ul. Legionów i Kolejowej do ul. Sienkiewicza graniczy z terenami mieszkalnymi. Skoncentrowana zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna po południowej stronie linii kolejowej Nr 93 rozciąga się wzdłuż ulicy Kolejowej przechodzącej w ulicę Towarową. Od ul. Sienkiewicza do ul. Barlickiego, przy której znajduje się Sekcja Eksploatacji (ISE) Czechowice Dziedzice i dalej do torów szlakowych LK Nr 139, przedsięwzięcie graniczy z terenami przemysłowymi – rafineria LOTOS Czechowice Dziedzice.

Planowane przedsięwzięcie w wariantie 2, ze względu na zmianę podejścia do stacji z kierunku południowego, szlak Czechowice Dziedzice Południowe po LK NR 139, zaprojektowane jest jako rozwiązanie bezkolizyjne w formie dwupoziomowego skrzyżowania linii kolejowych Nr 93 i 139.

Projektowany układ torowy w wariantie 2 wymusza poszerzenie promienia łuku torów od strony południowo-wschodniej i przez to zajęcie pod inwestycję nowych terenów – stawy hodowlane Marianki, tj. teren znajdujący się pomiędzy ul. Marianki i ul. Kraszewskiego, a ul. Pionkową. Zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest wzdłuż ul. Marianki.

Szacunkowa liczba budowli mieszkaniowych określona na podstawie Topograficznej Bazy Danych określona dla obiektów znajdujących się w odległości 250 m od linii rozgraniczającej zakresu przedsięwzięcia wynosi 492 dla W1 i 502 dla W2.

Przy szacunkowej gęstości zaludnienia dla obszaru planowanego przedsięwzięcia wraz z buforem strefy potencjalnego oddziaływania określono liczbę ludzi (GUS) narażonych na oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia w wariantie 1 wyniesie 500 osób, natomiast w wariantie 2 – 400.

4.2.3.1.2 KORZYŚCI SPOŁECZNE

Jak wynika z przeprowadzonej analizy trendów w ruchu pasażerskim, określonych jako średniodobowa wymiana pasażerów dokonywana na stacji, jej modernizacja przyczyni się do widocznego wzrostu (w obu wariantach) ilości pasażerów korzystających z kolei (stacji) z ok. 2000 os./dobę w momencie oddania inwestycji do użytku do ok. 3500 os./dobę w roku 2027.

Ponadto jak wynika z zamieszczonego poniżej schematu graficznego zaniechanie realizacji inwestycji spowoduje spadek liczby pasażerów z ok. 2000 os./dobę do ok. 1500 os./dobę.

4.2.3.2 POWIERZCHNIA OBIEKTU BUDOWLANEGO I POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI

Szacuje się, że całkowita powierzchnia nieruchomości określona jako przewidywany teren przedsięwzięcia na etapie eksploatacji wyniesie ok. 38 ha dla wariantu 1 i ok. 60 ha dla wariantu 2, z czego ok. 20 ha w wariantie 1 i ok. 25 ha w wariantie 2 stanowi sam obiekt budowlany – infrastruktura kolejowa i techniczna.

W wariantie 1 działka o numerze ewidencyjnym 3988 obręb 0001 Czechowice, należąca do osoby prywatnej (km 45+100 LK93) o całkowitej powierzchni ok. 4 ha zostanie czasowo zajęta – powierzchnia zajęcia ok. 112 m², w fazie realizacji, na czas wykonania przepustu suchego.

W wariantie 2 realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie wieczystego (faza eksploatacji) zajęcia działek wielkoobszarowych o numerach ewidencyjnych: 3928/9, 3928/14, 3928/8, 3928/16, 3928/13, 3988, 3783/10, 3783/6, 3742/19, 3780/1, 3742/20, 3963/1, 3986, 3984 o łącznej powierzchni ok. 10 ha. Zajęcie nastąpi na łuku wyjścia ze stacji w kierunku stacji Bielsko-Biała linii kolejowej Nr 139, km 45+535 – 46+500.

4.2.3.3 UKŁADY TOROWE

4.2.3.3.1 WARIANT 1

Planowane przedsięwzięcie w zakresie przebudowy układu torowego, bazuje na założeniu, że w związku z jego realizacją nastąpi poprawa jego stanu oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na stacji w wyniku separacji kierunkowej ruchu tranzytowego na liniach Nr 139 i 93.

Zakres planowanego przedsięwzięcia oprócz głównych odcinków torów obejmuje również budowę grupy torów bocznych.

Do obsługi ruchu pasażerskiego po przebudowie przewidziano 2 perony, do których dojście zaplanowano poprzez wybudowanie tunelu łączącego ul. Kolejową z ul. Hutniczą, który dostosowany będzie do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się (przewidziano

windy) oraz z wiaduktu drogowego przy ul. Traugutta, przez przebudowane schody (dostosowane do skorygowanej lokalizacji peronów).

Przewiduje się również przebudowę toru do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi w przypadku awarii.

W związku z realizacją przedsięwzięcia, przewiduje się w wariantcie 1 likwidację niektórych odcinków torów, znajdujących się w granicach terenu inwestycyjnego. Łączna powierzchnia terenu znajdująca się obecnie w liniach rozgraniczających zwolniona w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia wyniesie ok. 5,4 ha.

4.2.3.3.2 WARIANT 2

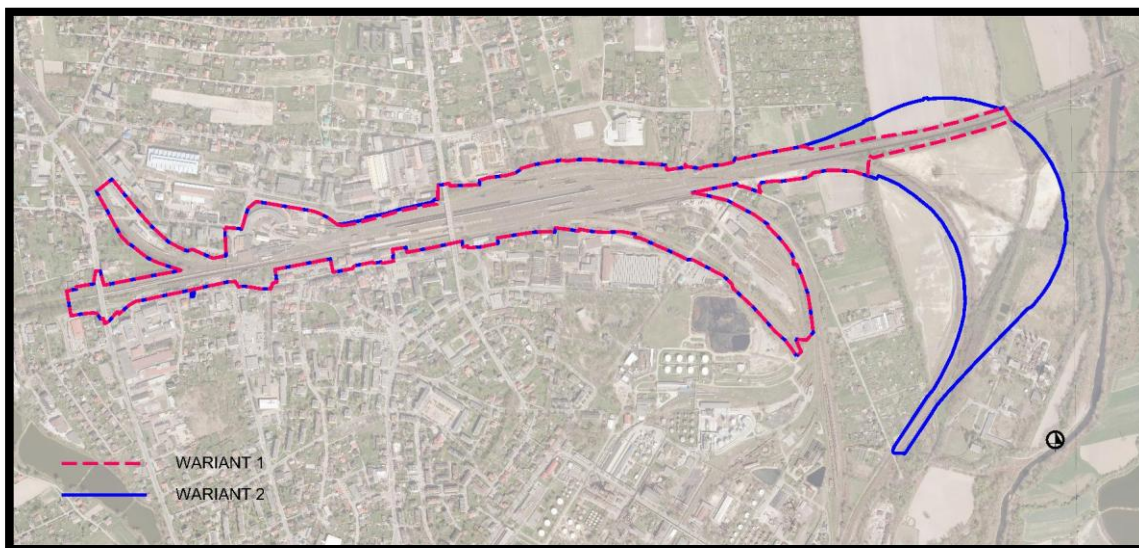
Zasadnicza różnica pomiędzy projektowanymi wariantami układów torowych związana jest z założeniem, że w wariantcie 2 będzie istnieć bezkolizyjne skrzyżowanie (dwupoziomowe) linii nr 139 i 93 po wschodniej stronie stacji, tj. wjazd i wjazd pociągów z i w kierunku Bielska Białej.

Rozwiązanie takie wymusza konieczność zajęcia nowych terenów nie będących w chwili obecnej w posiadaniu Inwestora oraz związane jest z koniecznością budowy nowych obiektów inżynierskich.

Kolorem czerwonym (przerywana linia) przedstawiono zakres planowanego przedsięwzięcia realizowanego w wariantcie 1. Kolorem niebieskim (linia ciągła) przedstawiono zakres wariantu 2.

W wariantcie 2 pozostały zakres prac oraz układ torowy w obrębie samego dworca oraz rozwiązanie układu torowego od strony zachodniej są tożsame z wariantem 1.

Rysunek 4-1 Różnica zakresów realizacyjnych wariantów planowanej inwestycji



4.2.3.4 URZĄDZENIA ODWODNIENIA PODTORZA (DRENAŻ) I KANALIZACJA

4.2.3.4.1 WARIANT 1

Planowana jest budowa całkowicie nowego systemu kanalizacji zamkniętej i otwartej.

Woda zebrana z terenu stacji za pomocą drenażu odprowadzana będzie do grawitacyjnej kanalizacji deszczowej, następnie do rowów trawiastych, a finalnie do cieków wodnych.

Istniejące rowy otwarte, do których odprowadzane będą wody opadowo-roztopowe zostaną poddane renowacji i częściowemu umocnieniu na dnie. Skarpy rowów będą pokryte gęstą trawą.

Ze względu na ukształtowanie terenu oraz lokalizację stacji w terenie miejskim zastosowane zostanie rozwiązanie z wykorzystaniem zbiorników retencyjnych i przepompowni. Zarówno

przepompownie jak i sam zbiornik zlokalizowane będą na terenie stacji, na zwalnianym w wyniku prac rozbiórkowych terenie.

W związku z planowanymi pracami na terenie Sekcji Eksploatacji Czechowice Dziedzice zaistnieje konieczność zastosowania urządzenia podczyszczającego – osadnik i separator.

4.2.3.4.2 WARIANT 2

W wariantcie 2 zakres prac związanych z odwodnieniem nie ulega zmianie w stosunku do wariantu 1.

4.2.3.4.3 ODWODNIENIE TORU SPECJALNEGO – WARIANT 1 I 2

W celu spełnienia wymagań prawnych w związku z realizacją przedsięwzięcia przewidziano budowę tzw. toru specjalnego. Lokalizacja toru zarówno w wariantcie 1, jak i 2 znajdować się będzie na przeciwko wjazdu na teren Sekcji Eksploatacji, skąd od strony ul. Barlickiego jezdnią asfaltową będzie odbywał się dojazd jednostek specjalnych w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej (np. wyciek z cysterny).

Z punktu widzenia konstrukcyjnego, tor specjalny stanowił będzie szczelny system działający w obiegu zamkniętym bez możliwości przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych.

4.2.3.5 URZĄDZENIA STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

4.2.3.5.1 WARIANT 1 I 2

W zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym przewidziano budowę nowej sieci kabli, oraz różnego rodzaju specjalnych urządzeń sterowania i kontroli. Ponadto, przewiduje się wymianę sygnalizatorów i demontaż starych urządzeń.

Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie 2 w zakresie sterowania ruchem kolejowym jest taka sama jak zakres prac w wariantcie 1.

4.2.3.6 OBIEKTY INŻYNIERYJNE

4.2.3.6.1 WARIANT 1

Modernizacja stacji w zakresie obiektów inżynierskich obejmować będzie przebudowę 4 obiektów istniejących (most kolejowy nad ciekim Młynówka Komorowicka, wiadukt drogowy ul. Traugutta, przejście pod torami, przepust pod torami) oraz budowę 2 nowych obiektów (przepust pod torami, przejście pod torami dla pieszych).

4.2.3.6.2 WARIANT 2

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w wariantcie 2 ze względu na nowoprojektowany przebieg torów szlakowych LK Nr 139 oraz tor nr 52 (rot wyciągowy), oprócz zakresu realizowanego również w wariantcie 1 będzie związana z budową, związana będzie z budową 2 obiektów mostowych, 1 wiaduktu kolejowego (LK Nr 45+924) stanowiącego wielopoziomowe skrzyżowanie bezkolizyjne LK Nr 139 (nad) z LK Nr 93 (pod) oraz 12 przepustów.

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

4.2.3.7.1 WARIANT 1 I 2

Przewiduje się bardzo niewielki zakres robót drogowych, który obejmować będzie:

- budowę 12 miejsc postojowych dla samochodów osobowych wraz z dojazdem;
- budowę chodnika łączącego budynek stacyjny dworca z nowoprojektowanym przejściem podziemnym dla pieszych;
- na terenie Sekcji Eksploatacji Czechowice Dziedzice, planuje się: plac manewrowy z powierzchnią utwardzoną dla samochodów ciężarowych plac manewrowo-postojowy dla samochodów osobowych;
- budowę drogi przeciwpożarowej stanowiącej dojazd do tzw. toru specjalnego.

4.2.3.8 KUBATURA

4.2.3.8.1 WARIANT 1 I 2

Realizacją przedsięwzięcia w wariantcie 1 ze względu na zmiany układów torowych przewiduje rozbiórkę obiektów należących do Inwestora oraz budynków należących do innych spółek PKP S. A. Rozbiórka obiektów kubaturowych związana będzie również ze zmniejszeniem zapotrzebowania na powierzchnię kubaturową ze względu na modernizację urządzeń związanych z utrzymaniem ruchu kolejowego.

Ponadto, przewiduje się remont budynków zaplecza technicznego zlokalizowanych na terenie Sekcji Eksploatacji przy ul. Barlickiego. W związku z realizacją projektu wybudowany zostanie budynek administracyjno-warsztatowy oraz budynek sterowania ruchem kolejowym na terenie stacji.

Realizacja projektu nie będzie związana z koniecznością ingerencji w infrastrukturę cywilną (obiekty prywatne).

4.2.3.9 ELEKTROENERGETYKA NIETRAKCYJNA

4.2.3.9.1 WARIANT 1 I 2

W wariantcie 1 przewiduje się kompleksową przebudowę stacji w zakresie systemów i urządzeń elektroenergetycznych (urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów i oświetlenia zewnętrznego, instalacji wewnętrznych budynków, itp.).

W wariantcie 2 przewiduje się, że zakres robót będzie tożsamy z wariantem 1.

4.2.3.10 TELETECHNIKA

4.2.3.10.1 WARIANT 1 I 2

W związku z realizacją wariantu planowanego przedsięwzięcia w zakresie teletechniki przewiduje się przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej.

Ponadto, zakres prac obejmować będzie wymianę dotychczas stosowanych radiotelefonów, masztów antenowych, konstrukcji wsporczych pod anteny oraz kabli antenowych na wszystkich obiektach.

W wariantcie 2 przewiduje się, że zakres robót będzie tożsamy z wariantem 1.

4.2.3.11 ZASILANIE I SIEĆ TRAKCYJNA

4.2.3.11.1 WARIANT 1 I 2

W zakresie zasilania sieci przewiduje się wymianę sieci trakcyjnej nad torami, przebudowę konstrukcji wsporczych (słupy trakcyjne) i systemów ochrony przeciwprzepięciowej. Przewidywany zakres prac w związku z realizacją projektu w wariantcie 2 będzie tożsamy z wariantem 1.

4.2.3.12 SIECI I KOLIZJE

4.2.3.12.1 WARIANT 1 I 2

W przypadku, gdy zajdzie konieczność usunięcia bądź przebudowy kolizji z sieciami podziemnymi kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej, sieci gazowej, itp., przewiduje się, że w ramach prowadzonych prac napotkane kolizje będą usuwane w sposób ograniczony do niezbędnego minimum, w granicach przewidywanego terenu planowanego przedsięwzięcia. Przewidywany zakres prac w związku z realizacją projektu w wariantcie 2 będzie tożsamy z wariantem 1.

4.2.3.13 CHARAKTERYSTYKA PROCESÓW PRODUKCYJNYCH

Przedmiotowa stacja kolejowa po planowanej przebudowie nie utraci swojego obecnego charakteru i nadal stanowić będzie ważną stację węzłową dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Poniżej opisano szczegóły technologiczne pracy stacji kolejowej w zakresie głównego procesu technologicznego jakim jest transport towarów i usług.

4.2.3.13.1 WARIANT 1

Zasadniczymi procesami technologicznymi odbywającymi się na stacji Czechowice Dziedzice (praca przewozowa stacji) są początkowe i końcowe operacje procesu przewozowego w zakresie czynności technicznych (np. manewry, oględziny techniczne taboru), handlowych, gospodarczych (np. naprawa bieżąca taboru, czynności administracyjne). Po zakładanej przebudowie, stacja w ruchu pasażerskim obsługiwać będzie pociągi przejeżdżające tranzytem oraz pociągi kończące i rozpoczynające bieg. W ruchu towarowym na stacji obsługiwane będą pociągi towarowe przejeżdżające tranzytem. Ponadto, na stacji będą formowane i uruchamiane pociągi obsługujące rafinerię LOTOS „Czechowice” oraz Kopalnię Węgla Kamiennego „Silesia”.

4.2.3.13.2 WARIANT 2

Podobnie jak, ma to miejsce w przypadku wariantu 1 w wariantcie 2 zakłada się pełną modernizację stacji Czechowice Dziedzice z dostosowaniem układów torowych do istniejących oraz prognozowanych potrzeb przewozowych.

Zasadnicza różnica pomiędzy wariantami, polegać będzie na budowie dwupoziomowego skrzyżowania linii kolejowych nr 139 i 93 oraz budowie całkowicie nowego toru.

5 OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH W REJONIE PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

5.1 STAN PRAWNY TERENU – UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Na dzień przygotowywania raportu przewidywany obszar inwestycji, wraz z terenami przyległymi (promień rozważanego obszaru potencjalnego oddziaływania przyjęto jako 500 m od granicy nieruchomości) jest tylko częściowo objęty planami zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto, teren gminy Czechowice-Dziedzice objęty jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Czechowice-Dziedzice.

Wymagania w zakresie uwarunkowań środowiskowych i akustycznych zawartych w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla obszaru planowanego przedsięwzięcia zawarte są w odpowiednich dokumentach planistycznych gminy i zostały uwzględnione w niniejszym projekcie.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia, a także w jego granicach przeważają tereny przemysłowe, produkcyjno-usługowo-handlowe, tereny usług wielkopowierzchniowych, tereny kolei i tereny transportu kolejowego i tereny otwarte w ciągach dolin (pasma ekologiczne) oraz tereny cenne pod względem przyrodniczo-krajobrazowym wyłączone z zabudowy (w tym wody powierzchniowe/stawy).

5.2 WARUNKI KLIMATYCZNE, SANITARNE POWIETRZA ORAZ UZDROWISKA I OBSZARY OCHRONY UZDROWISKOWEJ

5.2.1 KLIMAT

W zakresie temperatur dla terenu planowanego przedsięwzięcia rejestrowanych, jako średnie miesięczne temperatury, najwyższe wartości notuje się w lipcu. Natomiast, najchłodniejszymi miesiącami są styczeń i luty. Średnia roczna temperatura to 7,9 °C.

Obszar gminy Czechowice-Dziedzice charakteryzuje się następującymi warunkami klimatyczno-meteorologicznymi:

- średnia roczna suma opadów – 800 mm;
- średnia roczna wilgotność powietrza – 75 – 80%;
- średnia liczba dni z pokrywą śnieżną – 70;
- średnia roczna liczba dni z przymrozkami – 13;
- średnia liczba dni z mgłą – 52;
- średnia liczba dni burzowych – 27;
- średnia liczba dni z opadem gradu – 3.

5.2.2 STAN JAKOŚCI POWIETRZA W REJONIE PLANOWANEJ INWESTYCJI

Informacje o aktualnym stanie jakości powietrza dla miejscowości Czechowice-Dziedzice do określenia wartości stężeń substancji w powietrzu do obliczeń emisji zanieczyszczeń otrzymano od Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Katowicach, Delegatura w Bielsku-Białej.

Z uzyskanej informacji wynika, że są dotrzymane poziomy dopuszczalne wartości odniesienia w powietrzu dla terenu stacji (R-tło zanieczyszczeń do powietrza). Wartość ta stanowi podstawę do obliczenia wartości dyspozycyjne do obliczenia wartości stężeń substancji emitowanych do powietrza.

5.2.3 UZDROWISKA I OBSZARY OCHRONY UZDROWISKOWEJ

W bezpośrednim sąsiedztwie terenu, na którym będzie zlokalizowane przedmiotowe przedsięwzięcie, nie występują uzdrowiska ani obszary ochrony uzdrowiskowej. Najbliżej położone obszary ochrony uzdrowiskowej, znajdują się w odległości ok. 2 km na północny-zachód od granic inwestycji.

5.3 MORFOLOGIA TERENU

Gmina Czechowice-Dziedzice leży na południowym skraju Kotliny Oświęcimskiej. Na obszarze Gminy występuje dość znaczne zróżnicowanie krajobrazu, w tym duże różnice wysokości względnych oraz gęsta sieć rzeczna. Pokrycie części terenu utworami lessowymi spowodowało powstanie szeregu jarów o stromych zboczach. Jednak dominującymi formami w obrębie Gminy są tereny równinne, płaskie formy tarasów zalewowych związanych z dolinami Wisły, Iłownicy, Wapienicy, Jasienicy i Białej. Charakterystyczną cechą krajobrazu gminy Czechowice Dziedzice są liczne stawy hodowlane zlokalizowane w dolinach rzek.

5.4 GEOLOGIA

5.4.1 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Pod względem budowy geologicznej, stacja kolejowa Czechowice Dziedzice, zlokalizowana jest na obszarze zapadliska przedkarpackiego. Jest ono tektonicznym rowem przedgórskim Karpat, wypełnionym kompleksem ilastych utworów trzeciorzędu, zalegających na paleozoicznym podłożu i przykrytych utworami czwartorzędu.

5.4.2 WYNIKI BADAŃ GEOTECHNICZNYCH

W celu określenia warunków geologicznych i hydrogeologicznych wykonano prace geotechniczne.

W wyniku badań stwierdzono, że powierzchnię terenu planowanego przedsięwzięcia pokrywają grunty antropogeniczne składające się z nasypów budowlanych oraz nasypów niekontrolowanych.

Poniżej utworów pochodzących z działalności ludzkiej stwierdzono występowanie kompleksu spoistych utworów pochodzenia jeziornego, przewarstwionych piaskami oraz gruntami organicznymi.

5.4.3 SUROWCE MINERALNE, SZKODY GÓRNICZE I OSUWISKA

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na terenie gminy Czechowice-Dziedzice, która stanowi południową granicę zasięgu największej i najzasobniejszej bazy surowców energetycznych w Polsce, tj. Górnośląskiego Zagłębia Węglowego. Najbliżej inwestycji znajduje się eksploatowane metodą odkrywkową złożo kruszyw naturalnych „Kaniów II-A”, oddalone o ok. 0,9 km od stacji Czechowice Dziedzice, co wyklucza wystąpienie szkód górniczych. Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest terenem zagrożonym wystąpieniem osuwisk i innych ruchów masowych.

5.5 WODY POWIERZCHNIOWE

Sieć rzeczna gminy Czechowice-Dziedzice jest dobrze rozwinięta. Pod względem hydrograficznym należy do prawostronnego dorzecza Wisły. Przez obszar gminy przepływa 5 rzek oraz liczne potoki. Rzeki są w znacznym stopniu uregulowane i obwałowane.

Spośród ww. cieków jeden – Młynówka Komorowicka – przecina przewidywany teren planowanego przedsięwzięcia, zaś cztery płyną w jego sąsiedztwie – Biała, Iłownica, Wapienica oraz Dopływ z Czechowic.

Cechą charakterystyczną Czechowic-Dziedzic jest stosunkowo duży udział powierzchniowy wód stojących (sztucznych stawów hodowlanych i oczek wodnych), które zajmują łącznie 6,4% całkowitej powierzchni gminy.

5.5.1 JAKOŚĆ WÓD POWIERZCHNIOWYCH W REJONIE INWESTYCJI

W wyniku państwowego monitoringu środowiska, stan jakości wód powierzchniowych za rok 2012 określono jako zły w punktach pomiarowych zlokalizowanych na ciekach powierzchniowych występujących w najbliższym sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji: Wapienica, Iłownica, Biała.

Zgodnie z ww. raportem, w rejonie Czechowic-Dziedzic ogniskami zanieczyszczeń dla rzek i pozostałych wód powierzchniowych mogą być zakłady przemysłowe, stacje benzynowe, gospodarstwa rolne, odpływy z kanalizacji, miejsca zrzutów ścieków, odcieki z terenów magazynowych, składowisk odpadów, kopalń i wyrobisk. Wapienica w swoim dolnym biegu poniżej sztucznego zbiornika, zanieczyszczona jest zrzutami wód z oczyszczalni ścieków.

5.5.2 WYNIKI BADAŃ JAKOŚCI WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH ORAZ PRÓB GRUNTU DLA TERENU PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

W celu określenia jakości gruntów i wód opadowo-roztopowych odprowadzonych z terenów i budowli kolejowych Inwestor zlecił wykonanie badań prób gleby oraz wód. W wyniku analiz stwierdzono, że stężenia substancji we wszystkich analizowanych próbach (lokalizacjach) nie przekraczają dopuszczalnych wartości dla terenów komunikacyjnych.

5.5.3 POWIERZCHNIOWE WODY STOJĄCE

Na terenie Gminy Czechowice-Dziedzice zlokalizowanych jest wiele zbiorników wodnych i stawów. Charakterystycznym elementem sieci hydrograficznej obszaru Gminy jest wykształcenie stawów o funkcjach hodowlanych. Jednym z najokazalszych kompleksów tego typu jest kompleks stawów hodowlanych znajdujący się w widłach rzek Wapienicy i Jasienicy.

Przedmiotowe przedsięwzięcie kolejowe graniczy z zespołem stawów hodowlanych Marianki na długości ok. 350 m.

5.6 HYDROGEOLOGIA

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych o numerze 142. Według danych Państwowej Służby Hydrogeologicznej (PSH) na całym obszarze jednostki występuje czwartorzędowy poziom wodonośny, który stanowi główne piętro użytkowe.

teren przedsięwzięcia stanowi obszar o silnie zmienionych warunkach geologicznych

Z analizy hydrogeologicznej wynika, że w otoczeniu inwestycji miejscem spływu wód jest rzeka Biała, a regionalny spływ wód odbywa się w kierunku z południowego-wschodu na północny zachód ku dolinie Wisły.

W ocenie stopnia podatności wód podziemnych na zanieczyszczenie, należy stwierdzić, że tereny, na których znajduje się planowane przedsięwzięcie należą do klasy o dużym zagrożeniu zanieczyszczenia.

Ze względu na słabą izolację warstwy wodonośnej, a miejscami również brak izolacji, oraz ze względu na duże obciążenie środowiska przyrodniczego antropopresją i związaną z tym niestabilność jakości wód podziemnych, obszar ten zaliczono do wysoko zagrożonych.

5.7 GLEBA

Gleby rejonu Czechowic-Dziedzic powstały na podłożu utworów rzecznych oraz pokrywy lessowej. Teren planowanego przedsięwzięcia w wariantach 1 oraz 2, w na przeważającym obszarze pokrywają gleby antropogeniczne, powstałe na skutek intensywnej, gospodarczej działalności człowieka. Grunty antropogeniczne – teren stacji kolejowej i tory szlakowe – stanowią mieszaninę gruntów naturalnych (piasek gliniasty, ił, iłowiec) z materiałami odpadowymi (żużel, gruz, tłuczeń).

5.8 KRAJOBRAZ

Krajobraz miasta Czechowice-Dziedzice w centrum, którego zlokalizowane będzie planowane przedsięwzięcie ma charakter krajobrazu kulturowego, przekształcanego najpierw na potrzeby osadnictwa, rolnictwa i rybactwa, a od drugiej połowy XIX w. – rozwoju przemysłu i urbanizacji, na które w dużej mierze wpłynęła budowa w Dziedzicach jednej z ówczesnie największych stacji kolejowych północnych Austro-Węgier.

Przeplatają się tu trzy główne typy krajobrazu, krajobraz zurbanizowany (miejski), krajobraz przemysłowo-infrastrukturalny, krajobraz rolno-hodowlany.

5.9 ZABYTKI, STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE I DOBRA KULTURY W REJONIE PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

5.9.1 OBIEKTY ZABYTKOWE I DOBRA KULTURY

Na analizowanym terenie objętym ekwidystantą wynosząca 250m od granicy przewidywanego terenu planowanego przedsięwzięcia zidentyfikowano 34 obiekty ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków Czechowic-Dziedzic. Większość ww. obiektów jest w średnim lub niezadowalającym stanie zachowania.

Z obszarem nie sąsiadują obiekty wpisane do rejestru zabytków, najbliższy z nich znajduje się w odległości ok. 240 m na północny-zachód od początku inwestycji. Jest to pochodząca z 1841 roku kaplica, posadowiona w rejonie zabudowań kościoła parafialnego przy ul. Legionów 57.

5.9.2 STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE

W granicach miasta znajduje się kilkadziesiąt obszarów, które uzyskały status stanowisk archeologicznych. Najbliższe z nich jest położone ponad 250 m na północny zachód od początku inwestycji, tj. linii kolejowej nr 139.

5.10 OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH ŚRODOWISKA ZIDENTYFIKOWANYCH W SĄSIEDZTWIE PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

5.10.1 METODYKA INWENTARYZACJI PRZYRODNICZEJ

Przedmiotem inwentaryzacji były chronione (wg obowiązujących przepisów prawa) gatunki zwierząt i roślin oraz siedliska przyrodnicze.

Badania nad rozmieszczeniem chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk rzadkich i chronionych gatunków roślin i zwierząt prowadzono w roku 2013. Główną metodą badawczą były obserwacje bezpośrednie w terenie, uzupełnione najbardziej aktualnymi danymi naukowymi publikowanymi lub niepublikowanymi.

Wyniki obserwacji zostały wprowadzone do formularza terenowego. Ponadto podczas prac terenowych sporządzono dokumentację fotograficzną, szczególnie w miejscach dużych zagrożeń i zagrożeń potencjalnych w związku z realizacją inwestycji.

Metodologia, według której prowadzono inwentaryzację przyrodniczą dla poszczególnych siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt prowadzono zgodnie z powszechnie stosowanymi i obowiązującymi praktykami i zaleceniami, adekwatnymi do poszczególnych grup zwierząt i roślin.

5.10.2 SZATA ROŚLINNA

Przeważająca część analizowanej inwestycji zlokalizowana jest w centrum miasta Czechowice-Dziedzice, gdzie zinwentaryzowano głównie roślinność związaną z zabudową mieszkaniową, terenami o charakterze przemysłowo-usługowym oraz samoistnie rozwiniętą roślinność występującą wzdłuż odcinków linii kolejowych nr 139 i nr 93.

Natomiast tereny z naturalnymi zbiorowiskami roślinnymi, gdzie stwierdzono chronione siedliska przyrodnicze, występują na końcowym, granicznym fragmencie przedsięwzięcia, w rejonie kompleksu Stawów Marianki. Stawy należą do zbiorników hodowlanych, z których okresowo spuszczana jest woda.

5.10.2.1 CHRONIONE SIEDLISKA PRZYRODNICZE

Zarówno w Wariancie 1 oraz Wariancie 2, zidentyfikowano występowanie 4 typów chronionych siedlisk przyrodniczych Są to:

- zalewane muliste brzegi rzek znajdujące się wzdłuż brzegów stawów Marianki.
- ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne znajdujące się punktowo na brzegach stawów Marianki oraz na groblach.
- niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie - większy płat zinwentaryzowano w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej poza obszarem zabudowanym.
- łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, olsy źródłiskowe występujące przede wszystkim wzdłuż cieku Młynówka Komorownicka.

5.10.2.2 CHRONIONE GATUNKI ROŚLIN

W czasie inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono występowania w przewidywanym terenie, na którym będą prowadzone prace budowlane chronionych prawem gatunków mchów, ani nie odnotowano gatunków grzybów i porostów objętych ochroną prawną.

W sąsiedztwie inwestycji stwierdzono na jednym stanowisku nad rzeką Młynówką Komorowicką występowanie jednego gatunku rośliny podlegającego ochronie ścisłej na podstawie aktualnych przepisów prawnych. Jest to paprotnik – pióropusznik strusi. Stanowisko zlokalizowane jest w odległości około 300 m na południowy wschód od wyznaczonych granic z zakresem prowadzonych prac w Wariancie 1 oraz w odległości 65 m na zachód od terenu, na którym będą prowadzone prace budowlane w Wariancie 2.

5.10.3 ZWIERZĘTA

Podczas prowadzonej inwentaryzacji najwięcej chronionych gatunków zwierząt stwierdzono na terenach kompleksu zbiorników hodowlanych Stawy Marianki. Są to przede wszystkim ptaki, nietoperze oraz płazy. Zidentyfikowane gatunki zwierząt występujące na obszarze są związane ze zbiornikami i ciekami wodnymi, nadrzeczными zaroślami oraz obszarami łąk. Panujące tu warunki są dogodne dla rozrodu płazów oraz zakładania lęgów przez ptaki ze względu na zasobność żerowisk. Stawy Marianki stanowią zbiorniki przemysłowe – wieloetapowa hodowla ryb karpioatych, które są czasowo osuszane i pogłębiane (usunięcie materii organicznej z dna zbiornika). W pobliżu stawów przepływają dwa ciek Młynówka Komorowicka i Biała, wzdłuż których będą lokalne szlaki migracji małych ssaków oraz płazów, łączące między innymi stawy w gminie Bestwina (na południe od linii kolejowej) z doliną Wisły (na północ od linii kolejowej).

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej dla terenu planowanej inwestycji oraz w buforze 250 m od jej granic zaobserwowano występowanie łącznie 31 gatunków ptaków chronionych, z czego 2 to gatunki szczególnie cenne w skali Europy – ślepowron i rybitwa rzeczna (zwyczajna).

Ze zidentyfikowanych gatunków ptaków, ochronie ścisłej podlega 29 gatunków, a częściowej 2 gatunki – sroka i wrona siwa.

W wariancie 1 bezpośrednio w granicach terenu, gdzie prowadzone będą prace budowlane, odnotowano 3 stanowiska lęgowe ptaków oraz kolejne 3 w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.

W wariancie 2 na terenie prowadzonych prac budowlanych odnotowano 8 stanowisk ptaków lęgowych oraz 2 gatunki nielęgowe. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji stwierdzono stanowiska kolejnych 4 gatunków ptaków. Pozostałe gatunki zidentyfikowano w dalszych odległościach od terenu stacji.

Ponadto, w pasie inwentaryzacji zaobserwowano również 6 gatunków ptaków łownych, które nie są ściśle chronione wg obowiązujących przepisów prawnych.

Z ssaków w pasie inwentaryzacji stwierdzono występowanie 4 gatunków chronionych ssaków (jeż oraz 3 gatunki nietoperzy) oraz 4 gatunków ssaków łownych (lis, sarna, zając, kuna domowa).

Odnotowane pojedyncze stanowiska nietoperzy wskazują na to, że analizowany obszar nie należy do cennych z punktu widzenia chiropterofauny.

Ponadto obserwacje z poprzednich lat wskazują, że potencjalnie na analizowanym terenie może występować wydra, której stanowisko stwierdzono na terenie Stawów Marianki podczas badań terenowych w latach 2009-2010.

Na analizowanym terenie nie stwierdzono chronionych gatunków gadów. Płazy (3 gatunki – 2 gatunki ropuch i 1 gatunek żaby) koncentrują się przede wszystkim na ternach kompleksu Stawów Marianki (miejsce ich rozrodu i bytowania), położonych po południowej stronie linii kolejowej nr 93 na końcu odcinka objętego opracowaniem. Cieki płynące w otoczeniu stawów (Młynówka Komorowicka i Biała) sprzyjają ich wędrówkom (wędrówki lokalne, nie są to istotne szlaki masowych wędrówek płazów).

Podczas inwentaryzacji ryb w rzece Młynówce Komorowickiej stwierdzono obecność jedynie kielbisa. Natomiast w stawach sąsiadujących z linią kolejową hodowane są karpie. Są to gatunki pospolite nie objęte ochroną. Na badanym terenie nie stwierdzono gatunków ryb objętych ochroną gatunkową.

W badanym terenie stwierdzono na 16 stanowiskach występowanie 6 gatunków bezkręgowców podlegających ochronie gatunkowej. Są to owady – gatunki często spotykane w regionie i kraju oraz niezagrożone. Ochronie ścisłej podlegają 4 gatunki, a częściowej – 2 gatunki.

5.10.4 OBSZARY CHRONIONE, W TYM OBSZARY NATURA 2000

Analizowana inwestycja nie koliduje i nie jest położona w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów NATURA 2000. Najbliżej przedsięwzięcia znajduje się Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Górnej Wisły” - w najbliższym miejscu w odległości 910 m od linii kolejowej nr 139 oraz 1050 m od linii kolejowej nr 93, zarówno w wariantach 1, jak i wariantach 2.

Analizowana inwestycja nie koliduje i nie jest położona w bezpośrednim sąsiedztwie innych obszarów chronionych na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów prawa.

Najbliżej przedsięwzięcia zlokalizowany jest Obszar Chronionego Krajobrazu „Podkęcie” wraz z doliną rzeki Biała (gmina Bestwina). W najbliższym miejscu znajduje się on w następujących odległościach od analizowanej inwestycji: w wariantach 1 - 530 m od linii kolejowej nr 93 oraz 720 m od linii kolejowej nr 139; w wariantach 2 – 530 m od linii kolejowej nr 93 oraz 150 m od linii kolejowej nr 139.

6 OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO ANALIZOWANYCH WARIANTÓW

6.1 OPIS PRZEWIDYWANYCH SKUTKÓW DLA ŚRODOWISKA W PRZYPADKU NIEPODEJMOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA – WARIANT BEZINWESTYCYJNY

6.1.1 ODDZIAŁYWANIE NA WARUNKI SANITARNE POWIETRZA

Emisja zanieczyszczeń do powietrza w związku z użytkowaniem stacji w stanie istniejącym jak i po jej przebudowie nie jest i nie będzie znacząca, odstępianie od realizacji przedsięwzięcia nie będzie miało wpływu na znaczące pogorszenie stanu środowiska w zakresie powietrza. Jednak Program Ochrony Środowiska dla Gminy Czechowice-Dziedzice, zakłada polepszenie jakości powietrza po przez działania w sektorze komunikacyjnym. W związku z tym, odstępianie od realizacji przedsięwzięcia nie przyczyni się do po prawy czystości powietrza w gminie.

6.1.2 ODDZIAŁYWANIE NA WARUNKI AKUSTYCZNE

Wyniki badań w otoczeniu stacji Czechowice Dziedzice wskazują na występowanie stosunkowo wysokich przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w południowej części obszaru stacji, spowodowanych głównie (ale nie tylko) przez ruch pociągów towarowych.

Wnioski z przeprowadzonych pomiarów i analiz (akustycznych oraz stanu technicznego stacji) pokazują, że pozostawienie stacji w stanie istniejącym bez przeprowadzenia jej przebudowy spowoduje stopniowe ograniczanie prędkości pociągów, wzrost częstości (zagęszczenia) ich kursowania po linii, przyczyniając się do wzrostu hałasu i niedogodności dla społeczności lokalnych.

6.1.3 ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

W stanie obecnym sposób odprowadzania wód z całego terenu stacji jest przestarzały i nie spełnia efektywnie swojej funkcji. Stan odwodnienia, jest niezadowalający. Nie podjęcie realizacji przedsięwzięcia będzie równoznaczne z akceptacją dotychczasowych warunków gospodarowania wodami oraz stanu technicznego długotrwale eksploatowanych i miejscami uszkodzonych lub zniszczonych i niefunkcjonalnych elementów kanalizacji. W przypadku zaniechania realizacji inwestycji, na etapie dalszej eksploatacji linii kolejowej dostrzegalne będzie postępujące negatywne oddziaływanie stacji na stan i jakość wód. Brak drożności w systemie odwodnienia może w skrajnym przypadku powodować zaleganie wód w rowach odwadniających, a nawet lokalne podtapianie infrastruktury kolejowej oraz zabudowy znajdującej się w najbliższym otoczeniu linii – np. budynki związane z ruchem kolejowym. Z upływem czasu stan techniczny i warunki eksploatacji urządzeń będą się stale pogarszać, stwarzając zagrożenie zarówno dla środowiska gruntowo-wodnego jak i samego bezpieczeństwa ruchu.

6.1.4 ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO GLEBOWE

W przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia nie dojdzie do zajęcia większej powierzchni wartościowych terenów pod realizację zadania przyległych do terenu przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednakże, zły stan odwodnienia powodujący stagnację wody glebie jest bezpośrednią przyczyną pogarszania się stanu elementów infrastruktury.

6.1.5 ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ

W przypadku niepodjęcia inwestycji możliwe będzie uniknięcie wycinki drzew i krzewów. Brak realizacji inwestycji spowoduje jednak dalsze pogarszanie się estetyki samej stacji oraz urządzeń technicznych, co ma duże znaczenie dla odbioru całości otaczającego krajobrazu. Ze względu na rozwój Gminy oraz liczne inwestycje realizowane obecnie na terenie miasta, można stwierdzić, że odstąpienie od realizacji inwestycji i pozostawienie stacji w stanie obecnym spotęguje negatywne wrażenie estetyczne otoczenia stacji.

6.1.6 ODDZIAŁYWANIE NA PRZYRODĘ (CHRONIONE GATUNKI ZWIERZĄT I ROŚLIN ORAZ SIEDLISKA PRZYRODNICZE)

Analizowana linia kolejowa w istniejącym przebiegu funkcjonuje w środowisku od ponad 100 lat. Wpływ zelektryfikowanej linii kolejowej na rośliny i siedliska występujące w jej sąsiedztwie nie jest znaczący, o czym mogą świadczyć między innymi płaty chronionych siedlisk przyrodniczych zinwentaryzowane nawet przy samych nasypach kolejowych.

W wariantcie bezinwestycyjnym nie wystąpią żadne nowe oddziaływania na przyrodę ożywioną. Zaniechanie inwestycji nie wpłynie na różnorodność siedlisk i gatunków na analizowanym obszarze. W przypadku wariantu bezinwestycyjnego obecny stan będzie utrzymany. Może jedynie

zaistnieć w przyszłości konieczność wycinki niektórych drzew i krzewów, gdy zieleń będzie zagrażała bezpieczeństwu prowadzenia ruchu kolejowego.

Niepodjęcie inwestycji oznacza również utrzymanie istniejących barier i zagrożeń dla zwierząt, między innymi zachowanie rowów wykonanych z głębokich betonowych korytek odwadniających, które są pułapką dla małych zwierząt, w szczególności płazów. Ponadto nie zostaną wybudowane nowe i przebudowane istniejące obiekty mogące pełnić funkcję przejść dla zwierząt, które udrożniłyby istniejące szlaki migracji.

W miejscach przekraczania cieków (Młynówki Komorowickiej) przez linię kolejową, będą nadal występować utrudnienia w przemieszczaniu się ssaków (np. wydra) oraz płazów (niedostosowanie parametrów technicznych mostu do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt, brak pólek umożliwiających przemieszczanie się zwierząt).

6.1.6.1 ODDZIAŁYWANIE NA OBSZARY NATURA 2000

Wariant bezinwestycyjny nie stwarza zagrożenia dla Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Dolina Górnej Wisły.

6.1.6.2 ODDZIAŁYWANIE NA POZOSTAŁE OBSZARY CHRONIONE

Analizowany odcinek linii kolejowej w istniejącym przebiegu nie oddziałuje na Obszar Chronionego Krajobrazu „Podkęcie” wraz z doliną rzeki Biała. Ponadto ww. Obszar Chronionego Krajobrazu został ustanowiony w 1995 r., czyli w czasach, kiedy linia kolejowa funkcjonowała w otoczeniu od kilkudziesięciu lat i zdążyła się już wpisać w krajobraz i przyrodnicze funkcjonowanie tych terenów.

6.1.7 KONFLIKTY SPOŁECZNE I ODDZIAŁYWANIE NA ŻYCIE LUDZI

Stacja kolejowa w Czechowicach-Dziedzicach jest jedną z ważniejszych stacji węzłowych w województwie śląskim. Uwagi czy głosy jakie można usłyszeć od pracowników stacji kolejowej, mieszkańców miasta i podróżnych korzystających lub przejeżdżających przez tę stację dotyczą złego stanu technicznego stacji i związanych z tym niedogodności w sferze podróży: opóźnienia, niedziałające sanitariaty itp.

Bliska w stosunku do terenów kolejowych lokalizacja budynków mieszkalnych oraz brak wniosków kierowanych do organów państwowych lub samorządowych w spawach np. przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu w rejonie stacji, pozwala sądzić o ‘życiu się’ społeczności lokalnej ze stacją kolejową, a zatem brakiem konfliktów społecznych oraz kontynuacją takiego stanu rzeczy w przypadku odstąpienia od realizacji inwestycji.

Niepodjęcie planowanego przedsięwzięcia, sądząc po aktualnym stanie otoczenia stacji nie będzie miało znaczącego wpływu na ludzi zamieszkujących w sąsiedztwie stacji w zakresie możliwości wystąpienia konfliktów społecznych. Jednakże pogarszający się stan infrastruktury kolejowej i technicznej wpłynie na obniżenie bezpieczeństwa ruchu i w konsekwencji może być przyczyną zdarzenia niosącego ze sobą zagrożenie dla środowiska oraz zdrowia lub życia ludzi.

6.1.8 ODDZIAŁYWANIE NA OBIEKTY ZABYTKOWE I STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE

Wariant bezinwestycyjny przewiduje jedynie podjęcie robót mających na celu utrzymanie obecnego stanu i zapobieżenie dalszej degradacji, w związku z czym można stwierdzić, że oddziaływanie na położone w sąsiedztwie stacji zabytki nie zmieni się w porównaniu do stanu istniejącego. Na analizowanym obszarze nie występują stanowiska archeologiczne, na które inwestycja mogłaby wywierać jakikolwiek wpływ.

6.2 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO WARIANTÓW INWESTYCJI

W poniższych rozdziałach przedstawiono rodzaje i skalę możliwego oddziaływania inwestycji na środowisko. Planowane przedsięwzięcie będzie związane z emisją zanieczyszczeń na etapie budowy i eksploatacji, w zakresie:

- emisji zanieczyszczeń do powietrza;
- emisji hałasu;
- emisji ścieków socjalno-bytowych;
- emisji odpadów;
- emisji pól elektromagnetycznych.

6.2.1 ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY

Emisja dźwięku do środowiska jest nierozzerwalnie związana z transportem kolejowym. Hałas towarzyszy przedsięwzięciu z zakresu transportu, jakie stanowi stacja kolejowa zarówno w fazie jej realizacji, jak i eksploatacji. Powszechność występowania wszelkiego rodzaju dźwięków powoduje, że bez uwzględnienia ich rozpatrzenia nie jest możliwa wiarygodna ocena otaczającego nas środowiska. Jednym z głównych zagrożeń obecnie nękających populację ludzką jak i świat zwierząt jest hałas komunikacyjny.

Planowane zamierzenie inwestycyjne ma na celu poprawę parametrów technicznych opisywanych fragmentów linii kolejowych oraz obiektów stacji i infrastruktury towarzyszącej i w konsekwencji ograniczenie hałasu (w miarę możliwości) zasięgu i znaczenia oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska, w tym hałasu.

Planowane przedsięwzięcie jest i będzie źródłem emisji hałasu do środowiska zarówno na etapie budowy (oddziaływanie krótkoterminowe, chwilowe) i eksploatacji (oddziaływanie długoterminowe, ciągłe).

W celu określenia poziomu dźwięku (powodowanego przyszłym funkcjonowaniem przebudowanej stacji kolejowej) na terenach przyległych do terenu stacji (podlegających ochronie przed nadmiernym hałasem), przeprowadzono pomiary akustyczne w rejonie inwestycji, a następnie za pomocą programów komputerowych przeprowadzono modelowanie rozchodzenia się hałasu w środowisku. Przeprowadzone analizy akustyczne dla wariantów 1 i 2 wykonane zostały dla dwóch horyzontów czasowych, tj. H1 – 2022 r. (planowane oddanie inwestycji do użytku) oraz H2 – 2027 r.

6.2.1.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia związana będzie z szeregiem prac rozbiórkowych i budowlanych, z których każda stanowić będzie źródło dźwięków. Prace budowlane z wykorzystaniem specjalistycznych maszyn (np. koparki) stanowić będą dodatkowe źródła hałasu w miejscach, gdzie nie występowały one przed rozpoczęciem budowy. Korzystając z wyników publikowanych w różnych opracowaniach specjalistycznych pomiarów akustycznych w otoczeniu prowadzonych robót budowlanych z wartościami dopuszczalnego poziomu dźwięku, można stwierdzić, że w odległości 50 m od prowadzonych robót, w przypadku wykonywania niektórych prac budowlanych, poziom dźwięku był wyższy o ok. 5 – 10 dB od poziomu dopuszczalnego.

W wielu jednak przypadkach poziomy te mogą być wyższe, w szczególności podczas prac związanych z działaniami najbardziej hałaśliwymi (np.: wykonywanie nasypu przy dużej liczbie maszyn i sprzętu). Pozostałe rodzaje robót nie są aż tak hałaśliwe.

W rozpatrywanym przypadku stacji Czechowice Dziedzice prace budowlane w wariantach realizowanego przedsięwzięcia będą prowadzone z dala od zabudowy mieszkaniowej położonej w odległości większej niż 100 m od granicy planowanych robót. W odległości mniejszej niż 100 m

znajduje się głównie pierwsza linia zabudowy jedno- i wielorodzinnej przy ul. Kolejowej, ul. Drzymały, ul. Towarowej i ul. Barlickiego. Można założyć, że oddalenie to powoduje, że ewentualne przekroczenia hałasu od robót budowlanych będą stosunkowo niewielkie, chwilowe, krótkotrwałe i zanikną natychmiast wraz z zaprzestaniem robót. Zakłada się, że roboty nie będą prowadzone w okresie nocy, tj. po godz. 22⁰⁰. Zastosowanie się do tej rekomendacji umożliwi akceptację krótkoterminowego oddziaływania hałasu fazy budowy przez lokalne społeczności, które będą objęte potencjalnym oddziaływaniem.

Hałas na tym etapie jest jednak krótkotrwały, ma charakter lokalny i ustąpi wraz zakończeniem prac budowlanych.

6.2.1.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1

Przeprowadzone na potrzeby niniejszego opracowania analizy akustyczne, wykazały występowanie ponadnormatywnych wartości poziomów hałasu na granicach terenów zakwalifikowanych do ochrony akustycznej.

Analizę akustyczną przeprowadzono przy uwzględnieniu parametrów redukcji hałasu w związku z modernizacją podłoża (torowisko) w celu określenia maksymalnego zasięgu hałasu na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia i ewentualnej konieczności użycia środków minimalizujących w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach sąsiednich, dla których istnieje konieczności ochrony akustycznej.

W wyniku przeprowadzonej analizy akustycznej wykonanej bez użycia środków minimalizujących w horyzontach czasowych H1 – rok odniesienia 2022 (rok oddania inwestycji do użytku) oraz H2 – rok odniesienia 2027, stwierdzono, że nie zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu Stwierdzono, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wzrosną między rokiem 2022 a 2027.

Z tego powodu, przeprowadzono kolejne obliczenia, lecz tym razem z użyciem ekranów akustycznych, zlokalizowanych w punktach, w których stwierdzono niedotrzymanie obowiązujących wskaźników hałasu.

Poprzez zastosowanie środków technicznych – całkowita długość ekranów akustycznych wyniesie **2226** m, stwierdzono dotrzymanie poziomów hałasu zarówno dla pory nocnej (56 dB), jak i dziennej (65, 61 dB) – brak przekroczeń w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

6.2.1.3 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 2

W wyniku przeprowadzonej analizy akustycznej wykonanej bez użycia środków minimalizujących w horyzontach czasowych H1 – rok odniesienia 2022 (rok oddania inwestycji do użytku) oraz H2 – rok odniesienia 2027, stwierdzono, że nie zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu.

Z tego powodu, przeprowadzono kolejne obliczenia, lecz tym razem z użyciem ekranów akustycznych, zlokalizowanych w punktach, w których stwierdzono niedotrzymanie obowiązujących wskaźników hałasu.

Poprzez zastosowanie środków technicznych – całkowita długość ekranów akustycznych wyniesie **2244** m, stwierdzono dotrzymanie poziomów hałasu zarówno dla pory nocnej (56 dB), jak i dziennej (65, 61 dB) – brak przekroczeń w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

6.2.2 ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

6.2.2.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Pewne ilości zanieczyszczeń typu komunikacyjnego powstawać będą w związku z pracą techniczną stacji kolejowej – np. manewry pociągów i lokomotyw.

Na etapie budowy występowała będzie emisja pochodząca ze spalania paliw w silnikach spalinowych urządzeń budowlanych i pojazdów mechanicznych.

6.2.2.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Planowane przedsięwzięcie w zakresie związanym z oddziaływaniem na powietrze atmosferyczne nie będzie zasadniczo związane z bezpośrednią emisją substancji do powietrza w zakresie zasadniczych procesów technologicznych – transport towarów i pasażerów na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia. Linie kolejowe Nr 139 i 93 są w pełni zelektryfikowane zatem z punktu widzenia emisji przedsięwzięcie nie będzie stanowić źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji.

Nie wyklucza się, jednakże, sytuacji, w których pojazdy napędzane olejem napędowym, jak lokomotywa manewrowa, pług odśnieżny czy drezyna będą używane do celów: manewry, odśnieżanie, transport, sytuacje awaryjne i inne. Będą to sytuacje sporadyczne i niemające wpływu na całkowity ładunek zanieczyszczeń emitowanych do powietrza z przedmiotowego terenu bez względu na przyjęty wariant przedsięwzięcia.

W wyniku przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że na etapie eksploatacji w H1, H2, i W1, W2, przy zakładanej technologii pracy przewozowej i manewrowej stacji kolejowej, wartości stężenia emitowanych substancji do powietrza z terenu stacji kolejowej, jak i terenu Sekcji Eksploatacji Czechowice Dziedzice będą dotrzymane – brak dopuszczalnych przekroczeń.

6.2.3 ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO GRUNTOWO-WODNE

W wariantcie 2, w związku z koniecznością pozyskania pod inwestycję nowych terenów, oraz w związku z koniecznością wykonania prac ziemnych, budowa wywoła istotne oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

Teren planowanego przedsięwzięcia w fazie eksploatacji nie będzie stanowił źródła ścieków (zanieczyszczone wody opadowo-roztopowe). Nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania pośredniego linii kolejowej na otaczające rejon stacji grunty w związku z emisją do powietrza pyłowych zanieczyszczeń, które na skutek absorpcji ich przez wody opadowe przedostaną się (w ilościach śladowych) w rejonie stacji do gruntów.

6.2.3.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko gruntowe może wystąpić na etapie prowadzenia robót budowlanych. Prace prowadzone w fazie realizacji wariantu 1 zostaną ograniczone do obszaru kolejowego, będącego we władaniu PKP S.A., pokrytego w przeważającej części gruntami silnie przekształconymi przez działalność człowieka, tak więc potencjalne negatywne oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne będą nieznaczne i nieistotne.

6.2.3.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1

W fazie normalnej eksploatacji linii kolejowej nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby otaczające terenu omawianej linii kolejowej. Eksploatacja linii kolejowej, nie powoduje emisji do otoczenia zanieczyszczeń, które mogłyby wpłynąć na stan i jakość gleb.

6.2.3.3 FAZA REALIZACJI – WARIANT 2

Realizacja prac w wariantcie 2 wymagać będzie wykonania szeregu prac związanych z pozyskaniem i zajęciem gruntów stanowiących w chwili obecnej własność osób fizycznych. Łączna powierzchnia terenu konieczna do pozyskania od osób i podmiotów prywatnych wyniesie ok. 20 ha

z czego 16 ha przypadać będzie na tereny pod zbiornikami wodnymi, a pozostałe 4 ha na tereny stanowiące grunty orne. Duży wpływ na środowisko gruntowe i wodne będzie mieć sam proces budowlany prowadzony na fragmencie nasypów przebiegających po nowym śladzie, prowadzonych po terenie stawów hodowlanych.

Technologia prowadzenia robót zakłada, że proces budowlany, ze względu na sezonowość hodowli i związane z tym osuszanie zbiorników w okresie jesienno-zimowym, będzie prowadzony w okresie poza hodowlany i z uwzględnieniem warunków pogodowych.

Biorąc pod uwagę pełny zakres prac, z jakim związana będzie realizacja 2 wariantu przedsięwzięcia w tym konieczność zajęcia nowych terenów, obecnie produktywnych rolniczo i gospodarczo oraz konieczność zmiany stosunków wodnych na skutek prowadzonych prac torowych w obrębie stawów Marianki należy stwierdzić, że etap realizacji przedsięwzięcia w analizowanym wariantcie będzie oddziaływał negatywnie na środowisko gruntowe, co najmniej na przewidywanym terenie planowanego przedsięwzięcia.

6.2.3.4 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 2

Podobnie, jak ma to miejsce w wariantcie 1, w fazie normalnej eksploatacji linii kolejowej nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby otaczające terenu omawianej linii kolejowej.

6.2.4 ODDZIAŁYWANIE NA WODY

6.2.4.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Wpływ projektowanej inwestycji na wody powierzchniowe, związany z etapem budowy, będzie związany z następującymi czynnościami:

- przebudową rowów odwadniających,
- przebudową obiektów inżynierskich,
- zamuleniem wód w skutek erozji gruntu podczas fazy budowy (zwykle na skarpach nasypów, wykopów i w rowach oraz ich otoczeniu),
- wypłukiwaniem niebezpiecznych związków z materiałów używanych do budowy i ich odpadów,
- wnoszeniem do wód powierzchniowych znacznych ilości zawiesin z terenów budowy,
- przedostaniem się do wód produktów naftowych pochodzących z wycieków z maszyn i środków transportu.

Nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych na etapie realizacji. Natomiast powstawać będą w niewielkich ilościach ścieki socjalno-bytowe.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w zakresie przebudowy kanalizacji odprowadzania wód opadowo-roztopowych, ścieków bytowo-gospodarczych, ścieków w postaci zanieczyszczonych wód opadowo-roztopowych z terenu sekcji, zainstalowania systemów odwodnienia podtorza poprawi stosunki wodne w rejonie stacji i pozwoli na jej bezawaryjną eksploatację.

6.2.4.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Tereny kolejowe nie stanowią źródła ścieków w postaci zanieczyszczonych wód opadowo-roztopowych. Z uwagi na powyższe eksploatacja planowanego przedsięwzięcia w zakresie peronów, torów i budowli kolejowych, po ich przebudowie nie będzie stanowić źródła zanieczyszczeń do wód, gdyż wody odprowadzane z terenu torowiska za pomocą drenażu nie będą ściekami, a niezanieczyszczonymi wodami opadowo-roztopowymi.

Ścieki ujęte w szczelne systemy kanalizacyjne, kwalifikujące się do konieczności stosowania środków minimalizujących przed zrzutem do odbiornika, będą pochodzić jedynie z terenu Sekcji Eksploatacji (ISE) Czechowice Dziedzice.

Etap eksploatacji stacji i torowisk nie będzie związany z oddziaływaniem na środowisko wodne w związku z brakiem emisji ścieków.

6.2.4.3 WPŁYW PRZEDSIĘWZIĘCIA NA JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH I PODZIEMNYCH

Planowane przedsięwzięcie może oddziaływać na środowisko wodne zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Możliwość zanieczyszczenia wód na etapie budowy będzie związana przede wszystkim z nieprawidłową organizacją placu budowy i pracami ziemnymi. Natomiast eksploatacja inwestycji nie będzie powodować zagrożenie dla wód powierzchniowych, gdyż nie będzie generować ścieków.

Oddziaływanie inwestycji na jednolitą część wód powierzchniowych – rzek Biała/Łłownica może mieć tylko charakter pośredni, ponieważ inwestycja nie przecina ich dolin. Do ich zlewni będą natomiast odprowadzane zarówno wody opadowo-roztopowe, ścieki o tym charakterze, jak i ścieki bytowe z kanalizacji sanitarnej. Nie przewiduje się jednak, aby wpłynęły na pogorszenie wskaźników jakości wód, ponieważ realizacja inwestycji wiąże się z wprowadzeniem urządzeń podczyszczających wody opadowe – osadników i separatorów substancji ropopochodnych (teren sekcji eksploatacji). Ponieważ w stanie istniejącym nie ma urządzeń podczyszczających ścieki opadowe inwestycja powinna przyczynić się do polepszenia jakości wód w rowach, z których woda pośrednio odprowadzona jest do rzek, co może wpłynąć pozytywnie na stan rzeki Podsumowując należy stwierdzić, że analizowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na jednolitej części wód.

6.2.5 ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ

6.2.5.1 FAZA REALIZACJI - WARIANT 1

Planowane przedsięwzięcie na etapie budowy w wariantcie 1 będzie się charakteryzowało lokalnym zasięgiem oraz krótkotrwałym okresem oddziaływania, mającym wpływ na ukształtowanie powierzchni i ogólne postrzeganie oraz odbiór estetyczny wszystkich typów krajobrazu. Tymczasowo teren inwestycji zostanie przekształcony w plac budowy, zostaną wyznaczone miejsca magazynowania materiałów budowlanych i rozbiórkowych, a także drogi dojazdowe. Usunięte zostaną zarośla i roślinność zielna porastająca rzadziej użytkowane tereny kolejowe oraz kolidująca z nowoprojektowanymi elementami zagospodarowania terenu. Oddziaływanie fazy realizacji ustąpi po zakończeniu prac.

6.2.5.2 FAZA REALIZACJI - WARIANT 2

W wariantcie 2. planowane przedsięwzięcie na etapie budowy będzie charakteryzowało się większym zasięgiem oraz czasem oddziaływania na ukształtowanie powierzchni i ogólne postrzeganie analizowanego fragmentu krajobrazu niż w wariantcie 1. Przedsięwzięcie obejmie znacznie bardziej zróżnicowany wycinek krajobrazu. Poza terenem kolejowym w jego granicach znajdzie się teren Stawów Marianki. Tymczasowo obszar inwestycji zostanie przekształcony w plac budowy, zostaną wyznaczone miejsca magazynowania materiałów budowlanych i rozbiórkowych, a także drogi dojazdowe. W wyniku likwidacji stawów, linia kolejowa biegnąca na nasypach stanie się silnie dominującym elementem zagospodarowania terenu. Powstaną nowe sztuczne podziały przestrzeni. Silna antropopresja wpłynie na zanik wykształconych przez wieki półnaturalnych siedlisk roślin i zwierząt oraz przekształcenie terenów rolniczo-hodowlanych w komunikacyjne, wpływając na szybszy postęp urbanizacji w kierunku wschodnich granic miasta.

6.2.5.3 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

W przypadku odcinka przebiegającego dla obu wariantów przez obszar o charakterze miejskim i przebiegu całej linii dla wariantu 1, przedmiotowa inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na odbiór wizualny i funkcjonalność stacji, nie zaznaczy się jednakże w sposób istotny w krajobrazie miejskim, gdyż dotyczy istniejącego już od ponad wieku obiektu stacji, który na trwałe wpisał się w krajobraz Czechowic-Dziedzic.

Oddanie inwestycji do użytku wpłynie pozytywnie na estetyczny odbiór przestrzeni stacji oraz zwiększy poczucie bezpieczeństwa przede wszystkim wśród pasażerów kolei, gdyż zakładany zakres prac uwzględni budowę nowego torowiska, peronów i infrastruktury towarzyszącej, a także remonty obiektów kubaturowych, budowę nowych budynków, przejść i wiaduktów, rozbiórkę niepotrzebnych i zniszczonych elementów oraz oczyszczenie terenu z nawarstwień wskazujących na zaniedbanie obszaru.

Elementem zupełnie nowym będą ekrany akustyczne. Zostaną one zastosowane w krajobrazie miejskim, przy terenach pokrytych zabudową mieszkaniową, poza terenami śródmieścia oraz rolniczymi. Wyniesienie linii kolejowej ponad poziom terenu oraz przesunięcie jej w głąb terenu rolniczo-hodowlanego na nowo podzieli przestrzeń zastępując jej walory pół-naturalne krajobrazem zurbanizowanym. Wpłynie to znacząco na pogorszenie, jakości życia mieszkańców terenów.

Podsumowując, z punktu widzenia ochrony walorów krajobrazowych mających swe źródła w bogatej historii miasta w rejonie inwestycji, korzystniej przedstawiają się rozwiązania wariantu 1, w którym zachowany został dawny przebieg linii kolejowej oraz stawy hodowlane. Rozwiązania zaproponowane w wariantie 2 spowodowałyby zniszczenie ukształtowanej przez wieki tożsamości miasta wyrażonej w krajobrazie kulturowym, w którym wyraźnie współistnieją elementy przyrodnicze i antropogeniczne.

6.2.6 ODDZIAŁYWANIE NA OBIEKTY ZABYTKOWE

6.2.6.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Oddziaływanie inwestycji na obiekty historycznie cenne w fazie realizacji będzie miało charakter lokalny oraz krótkotrwały. Może jednakże wywrzeć znaczący wpływ na stan zachowania i odbiór estetyczny zabytków. Tymczasowo teren inwestycji zostanie przekształcony w plac budowy, zostaną wyznaczone miejsca magazynowania materiałów budowlanych i rozbiórkowych, a także drogi dojazdowe. Największym zagrożeniem dla budynków zabytkowych, szczególnie znajdujących się w granicach przedsięwzięcia lub bezpośrednio z nim sąsiadujących (dworzec kolejowy, zabudowania Walcowni Dziedzice, zabudowania zespołu lokomotywowni, inne budynki kolejowe, dawny Dom Sióstr Felicjanek z otoczeniem), będą toczące się na terenie inwestycji roboty budowlane.

6.2.6.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Z punktu widzenia oddziaływania na środowisko w zakresie zabytków oba warianty są ze sobą tożsame.

W fazie eksploatacji, zagrożeniem dla zabytków jest występowanie drgań oraz zanieczyszczeń pyłowych wywoływanych przez przejeżdżające pociągi. Analiza wykazała, że w stosunku do stanu istniejącego, w fazie eksploatacji nie powinno nastąpić pogłębienie negatywnego oddziaływania na większość obiektów zabytkowych. Przeciwnie, wymiana wyposażenia i remont stacji oraz odsunięcie regularnego ruchu pociągów od niektórych obiektów historycznych wpłynie pozytywnie na redukcję drgań oraz częściowo zapylenia. Ekrany akustyczne, jeśli zostaną odpowiednio wkomponowane w otoczenie powinny stać się tłem nie pogarszającym percepcji zabytkowych obiektów. Warto nadmienić, iż zasłonią jedynie kilka obiektów w skrajnych odcinkach inwestycji.

Najcenniejsze pod względem historycznym układy zabudowy industrialnej, stacyjnej oraz śródmiejskiej pozostaną doskonale widoczne.

6.2.7 ODDZIAŁYWANIE NA PRZYRODĘ I OBSZARY CHRONIONE

6.2.7.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1

Oddziaływanie na szatę roślinną w fazie realizacji będzie związane z trwałym bądź czasowym zajęciem terenu w związku z pracami budowlanymi w obrębie stacji i torów. Realizacja inwestycji nie będzie się wiązała z koniecznością ingerencji w stanowiska roślin chronionych i nie będzie oddziaływała na gatunki roślin objęte ochroną. W wariantcie 1 na szatę roślinną będzie związane z wycinką drzew i krzewów, ze względu na kolizję z projektowanymi elementami infrastruktury kolejowej oraz ze względów bezpieczeństwa. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i będzie dotyczyć w znacznym stopniu terenów zurbanizowanych, niemniej jednak niezbędne będzie usunięcie drzew i krzewów w obrębie płata siedliska łąkowego, przylegającego obecnie do nasypu kolejowego linii nr 93 (strona lewa).

Nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji w wariantcie 1 wymagała zajęcia całych płatów chronionych siedlisk przyrodniczych, niemniej jednak może dojść do zmniejszenia powierzchni niektórych płatów. Ponadto na etapie budowy w związku z przebudową obiektu mostowego nad rzeką Młynówką istnieje ryzyko naruszenia brzeżnego fragmentu płata siedliska łąkowego, który przylega bezpośrednio do terenu inwestycji w rejonie linii kolejowej nr 93 (strona prawa) oraz fragmentów płata siedliska łąk świeżych, przylegającego bezpośrednio do linii nr 93 (strona prawa).

Oddziaływanie na ptaki w wariantcie 1 nie będzie w sposób znacząco negatywnie oddziaływała na chronione gatunki ptaków, ponieważ dotyczy funkcjonującej od dawna linii kolejowej, a większość prac i działań budowlanych odbywać się będzie w granicach istniejącego obszaru kolejowego. Na etapie budowy w wariantcie 1 ze względu na wycinkę drzew i krzewów może wystąpić oddziaływanie bezpośrednie związane z miejscowym uszczupleniem siedlisk (potencjalnych miejsc założenia gniazd i/lub żerowania) położonych obecnie w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Nie będzie to oddziaływanie, które może zagrażać populacjom występujących tu gatunków ptaków w skali regionalnej, czy krajowej. Nie przewiduje się również zmian w liczebności lokalnych populacji ptaków, ponieważ gatunki zinwentaryzowane w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej mogą znaleźć dogodnie miejsca do gniazdowania na obszarze w otoczeniu inwestycji. Natomiast oddziaływania pośrednie na etapie prac budowlanych będą się wiązać ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu i co za tym idzie znacznym wzrostem hałasu w okolicy nawet w porównaniu do hałasu generowanego przez eksploatowaną linię kolejową. Powodować to będzie płoszenie ptaków gniazdujących i żerujących w sąsiedztwie linii kolejowej, które na ten okres przeniosą się najprawdopodobniej na dalsze tereny. W fazie realizacji oddziaływanie to ma charakter przejściowy, dlatego nie powinno mieć również wpływu na zmiany w liczebności populacji poszczególnych gatunków ptaków. W przypadku wariantu 1 powyższe oddziaływania nie będą dotyczyć ślepowrona i rybitwy rzecznej (gatunków szczególnie cennych w skali Europy), które zostały zinwentaryzowane jako ptaki niegniazdujące na analizowanym terenie, w odległości co najmniej 120 m od torów kolejowych.

W wariantcie 1 w fazie realizacji nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na chronione gatunki ssaków oraz dziko żyjące zwierzęta łowne. Mogą jednak wystąpić oddziaływania pośrednie, ponieważ prace budowlane będą się wiązać ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu i co za tym idzie znacznym wzrostem hałasu w okolicy w porównaniu do obecnej eksploatacji linii kolejowej, a także z obecnością ludzi. Powodować to będzie płoszenie zwierząt, które na ten okres przeniosą się najprawdopodobniej na dalsze tereny. Hałas generowany w fazie realizacji całkowicie ustąpi z chwilą zakończenia prac budowlanych. Ponadto przy przebudowie obiektu

mostowego nad Młynówką Komorowicką, mogą wystąpić okresowe utrudnienia w przemieszczaniu się wzdłuż cieków małych ssaków. Nie powinno to jednak mieć wpływu na spadek liczebności lokalnych populacji tych zwierząt. Przewiduje się, że po zakończeniu budowy i ustąpieniu oddziaływania, sytuacja w przeciągu dwóch – trzech miesięcy powróci do normy.

W fazie realizacji w wariantach 1 i 2 nie przewiduje się zajęcia sąsiadujących z inwestycją stawów będących miejscami bytowania i rozrodu płazów. Niemniej jednak nie można wykluczyć czasowego negatywnego oddziaływania na płazy w związku z pracami planowanymi w rejonie stawów oraz rzeki Młynówki Komorowickiej. Prace budowlane lub lokalizacja zaplecza budowy na ww. odcinku linii kolejowej nr 93 stwarza ryzyko częściowej utraty lub pogorszenia siedlisk żerowania. Na odcinku przebiegającym przez te obszary planowane są prace ziemne przy nasypie, które będą wymagały dojazdu kołowego dla sprzętu budowlanego, co może być przyczyną przypadkowego rozjeżdżania płazów przez pojazdy budowlane. Prace budowlane zwiększą również ryzyko śmiertelności osobników wchodzących na plac budowy, a także osobników lęgnących się w zagłębieniach i nieckach, w których stagnuje woda, powstających w trakcie wykonywania robót ziemnych. Zwiększona śmiertelność płazów na placu budowy może być także skutkiem ich uwięzienia w pułapkach takich, jak np. wykopy o stromych ścianach pod linie kablowe oraz niezabezpieczone studzienki i zbiorniki systemów odwadniających, z których zwierzęta nie potrafią wydostać się samodzielnie.

Realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na chronione gatunki ryb.

Nie przewiduje się, aby prace budowlane spowodowały ubytki w liczebności populacji zinwentaryzowanych owadów, szczególnie, iż ww. gatunki należą do najpospolitszych i najczęściej obserwowanych w całym kraju.

Analizowana inwestycja nie koliduje i nie jest położona w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów NATURA 2000. Na podstawie wstępnego rozpoznania wykluczono możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Górnej Wisły”. Przedsięwzięcie nie będzie miało potencjalnego negatywnego wpływu na przedmioty ochrony tego obszaru.

Analizowana inwestycja nie koliduje i nie jest położona w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych. Inwestycja nie będzie oddziaływała w sposób bezpośredni ani pośredni na Obszar Chronionego Krajobrazu „Podkłępie” w fazie realizacji.

6.2.7.2 FAZA REALIZACJI – WARIANT 2

Planowana inwestycja w wariantach 1 i 2 w fazie realizacji ze względu na: zarówno przebudowę istniejącego odcinka linii kolejowej, jak i budowę nowych fragmentów przez tereny, gdzie obecnie funkcjonują między innymi Stawy Marianki, będzie miała większy wpływ na szatę roślinną niż w wariantach 1 i 2. W związku z projektowanym poprowadzeniem linii i torów po nowym śladzie wystąpi konieczność trwałego zajęcia i likwidacji (zasypania) stawów, co w następstwie będzie wiązało się z zajęciem całych płatów lub fragmentów siedlisk przyrodniczych chronionych. W przypadku realizacji wariantu 2 nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na któryś z typów siedlisk stwierdzonych w pasie inwentaryzacji. Niemniej jednak należy podkreślić, że skala oddziaływania na siedliska w wariantach 1 i 2 będzie zdecydowanie większa niż w wariantach 1 i 2. Natomiast wariant 2 tak samo jak wariant 1 nie będzie ingerował w stanowiska chronionych gatunków roślin. Jednocześnie podobnie jak w wariantach 1 i 2 w fazie realizacji wariantu 2 konieczna będzie wycinka drzew i krzewów, ze względu na kolizję z projektowanymi elementami infrastruktury kolejowej, oraz ze względów bezpieczeństwa. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum.

W przypadku wariantu 2 oddziaływanie na ptaki będzie zdecydowanie większe niż w wariantach 1 i 2, ponieważ realizacja wariantu 2 będzie związana z zajęciem większej liczby stanowisk gniazdowania i żerowania niektórych gatunków ptaków zinwentaryzowanych na analizowanym

terenie wokół inwestycji. Dodatkowo budowa nowego fragmentu linii kolejowej nr 139 w wariantach 1 i 2 będzie wymagała zasypywania stawów położonych po południowej stronie przedsięwzięcia. Są to co prawda stawy hodowlane, z których okresowo spuszczana jest woda, niemniej jednak również ze względu na bujną roślinność porastającą groble między stawami, są to atrakcyjne tereny dla gniazdowania i żerowania ptaków. Bezpowrotnie zostaną zajęte stanowiska takich gatunków ptaków, jak krwawodziób, czajka, trzciniak, sierpówka, zięba oraz żerowisko rybitwy zwyczajnej. Ptaki te najprawdopodobniej przeniosą się na dalsze tereny. Są to gatunki ptaków rozpowszechnione zarówno w rejonie inwestycji, jak i w regionie, dlatego przewiduje się, że zniszczenie ich siedlisk w wariantach 1 i 2 nie będzie znaczące i nie wpłynie na zmniejszenie liczebności lokalnych populacji.

Rodzaje oddziaływań analizowanego przedsięwzięcia na ssaki w wariantach 1 i 2 w fazie realizacji będą podobne jak w przypadku wariantu 1, jednakże będą nimi objęte większe obszary. Dodatkowo realizacja inwestycji w wariantach 1 i 2 przyczyni się do zajęcia części obszaru żerowiskowego nietoperzy, ze względu na konieczność osuszenia Stawów Marianki pod nowy przebieg linii kolejowej nr 139. Ograniczenie żerowiska nie będzie jednak oddziaływaniem znaczącym i nie powinno mieć wpływu na stan lokalnej populacji nietoperzy, szczególnie, iż odnotowano tu jedynie pojedyncze stanowiska tych zwierząt, a analizowany obszar nie należy do cennych z punktu widzenia ich ochrony.

W odróżnieniu od wariantu 1 w fazie realizacji w wariantach 1 i 2 nastąpi zniszczenie przeważającej części siedliska ważnego dla płazów (żab i ropuch) – miejsc ich stałego przebywania, rozrodu i zimowania. Zniszczenie przedmiotowych stanowisk płazów będzie związane z likwidacją (zasypyaniem) co najmniej 4 z 6 zbiorników w kompleksie Stawów Marianki, Ograniczenie miejsc rozrodu płazów może skutkować zmniejszeniem liczebności lokalnych populacji.

Realizacja inwestycji w wariantach 1 i 2 nie będzie miała wpływu na chronione gatunki ryb.

Oddziaływanie na owady w przypadku wariantu 2 będzie podobne jak w przypadku wariantu 1.

Podobnie jak w wariantach 1 i 2 również w wariantach 1 i 2 wykluczono możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Górnej Wisły”.

W fazie realizacji nie przewiduje się konieczności stosowania środków minimalizujących oddziaływanie planowanej inwestycji na Obszar Chronionego Krajobrazu „Podkępie”.

6.2.7.3 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I WARIANT 2

W fazie eksploatacji wpływ zelektryfikowanej linii kolejowej na szatę roślinną występującą w jej sąsiedztwie nie będzie znaczący, o czym mogą świadczyć między innymi płaty przyrodniczych siedlisk chronionych, które zostały w stanie istniejącym zinwentaryzowane w sąsiedztwie torów.

W związku z powyższym w wariantach 1 i 2 nie przewiduje się stopniowego zanikania lub zmian w składzie gatunkowym siedlisk ze względu na eksploatację linii kolejowej. Inwestycja nie powinna również wpłynąć na zmianę stosunków wodnych na terenach, gdzie zinwentaryzowano chronione siedliska, przyrodnicze. Natomiast w przypadku wariantu 2, który już na etapie realizacji spowoduje ubytek chronionych siedlisk przyrodniczych w otoczeniu linii kolejowej, należy spodziewać się degradacji płatu łągi ze względu na lokalną zmianę stosunków wodnych (zasypywanie stawów, budowa nasypu kolejowego). Ponadto bez wpływu na roślinność przy linii kolejowej w fazie eksploatacji pozostaje stosowanie herbicydów w ramach prac związanych z utrzymaniem nasypów kolejowych.

Analizowana inwestycja w żadnym z wariantów nie przecina obszarów chronionych, ani istotnych korytarzy migracyjnych ptaków wędrownych. Dlatego nie przewiduje się, aby przedmiotowa inwestycja mogła mieć wpływ na zwiększoną śmiertelność ptaków na skutek kolizji z pociągami. Natomiast oddziaływanie w zakresie hałasu spowodowanego przejazdem pociągów może dotyczyć wszystkich gatunków ptaków, ale najprawdopodobniej nie jest istotne dla stanu

populacji gatunków stwierdzonych w sąsiedztwie linii kolejowej, ponieważ hałas od przejeżdżających pociągów towarzyszy także obecnie eksploatowanej linii kolejowej. W związku z powyższym w fazie eksploatacji zarówno w wariantcie 1, jak i wariantcie 2 nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na chronione gatunki ptaków.

W stosunku do zwierząt linia kolejowa jest i pozostanie elementem ograniczającym przemieszczanie się zwierząt, czyli tzw. barierą ekologiczną. Dodatkowo w wariantcie 2 częściowo pojawi się nowa bariera i nowe źródło hałasu w otoczeniu w związku z poprowadzeniem linii kolejowej nr 139 przez teren zajmowany obecnie przez kompleks Stawów Marianki. Na omawianym odcinku linii kolejowej nie występuje problem migracji przez tory zwierząt dużych i średnich, ponieważ szlaki ich wędrówek przebiegają poza terenem inwestycji. Jest to głównie odcinek stacyjny, położony na terenie miejskim, co nie sprzyja pojawianiu się dzikich zwierząt. Linia kolejowa może stanowić dużo większą barierę dla małych ssaków, dla których nasyp i konstrukcja torowiska mogą być elementami bardzo trudnymi do przekroczenia. Ponadto oddziaływanie linii kolejowej na zwierzęta wiąże się czasem z przypadkami śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pociągami. W przypadku omawianego odcinka linii kolejowej zdarzenia tego rodzaju raczej nie będą występować, a jeśli będą miały miejsce to mogą dotyczyć zwierząt małych lub przypadkowo pojawiających się na tym terenie zwierząt z grupy ssaków średnich. Potencjalnie zagrożone kolizjami z pociągami są również nietoperze. Oddziaływanie linii kolejowej w tym zakresie można uznać za nieistotne.

W fazie eksploatacji linia kolejowa, podobnie jak w stanie istniejącym, będzie stanowić barierę dla populacji płazów bytujących w stawach przylegających z obu stron do linii kolejowej. Przebudowa mostu nad Młynówką Komorowicką i dostosowanie go do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt małych oraz budowa nowych przepustów ułatwi migrację również płazom, co w perspektywie długoterminowej pozwoli na zmniejszenie izolacji populacji poszczególnych gatunków płazów. Dodatkowo zaprojektowane płotki umożliwią naprowadzanie płazów na światło przepustów. Ponadto w celu ograniczenia śmiertelności płazów w systemie odwodnienia, zostaną zastosowane płytkie i płaskie korytka odwodnieniowe, które nie będą powodować zagrożeń dla płazów poprzez brak możliwości ich wydostania się. W związku z powyższym w fazie eksploatacji zarówno w wariantcie 1 jak i wariantcie 2 nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na płazy.

Inwestycja w wariantcie 1 i wariantcie 2 nie będzie oddziaływała na chronione gatunki ryb.

Inwestycja nie będzie oddziaływała na chronione gatunki owadów na etapie eksploatacji.

Planowane przedsięwzięcie zarówno w wariantcie 1, jak i wariantcie 2 nie będzie miało potencjalnego negatywnego wpływu na Obszar Natura 2000 „Dolina Górnej Wisły”.

Ze względu na odległość eksploatacja inwestycji w wariantcie 1 nie będzie miała bezpośredniego wpływu na Obszar Chronionego Krajobrazu „Podkępie”. Nie przewiduje się wpływu inwestycji na zmiany stosunków wodnych na terenach, gdzie znajduje się objęty ochroną zespół stawów z groblami w Bestwinie. Ponieważ ciek płyną w kierunku inwestycji, wyklucza to również migrację ewentualnych zanieczyszczeń pochodzących od linii kolejowej w kierunku stawów.

Przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na Obszar Chronionego Krajobrazu „Podkępie”.

Pod względem oddziaływania na przyrodę ożywioną bardziej korzystnym rozwiązaniem jest wariant 1, ponieważ wiąże się z przebudową linii kolejowej po jej istniejącym śladzie. Wariant 2 obejmuje również budowę nowego odcinka linii kolejowej nr 139 przez teren istniejącego kompleksu Stawów Marianki, co oznacza znaczną ingerencję w ukształtowanie terenu, zasypanie większości zbiorników wodnych Stawów Marianki, ograniczenie siedlisk chronionych gatunków siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk chronionych gatunków zwierząt, a także stworzenie nowej bariery w formie nasypu kolejowego, która będzie ograniczała przemieszczanie się zwierząt. Oba

warianty będą wymagały zastosowania działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

6.2.8 GOSPODARKA ODPADAMI

Planowane przedsięwzięcie będzie związane z wytwarzaniem odpadów na każdym z etapów jego funkcjonowania.

Zasadniczo, etap budowy planowanego przedsięwzięcia w głównej mierze będzie związany z powstaniem odpadów z grupy odpadów budowlanych, pochodzących z rozbiórek istniejących elementów infrastruktury kolejowej i technicznej oraz budynków.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia i związane z nim ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów, związany będzie z prowadzeniem prac utrzymaniowych infrastruktury kolejowej, technicznej oraz prac porządkowych na terenie wewnętrznego układu komunikacyjnego (place manewrowe, parkingi i drogi wewnętrzne) terenu sekcji eksploatacji stacji oraz peronów, tuneli dla pieszych, itp. (głównie odpady typu komunalnego).

Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas realizacji i eksploatacji inwestycji odpadów, w przypadku zorganizowania gospodarki odpadami zgodnie z wytycznymi zawartymi w przepisach ochrony środowiska, a także w warunkach właściwej organizacji prac, nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania na poszczególnych odcinkach robót. Oddziaływanie to związane będzie głównie z zajętością powierzchni gruntu w miejscach czasowego gromadzenia odpadów i nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi.

6.2.9 ODDZIAŁYWANIE ELEKTROMAGNETYCZNE

6.2.9.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

W fazie realizacji przedmiotowej modernizacji stacji kolejowej Czechowice Dziedzice nie będzie dochodziło do emisji pól elektromagnetycznych.

6.2.9.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Oddziaływanie w zakresie wariantów inwestycyjnych, nie przewiduje wystąpienia negatywnego oddziaływania pól elektromagnetycznych na środowisko i zdrowie ludzi. Nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów emisji pola elektrycznego i magnetycznego na podstawie obowiązujących aktów prawnych, uwzględniając pobliską zabudowę mieszkaniową i miejsca dostępne dla ludzi.

6.2.10 ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE

Zjawisko kumulacji oddziaływań polega na określeniu znaczących rodzajów oddziaływań na etapach budowy i eksploatacji pochodzących z terenu planowanego przedsięwzięcia wraz z określeniem ich zasięgu i dokonanie identyfikacji obiektów o podobnym charakterze (inwestycje typu liniowego), które już istnieją lub są planowane do budowy w obszarze potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia oraz określenie możliwości wystąpienia interakcji w danym zakresie – sumowanie się oddziaływań.

W przypadku omawianej inwestycji możemy mieć do czynienia z potencjalnym oddziaływaniem skumulowanym wynikającym ze wspólnego, sumującego się oddziaływania akustycznego od odcinków linii kolejowych Nr 139 i Nr 93 objętych granicą opracowania; szczególnie na odcinku środkowym stacji, tj. w sąsiedztwie głównych szlaków komunikacyjnych miasta – ul. Legionów, ul. Hutnicza.

Inny aspekt może stanowić uciążliwość, szczególnie dla mieszkańców nieruchomości znajdujących się w pobliżu terenu inwestycji oraz osób dojeżdżających/przejeżdżających przez Czechowice, na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia.

6.2.10.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Z uzyskanych od urzędów informacji, potwierdzonych analizą materiałów dostępnych na oficjalnych stronach internetowych tych organów wynika, że nie wydano oraz nie są obecnie prowadzone postępowania (inwestycje liniowe), które mogłyby mieć wpływ na sumowanie się niekorzystnych efektów związanych z przedmiotowym przedsięwzięciem.

6.2.10.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

6.2.10.2.1 POWIETRZE.

Gmina Czechowice-Dziedzice posiada obowiązujący Program Ochrony Środowiska, z którego wynika, że głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza na terenie Czechowic-Dziedzic jest tzw. 'emisja niska' pochodząca ze źródeł energetycznych zwartej zabudowy mieszkaniowej, jedno- i wielorodzinnej wyposażonej w kotłownię i paleniska węglowe. W zakresie emisji ze źródeł komunikacyjnych (transport), stwierdzono zagrożenia związane z emisją spalin i ich nadmierną koncentracją wzdłuż dróg w tym dróg kolejowych. W zakresie źródeł energetycznych i przemysłowych oraz niezorganizowanych, na terenie Czechowice-Dziedzice i w bezpośrednim sąsiedztwie terenu planowanego przedsięwzięcia znajdują się zakłady przemysłowe, tzw. uciążliwe, a mianowicie instalacje walcowni metali „Dziedzice” S.A. i rafinerii LOTOS Czechowice S.A. Zgodnie z uzyskanymi informacjami ogólny stan jakości powietrza dla terenów znajdujących się wokół planowanego przedsięwzięcia nie wykazuje przekroczeń dopuszczalnych zakresów dla substancji zanieczyszczających powietrze. W wyniku przeprowadzonych obliczeń wykazano brak przekroczeń z terenu planowanego przedsięwzięcia w związku z jego eksploatacją przy uwzględnieniu aktualnego stanu jakości powietrza atmosferycznego obejmującego istniejące w sąsiedztwie źródła emisji zanieczyszczeń.

6.2.10.2.2 HAŁAS.

W rozpatrywanym rejonie występują trzy obszary, na których oddziaływania skumulowane mogą mieć istotne znaczenie: droga krajowa nr 1 (DK1) – oddalona od zachodniej granicy opracowania o 400 m w kierunku zachodnim; ul. Legionów; ul. Hutnicza.

Pierwszy z tych obszarów leży właściwie w znacznym stopniu (400 m) poza zakresem niniejszego opracowania. O ile wpływ z DK1 można (w zakresie opracowania) potraktować w sposób drugorzędny (szacowane poziomy dźwięku w pobliżu domów mieszkalnych są o ponad 5 – 6 dB niższe niż hałas kolejowy), to oddziaływanie ul. Legionów ma wpływ równorzędny. Stąd też w rejonie tym zaproponowano 2 ekrany akustyczne (kolejowe). Trzeci rejon charakteryzuje się równorzędnym oddziaływaniem linii kolejowej Nr 139 oraz ul. Legionów i dalej ul. Hutniczej. Podobnie, jak poprzednio – zaproponowano tutaj instalację ekranu akustycznego kolejowego. Nie chroni on jednak w żadnym stopniu kilku posesji mieszkalnych położonych między linią kolejową, a ul. Hutniczą. Planowane przedsięwzięcie w zakresie skumulowanego oddziaływania nie będzie wymagało dodatkowych, oprócz już zastosowanych rozwiązań projektowych w związku z przekroczeniami od hałasu kolejowego.

7 OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZENIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO

7.1 ŚRODKI MINIMALIZUJĄCE ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

7.1.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Zapobieganie i redukcja emisji pyłów na etapie budowy powinna polegać na stosowaniu rozwiązań obejmujących utrzymanie porządku na placu budowy oraz unikanie sytuacji przesuszenia gruntu. W związku faktem, że stacja jest obiektem budowlanym istniejącym, zlokalizowanym w obszarze zurbanizowanym i wyposażonym w gęstą sieć utwardzonych dróg wewnętrznych (płyty betonowe), istnieje możliwość wyeliminowania wyżej opisanego zjawiska wtórnej emisji pyłu poprzez maksymalizację wykorzystania wewnętrznej infrastruktury drogowej.

Poprawne zaplanowanie harmonogramu prowadzenia robót jest, zatem kluczowe w celu eliminacji ww. oddziaływania.

7.1.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Faza eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie związana z emisją zanieczyszczeń do powietrza na poziomie powodującym stężeń substancji zanieczyszczających powietrze.

7.2 ŚRODKI MINIMALIZUJĄCE HAŁAS

7.2.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Z szeregu dostępnych obecnie rozwiązań takich jak: ograniczenie do niezbędnego minimum prowadzenia prac budowlanych szczególnie uciążliwych akustycznie i prowadzenia ich w godzinach dziennych, wykorzystania naturalnych warunków terenowych (wykopy, zagłębienia terenu, wały, etc.) do ekranowania prac szczególnie uciążliwych akustycznie, ograniczenia prędkości poruszających się pojazdów po terenie budowy czy stosowania tymczasowych przenośnych ekranów akustycznych w celu ochrony pobliskiej i potencjalnie narażonej zabudowy mieszkaniowej, należy stwierdzić, że najbardziej zasadne pod względem efektywności jest, w celu minimalizacji oddziaływania hałasu na pobliskie tereny, stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu budowlanego oraz rzetelne przygotowanie projektu prac budowlanych (projekt wykonawczy) z uwzględnieniem warunków lokalnych w celu ograniczenia konieczności manewrów pojazdów ciężkich i możliwie z dala od budynków.

Ponadto, projekt wykonawczy powinien uwzględniać możliwość takiego prowadzenia prac ażeby uniknąć sytuacji jednoczesnej pracy wszystkich zagregowanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej urządzeń, maszyn i pojazdów budowlanych.

Faza budowy ze względu na swoją złożoność i udział niezależnych od siebie źródeł emisji związanych z wieloma maszynami i urządzeniami, może stanowić źródło ponadnormatywnego dźwięku, którego całkowite wyeliminowanie nie jest możliwe.

Zastosowanie ww. rozwiązań pozwoli na możliwie skuteczne ograniczenie zasięgu hałasu do najbliższego terenu prowadzonych prac budowlanych, co w powiązaniu z tymczasowym, krótkotrwałym charakterem oddziaływania fazy realizacji przedsięwzięcia, przyczyni się do jego znacznego zminimalizowania.

7.2.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Dotrzymanie dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach sąsiadujących z inwestycją na etapie eksploatacji będzie związane z koniecznością stosowania urządzeń ochrony środowiska. Zastosowanie ekranów akustycznych jest warunkiem dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu poza terenem inwestycji.

7.3 ŚRODKI MINIMALIZUJĄCE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO GRUNTOWO-WODNE

7.3.1 FAZA REALIZACJI - WARIANT 1

W wyniku przeprowadzonych na obszarze inwestycji badań i analiz stwierdzono, że struktura oraz stopień przekształcenia pierwotnych gleb w grunty nasypowe powoduje, iż nawet głęboka ingerencja w profil glebowy nie będzie stanowiła zagrożenia utraty ich produktywności (żyźności) – brak oddziaływania.

Aby zapobiec dalszej degradacji stanu środowiska gruntowo-wodnego rekomenduje się ograniczenie uciążliwości i niekorzystnego oddziaływania inwestycji poprzez odpowiednie prowadzenie robót budowlanych i przygotowanie na etapie projektu budowlanego szczegółowego harmonogramu oraz planu prowadzenia robót, uwzględniającego lokalizację i organizację zaplecza budowy, miejsc magazynowania odpadów, ścieków itd.

Generalną zasadą powinno być minimalizowanie powierzchni prac przygotowawczych oraz prowadzenie ich w warunkach pogodowych zapobiegających degradacji warstw przypowierzchniowych, znajdujących się pod gruntami antropogenicznymi. Po zakończeniu prac budowlanych zalecane jest przeprowadzenie rekultywacji bieżącej terenów.

7.3.2 FAZA EKSPLOATACJI-WARIANT 1

Ze względu na brak oddziaływania na gleby na etapie eksploatacji wariantu przedsięwzięcia nie wnioskuje się o zastosowanie środków minimalizujących z powodu braku oddziaływania w tym zakresie.

7.3.3 FAZA REALIZACJI – WARIANT 2

W celu ochrony powierzchni ziemi w trakcie prowadzenia prac w wariantcie 2 należy:

- zaplecze i place budowy urządzić tak aby znajdowały się z dala od terenów ornych (północno-zachodnia część stacji) oraz cieków płynących: Młynówka Komorowicka i wód stojących: staw Marianki;
- zaplecze budowy, w szczególności bazy materiałowe i parking dla sprzętu budowlanego ulokować na terenach przekształconych – o powierzchni utwardzonej, zlokalizowanych w obrębie stacji;
- należy unikać wprowadzania maszyn i sprzętu budowlanego na tereny zlokalizowane poza zakresem omawianej inwestycji, w szczególności grunty orne. Należy rozważyć prowadzenie robót w technologii 'z toru';
- używać lekkiego sprzętu, wyposażonych w koła bliźniacze, drabinkowe bądź szerokie opony,
- przed przystąpieniem do robót budowlanych należy bezwzględnie usunąć i odłożyć wierzchnią warstwę organiczną zajmowanych gruntów ornych. Humus należy użyć w pracach przywracania wartości biologicznych ziemi nieurodzajnej na innych fragmentach przebudowywanej stacji. Grunt antropogenicznie przekształcony (tłuczeń, żwir, skała płonna) pozyskany z pogłębiania rowów/przebudowy nasypów należy użyć w innych procesach budowlanych na terenie przedmiotowej tej inwestycji,

- należy maksymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę drogową i tereny już antropogenicznie przekształcone.

7.3.4 FAZA EKSPLOATACJI - WARIANT 2

Ze względu na brak oddziaływania na gleby na etapie eksploatacji wariantu 2 przedsięwzięcia nie wnioskuje się o zastosowanie środków minimalizujących z powodu braku oddziaływania w tym zakresie.

7.4 ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE

7.4.1 FAZA REALIZACJI-WARIANT 1 I 2

Ze względu na ochronę wód powierzchniowych i podziemnych na etapie budowy należy zapewnić poprzez następujące działania:

- odpowiedni stan techniczny sprzętu budowlanego (wszelkie prace powinny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób, o niskim poziomie spalin). Niedopuszczalne jest mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych na terenie zaplecza budowy;
- ograniczenie terenu zajętego pod plac budowy do niezbędnego minimum;
- właściwą organizację pracy wykluczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji;
- zachowanie wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń, do środowiska gruntowo – wodnego (wykonawca prac powinien dysponować sprzętem i środkami do neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego);
- zakaz tankowania pojazdów i maszyn na terenie placu budowy, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego w wyznaczonych miejscach wyłożonych szczelnie płytami betonowymi;
- prowadzenie robót budowlanych w taki sposób, aby istniejący system odwodnienia nie został zniszczony przed wykonaniem nowego systemu;
- stosowanie odstożników dla wód z igłó filtracji przed zrzutem do istniejących bądź wybudowanych rowów jeżeli brak innej możliwości dotrzymania parametrów zawiesiny.

7.4.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Faza eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie związana z koniecznością stosowania urządzeń podczyszczających dla terenu samej stacji kolejowej oraz przyległych do niej odcinkami torów, a zatem nie rekomenduje się środków minimalizujących zakresie ochrony środowiska wodnego.

Faza eksploatacji wariantów planowanego przedsięwzięcia związana będzie z powstawaniem ścieków tylko i wyłącznie w związku z pracą Sekcji Eksploatacji Czechowice Dziedzice w zakresie odprowadzania zanieczyszczonych ścieków opadowo-roztopowych z powierzchni placów manewrowych i parkingów oraz ścieków z budynku warsztatowego.

Ścieki opadowo-roztopowe z placów manewrowych terenu sekcji i pomieszczeń warsztatowych będą podczyszczane w separatorze i osadniku i odprowadzane następnie do rowu otwartego.

Oprócz ww. ścieków praca sekcji związana będzie z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych odprowadzanych z budynków administracyjnych zlokalizowanych na jej terenie, które będą odprowadzane do kanalizacji miejskiej.

7.5 ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ

7.5.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na krajobraz należy ograniczyć do niezbędnego minimum zajętość terenów pod inwestycję, a po zakończeniu robót – wyrównanie terenu lub przywrócenie go do stanu sprzed budowy.

Zaleca się również przeprowadzenie rewitalizacji terenów około kolejowych, polegającą na uporządkowaniu przestrzeni (przede wszystkim stacji), rekultywacji miejsc po likwidowanych torach i obiektach, zagospodarowanie powierzchni zdegradowanych w wyniku prowadzonej działalności, związanej z budową i z utrzymaniem urządzeń i instalacji.

Usunięcie zbędnych, prowizorycznych i najczęściej szpecących zabudowań, które w dużej liczbie przez lata powstały wzdłuż linii (zwłaszcza przy stacjach), znacznie podniesie atrakcyjność terenu z punktu widzenia krajobrazu. Ważne jest też odpowiednie formowanie roślinności, która poprawia walory krajobrazowe i klimatyczne, a także chroni rejony zabudowane tworząc zasłonę akustyczną. Istotnym, z punktu widzenia krajobrazu są nakazy nawiązujące do obsadzenia ekranów akustycznych roślinnością oraz, że fasady budynków i innych obiektów (np. mosty) muszą nawiązywać architektonicznie do dominującego charakteru miejscowości.

7.5.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Nie wnioskuje się o środki minimalizujące na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

7.6 ŚRODKI MINIMALIZUJĄCE ODDZIAŁYWANIE NA ZABYTKI

7.6.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

W kwestii minimalizacji oddziaływania na zabytki należy zabezpieczyć najbardziej narażone elementy budynków (zwłaszcza okna). Miejsca składu materiałów i maszyn sugeruje się zlokalizować w bezpiecznej odległości (minimum 50 – 100 m), drogi technologiczne należy również poprowadzić w sposób nie zagrażający zabytkom w trakcie transportu materiałów. Wszelkie prace w najbliższym otoczeniu zabytków należy w miarę możliwości wykonywać ręcznie bez użycia ciężkiego sprzętu mechanicznego w celu ograniczenia ryzyka wystąpienia uszkodzeń i emisji drgań. Zakres, technologia i sposób prowadzenia prac muszą zostać skonsultowane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, który stosownie do sytuacji określi warunki realizacji przedsięwzięcia w obrębie danych budynków i stref ochrony konserwatorskiej.

Ponadto, ze względu na konieczność użycia materiałów budowlanych, wykończeniowych nawiązujących charakterem do XIX-wiecznej zabudowy miasta nastąpi podwyższenie walorów estetycznych i historycznych budowli.

7.6.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Poprawa warunków eksploatacyjnych torów i stacji będzie miała pozytywny efekt na ograniczenie oddziaływania na obiekty zabytkowe zlokalizowane w najbliższym sąsiedztwie samej stacji, jak np. budynek dworca. W związku z powyższym nie rekomenduje się stosowania środków minimalizujących na etapie eksploatacji.

7.7 ŚRODKI MINIMALIZUJĄCE ODDZIAŁYWANIE NA PRZYRODĘ

7.7.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

W fazie realizacji zalecane są m.in. działania minimalizujące:

- fragmenty płatów chronionych siedlisk przyrodniczych bezpośrednio kolidujące z inwestycją należy przekształcić w sposób mechaniczny poza sezonem wegetacyjnym, czyli w okresie od 15 października do 15 marca. Ze względu na niezadowalający stan zachowania płatów oraz brak wpływu na stan zachowania siedlisk w regionie nie ma konieczności podjęcia działań kompensujących;
- prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od początku marca do końca sierpnia. W szczególnie uzasadnionych przypadkach zezwala się na wycinkę drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków pod warunkiem zapewnienia nadzoru przyrodniczego specjalisty. Przed przystąpieniem do prac należy dokonać inspekcji w obecności ornitologa, czy w obrębie i bliskim sąsiedztwie usuwanych drzew i krzewów znajdują się gniazda ptaków odbywających lęgi. W przypadku stwierdzenia powyższego, drzewa lub krzewy należy usunąć poza okresem lęgowym;
- nie dopuszczać do powstawania pułapek dla zwierząt, w postaci nieprzykrytych dołów/wykopów, z których brak jest możliwości wydostania się (stromie zbocza) oraz nieprzykrytych studzienek;
- w rejonie odcinka, gdzie stwierdzono występowanie płazów w Stawach Marianki należy wykonać na granicy placu budowy tymczasowe ogrodzenie ochronne;
- w wariantcie 2 ze względu na konieczność zasypania zbiorników wodnych w kompleksie Stawów Marianki, przed przystąpieniem do prac budowlanych należy odłowić płazy oraz przenieść je na uprzednio wyznaczone stanowiska zastępcze.

7.7.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Nie przewiduje się działań minimalizujących oddziaływanie na szatę roślinną ani na chronione siedliska przyrodnicze w fazie eksploatacji.

W przypadku konieczności wprowadzenia ekranów innych niż nieprzezroczyste, ekrany powinny posiadać rozróżnialne dla ptaków cechy, jak np. pasy poziome.

W celu poprawienia drożności lokalnych korytarzy migracyjnych dla zwierząt małych i dla płazów oraz umożliwienia przedostawania się zwierzętom na drugą stronę linii kolejowej w obu wariantach po przebudowie obiektu nad rzeką Młynówką Komorowicką powstaną ziemne suche półki po obu stronach cieku.

Ponadto w wariantcie 1 zaprojektowano dodatkowy przepust dla zwierząt małych oraz płazów. W wariantcie 2 do funkcji pełnienia przejścia dla zwierząt zostanie dostosowany 1 przepust oraz proponuje się wybudowanie 11 dodatkowych przepustów dla małych zwierząt i płazów na nowobudowanych odcinakach linii kolejowej nr 139.

Obiekty powinny być wyposażone w płotki naprowadzające (tzw. ogrodzenia ochronno-naprowadzające). Wszelkie rowy odwodniające na przedpolu (przed wlotem/wylotem) do przepustów dla małych zwierząt i płazów powinny być przykryte (orutowane). Wyloty/wloty rowów odwodnieniowych powinny znajdować się za płotkami naprowadzającymi, tak, aby uniemożliwić wpadanie do nich zwierząt. Ponadto, nie należy stosować umocnień rowów w postaci głębokich, betonowych korytek odwadniających, w celu ograniczenia śmiertelności płazów i innych drobnych zwierząt.

7.8 GOSPODARKA ODPADAMI

7.8.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

W celu eliminacji negatywnego oddziaływania na środowisko w fazie realizacji zaleca się przestrzeganie przepisów w zakresie gospodarowania odpadami zawartymi w obowiązujących aktach prawnych (segregowanie odpadów; ograniczenie i minimalizację ilości wytwarzanych

odpadów, oszczędne gospodarowanie materiałami budowlanymi, przemyślane działania mające na celu uniknięcie skażenia środowiska, właściwe gromadzenie i magazynowanie odpadów, odzysk surowców wtórnych).

7.8.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

W trakcie eksploatacji gospodarka odpadami w PKP PLK S.A. jest skierowana na maksymalne ponowne wykorzystanie materiałów, które wykazują cechy użytkowe. Jest to realizowane przez ponowne użycie różnych materiałów lub prowadzenie odzysku.

W celu eliminacji negatywnego oddziaływania na środowisko w fazie realizacji zaleca się przestrzeganie przepisów w zakresie gospodarowania odpadami zawartymi w obowiązujących aktach prawnych.

7.9 ŚRODKI MINIMALIZUJĄCE ODDZIAŁYWANIE PÓL ELEKTROMAGNETYCZNYCH

7.9.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Planowane przedsięwzięcie nie będzie związane z emisją przekraczających dopuszczalne poziomy pól elektromagnetycznych na etapie realizacji wariantów 1 i 2.

7.9.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Planowane przedsięwzięcie nie będzie związane z negatywnym oddziaływaniem pól elektromagnetycznych na środowisko.

7.10 ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE

7.10.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

Nie przewiduje się kumulacji znaczących oddziaływań przedsięwzięcia na etapie budowy.

7.10.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

W zakresie oddziaływania skumulowanego przewiduje się konieczność zastosowania ekranów akustycznych.

8 PROPOZYCJE MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA. ANALIZA POREALIZACYJNA

Ze względu na niewielki i mało znaczący charakter oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko zarówno w fazie realizacji, jak i w fazie eksploatacji, nie proponuje się monitoringu stanu środowiska i oddziaływań inwestycji na poszczególne komponenty przyrodnicze.

Jednakże, ze względu na niedostatki w technice należy stwierdzić, że pomimo dotrzymania standardów jakości środowiska do terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny należy, stwierdzić konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dla wnioskowanego zakresu planowanego przedsięwzięcia (wariant 1) zgodnie wymogami ustawy ooś w wyniku której zweryfikowane zostaną lokalizację ekranów – etapowa realizacja zabezpieczeń akustycznych.

Jako Etap I należało by zrealizować zabezpieczenia akustyczne przedstawione dla wnioskowanego wariantu realizacyjnego - KIP, a w Etap II nastąpiła by realizacja zabezpieczeń dodatkowych wykazanych w Raporcie, ale tylko i wyłącznie po stwierdzeniu faktu rzeczywistego (pomiar) wystąpienia ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowych w obrębie stacji Czechowice-Dziedzice.

Podstawą do stwierdzenia przekroczeń byłaby analiza porealizacyjna w zakresie wykonywania pomiarów akustycznych w tych newralgicznych miejscach.

9 OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania wariantów planowanego przedsięwzięcia na środowisko stwierdzono, że pod warunkiem zastosowania wskazanych działań minimalizujących negatywne oddziaływania na środowisko, zostaną dotrzymane standardy jakości środowiska do granicy przewidywanego terenu planowanego przedsięwzięcia. Z uwagi na to wskazuje się, że dla planowanego przedsięwzięcia nie jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

Jednakże, zastosowanie ekranów (etap I, etap II) doprowadzi do dotrzymania wartości dopuszczalnych dźwięku na terenach przyległych do terenu inwestycji dla których ustanowione są poziomy dopuszczalne.

10 ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH

Realizacja przedsięwzięcia, jakim jest inwestycja liniowa niesie ze sobą ryzyko wystąpienia konfliktu społecznego.

Planowane przedsięwzięcie, szczególnie w wariantie 1, nie będzie związane z koniecznością wejścia poza teren Inwestora i wejścia na posesje nie stanowiące jego własności. A fakt, że linia kolejowa w tym stacja jest obiektem istniejącym, którego przebudowa przyczyni się do wzrostu wagi regionu, stanowi czynnik w dużej mierze przemawiający za bezkonfliktowym przebiegiem realizacji i później eksploatacji planowanej inwestycji.

Odmienne sytuacja wygląda w przypadku realizacji wariantu 2, gdzie fragment przedsięwzięcia będzie prowadzony zupełnie nowym śladem, przez co wystąpi konieczność zajęcia pasa nowych gruntów.

Jednak nie można całkowicie wykluczyć możliwości pojawienia się incydentalnych konfliktów społecznych związanych przede wszystkim z pewnymi uciążliwościami w okresie realizacji przedsięwzięcia dla okolicznych mieszkańców oraz podróżnych. Mogą one mieć miejsce w przypadku przedłużających się utrudnień komunikacyjnych związanych z koniecznością zamknięcia dróg, ograniczeń w ruchu kolejowym oraz zmniejszeniem prędkości pociągów w czasie prac budowlanych. Niezadowolenie mieszkańców może być również spowodowane przez zwiększenie emisji hałasu i zanieczyszczeń pyłowo-gazowych w trakcie trwania prac wymagających użycia ciężkiego sprzętu.

W celu minimalizacji wystąpienia konfliktu zaleca się stosowanie rekomendowanych środków minimalizujących w zakresie redukcji wtórnej (pylenie) i zasadniczej emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie realizacji przedsięwzięcia, jak utrzymywanie porządku na placu budowy, unikanie pracy wielu maszyn w jednym czasie, zraszanie planu budowy w okresach szczególnie suchych. Podobnie, sytuacja wygląda w przypadku emisji hałasu. W celu uniknięcia sytuacji konfliktowej, zalecane jest przestrzeganie środków i zabiegów mających na celu minimalizację dyskomfortu, szczególnie odczuwanego przez lokalne społeczności.

Należy podkreślić fakt, że korzyści społeczne, jak obniżenie hałasu w fazie eksploatacji, poprawa warunków i wartości estetycznej i inne, wpłyną pozytywnie na akceptację społeczną fazy realizacji i związanych z nią niedogodności, przez co jest wysoce prawdopodobne, że nie wystąpią konflikty społeczne i przebieg inwestycji powinien być bezkonfliktowy.

11 ANALIZA WARIANTÓW WRAZ Z UZASADNIENIEM WARIANTU PRZYJĘTEGO DO REALIZACJI

Przeprowadzono wariantową (wariant 1, 2) analizę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w celu dokonania wyboru pomiędzy wariantem 1 a 2. Aby rozważyć wszystkie za i przeciw przeprowadzona została wielokryterialna analiza oddziaływania wariantów planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska w zakresie: hałasu, ochrony przyrody (siedlisk i gatunków zwierząt oraz roślin), obszarów NATURA 2000 i innych obszarów chronionych, środowiska gruntowo-wodnego, zanieczyszczeń powietrza, gospodarki odpadami oraz konfliktami społecznymi.

W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, stwierdzono, że wariant 2 pomimo zasadności realizacji z uwagi na zysk ekonomiczny i techniczny jest znacznie gorszy niż wariant 1 z punktu widzenia oddziaływania na przyrodę i ogólnie środowisko, w tym ludzi.

W związku z powyższym oraz z faktem, że opór ze strony właściciela stawów wydaje się niezmienny, Inwestor odstąpił o preferowanego przez siebie wariantu 2 na korzyść wariantu 1, którego oddziaływanie na środowisko jest o połowę, jak wykazała analiza wielokryterialna, mniejsze.

12 OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ

12.1 FAZA REALIZACJI – WARIANT 1 I 2

W fazie realizacji nie przewiduje się wystąpienia awarii, lecz mogą mieć miejsce zdarzenia kwalifikowane, jako sytuacje mogące potencjalnie powodować zagrożenie dla środowiska (np. przypadkowe zanieczyszczenie wód gruntowych na skutek niekontrolowanych wycieków paliwa z pojazdów mechanicznych).

Rekomendowane środki minimalizujące dotyczą zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego i przestrzegania zasad BHP, co spowoduje eliminację potencjalnego zagrożenia środowiska związanego z zaistnieniem sytuacji awaryjnej.

12.2 FAZA EKSPLOATACJI – WARIANT 1 I 2

Na etapie eksploatacji, prawdopodobieństwo wystąpienia sytuacji awaryjnej polegającej np. na rozszczelnieniu wagonu przewożącego substancje niebezpieczne istnieje, choć jest niezmiernie małe. Dlatego też przewiduje się w obu wariantach budowę toru odstawczego dla wagonów z materiałami niebezpiecznymi (tor awaryjny). Nie przewiduje się natomiast, prowadzenia na stacji operacji związanych z przeładunkiem bądź załadunkiem materiałów niebezpiecznych – brak rampy przeładunkowej dla materiałów niebezpiecznych.

Największe znaczenie w ruchu towarowym mają przewozy towarowe po linii 93 i w związku z tym, na tej linii może wystąpić największe prawdopodobieństwo wystąpienia awarii.

Działalność transportowa, jaką stanowi transport towarowy, w tym transport materiałów niebezpiecznych, powoduje potencjalne nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska.

Do działań głównych minimalizujących wystąpienie zagrożenia należy objęcie przewozów materiałów niebezpiecznych szczególnym nadzorem od chwili załadunku w miejscu nadania, aż do rozładunku w miejscu docelowym oraz ograniczanie prędkości jazdy takich pociągów.

Przedmiotowa stacja jest szczególnie narażona (prawdopodobieństwo wystąpienia) na sytuację awaryjną ze względu na fakt, że na jej terenie obsługiwane są składy z terenu rafinerii Czechowice.

Ze względu na powyższe potencjalnie możliwe do zastosowania środki organizacyjne o charakterze minimalizującym mają charakter prewencyjny i stanowią zasadniczy kierunek, jaki należy obrać w kontekście zagadnienia awarii i ich konsekwencji (oddziaływania) zarówno dla środowiska, jak i ludzi.

12.3 WNIOSKI

Rodzaje działań mających na celu minimalizację prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia mogącego mieć negatywny wpływ na środowisko zastosowanych na terenie stacji kolejowej Czechowice, obejmują w szczególności budowę torów poawaryjnego odstawiania wagonów z ładunkami niebezpiecznymi oraz zastosowanie procedur kontroli technicznej taboru oraz elektronicznego śledzenia przewozów i szczelności ładunków. Wdrożenie systemu jest szczególnie istotne dla lokalizacji, jaką jest stacja kolejowa. Jest to związane z faktem, że stacja kolejowa jest miejscem na linii kolejowej (korytarz transportowy) gdzie w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej (wyciek) może zostać przeprowadzona właściwa akcja ratownicza mająca szansę powodzenia poprzez skierowanie uszkodzonego taboru na izolowany od środowiska (woda, grunt) tor specjalny.

13 MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Dokonując oceny oddziaływania transgranicznego wzięto pod uwagę fakt jego lokalizacji w stosunku do granic z krajami sąsiednimi (Republika Czeska, Republika Słowacka).

Podobnie jak ma to miejsce w stanie istniejącym, po przebudowie przedsięwzięcie nie zmieni swojej obecnej lokalizacji i nadal odległość stacji kolejowej wraz z terenem sekcji eksploatacji od najbliższej granicy państwowej z krajem sąsiednim – Republiką Czeską, wynosić będzie ok. 32 km w kierunku zachodnim. Odległość planowanego przedsięwzięcia od granicy z Republiką Słowacką wynosi ok. 45 km.

Ze względu na przewidywaną skalę przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i w związku z tym lokalny zasięg oddziaływania na środowisko, który ograniczony będzie do bezpośredniego sąsiedztwa terenu, na którym zlokalizowana jest stacja Czechowice Dziedzice nie przewiduje się znaczącego oddziaływania transgranicznego. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, nie wystąpią znaczące oddziaływania na środowisko w związku z funkcjonowaniem stacji.

14 WSKAZANIE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY NAPOTKANYCH PODCZAS OPRACOWYWANIA NINIEJSZEGO RAPORTU

W trakcie prac nad raportem zidentyfikowano następujące trudności:

- ze względu na konieczność przygotowania raportu na wstępnym etapie prac projektowych, w niektórych przypadkach nie można było dokonać oceny konkretnych rozwiązań technicznych, ponieważ nie zostały one określone. Odnosi się to w szczególności do organizacji placu budowy – usytuowania miejsc składowania materiałów budowlanych, tymczasowych dróg dojazdowych. W takich sytuacjach sformułowano jedynie ogólne wytyczne dotyczące planowania prac modernizacyjnych,

- w niniejszym raporcie nie oceniono również szczegółowo rozwiązań systemu odwodnienia torowiska, bowiem istnieje jedynie ich ogólna koncepcja. Dlatego w raporcie wskazano zalecany system odwodnienia,
- w trakcie sporządzania raportu starano się również jak najdokładniej określić przybliżoną ilość odpadów, jaka powstanie w wyniku prowadzenia prac,
- podstawowym czynnikiem mogącym mieć wpływ na wyniki przedstawionych analiz akustycznych - zasięg oddziaływania hałasu - jest niepewność sprawdzalności prognozy ruchu na poszczególnych odcinkach linii kolejowej. Z uwagi na fakt, że szczególnie najszerszy horyzont czasowy to termin znacznie odległy (13 lat), istnieje możliwość, iż obciążenie omawianych odcinków linii kolejowych będzie różnić się od zakładanego w niniejszym opracowaniu.

15 PODSUMOWANIE I WNIOSKI Z PRZEPROWADZONEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO

15.1 PODSUMOWANIE

Przedmiotowe przedsięwzięcie, jakim jest modernizacja stacji kolejowej Czechowice Dziedzice obejmująca przebudowę, budowę i rozbiórkę wszystkich składowych komponentów linii kolejowej związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego związana będzie z wdrożeniem nowoczesnych rozwiązań technicznych pozwalających na spełnienie wymagań interoperacyjności linii kolejowych zgodnie z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI).

Przebudowa stacji kolejowej jako etapu modernizacji infrastruktury kolejowej korytarza VI w zakresie odcinków linii kolejowych wchodzących w skład planowanego przedsięwzięcia przyczyni się, m.in. do poprawienia jakości usług transportowych, stymulacji rozwoju ekonomicznego, zwiększenie bezpieczeństwa przewozów pasażerskich i towarowych i podwyższenia standardów ochrony środowiska.

W wyniku przeprowadzonej oceny stwierdzono, że na etapie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia dotrzymane zostaną standardy jakości środowiska w każdym z analizowanych aspektów w obu wariantach.

Ponadto stwierdzono, że dotrzymanie standardów jakości środowiska możliwe będzie poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska w zakresie: oddziaływania akustycznego i oddziaływania na przyrodę.

15.2 WNIOSKI

15.2.1 POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

W wyniku przeprowadzonych analizach modelowych rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń typu komunikacyjnego z terenu planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że w fazie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie związana z emisją zanieczyszczeń do powietrza na poziomie powodującym niedotrzymanie wartości odniesienia dla substancji w powietrzu, a zatem nie ma konieczności stosowania środków minimalizujących w zakresie jego ochrony.

15.2.2 KLIMAT AKUSTYCZNY

W zakresie emisji hałasu do środowiska, stanowiącego główną przesłankę do stwierdzenia przez RDOŚ w Katowicach, konieczności przeprowadzenia oceny na środowisko, stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać w tym zakresie na środowisko pod warunkiem zastosowania środków technicznych, jakimi są ekrany akustyczne na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

15.2.3 ŚRODOWISKO GRUNTOWO-WODNE

Planowane przedsięwzięcie nie będzie związane z oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

15.2.4 WODY POWIERZCHNIOWE

Faza eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie związana z koniecznością stosowania urządzeń podczyszczających dla terenu samej stacji kolejowej oraz przyległych do niej

odcinków torów szlakowych, a zatem w wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie zarekomendowano środków minimalizujących w zakresie ochrony środowiska wodnego.

15.2.5 KRAJOBRAZ

W wyniku przeprowadzonej w ramach niniejszego opracowania oceny oddziaływania na krajobraz stwierdzono, że ogólne korzyści społeczne jakie wynikną z przebudowy stacji na etapie jej eksploatacji znacznie przewyższają niedogodności etapu budowy.

15.2.6 ZABYTKI I STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE

W wyniku przeprowadzonej oceny stwierdzono, że sama realizacja inwestycji poprawi warunki eksploatacyjne przebudowywanych linii kolejowych i ograniczy oddziaływanie na obiekty zabytkowe zlokalizowane w najbliższym sąsiedztwie samej linii, jak np. budynek dworca.

W związku z tym w wyniku przeprowadzonej oceny stwierdzono brak konieczności rekomendowania stosowania środków minimalizujących na etapie eksploatacji.

15.2.7 PRZYRODA

W celu dokonania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko naturalne przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą, w wyniku której stwierdzono, że inwestycji ze względu na swoją lokalizację w centrum miasta Czechowice–Dziedzice, towarzyszy głównie roślinność związaną z zabudową mieszkaniową, terenami o charakterze przemysłowo-usługowym oraz samoistnie rozwiniętą roślinność występującą wzdłuż odcinków linii kolejowych nr 139 i nr 93.

W wyniku przeprowadzonej oceny stwierdzono, że oddziaływanie na przyrodę ożywioną jest nieznaczne dla wariantu realizacyjnego, ponieważ wiąże się z przebudową linii kolejowej po jej istniejącym śladzie. Realizacja inwestycji w wariantcie 2 związana jest ze znaczną ingerencją w ukształtowanie terenu, zasypanie większości zbiorników wodnych Stawów Marianki, ograniczenie siedlisk chronionych gatunków siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk chronionych gatunków zwierząt, a także stworzenie nowej bariery w formie nasypu kolejowego, która będzie ograniczała przemieszczanie się zwierząt.

Zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, w tym zakresie rekomendowanych w niniejszym opracowaniu wyeliminuje oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.

15.2.8 GOSPODARKA ODPADAMI

Prowadzenie gospodarki odpadami zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji zgodnie z wymogami ustawy odpadach oraz zgodnie z wewnętrznymi instrukcjami PKP PLK S.A. stanowi gwarancję minimalizacji oddziaływania na środowisko w tym zakresie.

15.2.9 PROMIENIOWANIE ELEKTROMAGNETYCZNE

Planowane przedsięwzięcie nie będzie związane z emisją przekraczających dopuszczalne poziomy pól elektromagnetycznych na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji.

15.2.10 ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w terenie zurbanizowanym w centrum miejscowości i otoczone jest siecią dróg, zakładów przemysłowych i usługowych.

W celu określenia możliwości kumulacji oddziaływań na etapach realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przeprowadzono ocenę oddziaływania w wyniku, której stwierdzono, że istnieje możliwość kumulacji oddziaływań z terenu planowanego przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji z hałasem pochodzenia komunikacyjnego – hałas drogowy.

Jednakże zastosowanie planowanych ekranów akustycznych wyeliminuje ten problem w zakresie emisji hałasu generowanego z terenu kolejowego.

15.2.11 PROPOZYCJE MONITORINGU. ANALIZA POREALIZACYJNA

Analizując, w ramach prowadzonej oceny wyniki oddziaływania inwestycji na środowisko oraz biorąc pod uwagę zastosowane działania minimalizujące stwierdzono, że w trakcie eksploatacji nie wystąpią przekroczenia standardów jakości środowiska.

Jednakże, ze względu na niedostatki w technice, stwierdzono konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dla wnioskowanego zakresu planowanego przedsięwzięcia (wariant 1).

15.2.12 OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania wariantów planowanego przedsięwzięcia na komponenty środowiska stwierdzono, że zostaną dotrzymane standardy jakości środowiska do granicy przewidywanego terenu planowanego przedsięwzięcia a przez to brak konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

16 LITERATURA

W rozdziale tym podano odwołania literaturowe oraz legislacyjne na podstawie których opracowano raport oceny oddziaływania na środowisko.