**PAŃSTWOWY POWIATOWY**
**INSPEKTOR SANITARNY**
**w Krakowie**

Kraków, dnia 04.07.2025 r.

NZ.90831.3.12.2025
Dotyczy: pisma z dnia 29 maja 2025 r., znak: GA.6220.15.2024.III

**Prezydent Miasta Oświęcim**
**Urząd Miasta Oświęcim**

## OPINIA SANITARNA

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny (PPIS) w Krakowie, działając na podstawie art. 3 art. 12 ust.1 ustawy z dnia 14 marca 1985r. o *Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 416)*, art. 77 ust. 1 pkt 2 i art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112)*, mając na uwadze §2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839)* – PPIS w Krakowie – po zapoznaniu się z przedłożoną przy piśmie z dnia 29 maja 2025 r. (data wpływu do tut. Organu: 6 czerwca 2025 r.) dokumentacją dotyczącą środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia pn.: *„Budowa pierwszego etapu premetra w Krakowie”,*

**opiniuje pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla w/wym. przedsięwzięcia pozytywnie – z zastrzeżeniem:**

*- przy realizacji inwestycji należy uwzględnić uwagi i wnioski zawarte w opracowanym dla przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie oddziaływania na środowisko.*

## UZASADNIENIE

Planowana inwestycja zakłada budowę pierwszego etapu wariantu szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie (premetro), na odcinku od skrzyżowania ul. Piastowskiej z ul. Reymonta (początek inwestycji) do ronda Młyńskiego. Analizowany odcinek trasy wynosi ok. 6,13 km, w tym odcinek tunelowy o długości ok. 5,3 km oraz naziemny o długości ok. 0,82 km. W ramach inwestycji zlokalizowanych będzie 6 przystanków (5 podziemnych i 1 naziemny) oraz 9 obiektów technologicznych umiejscowionych wzdłuż podziemnego odcinka premetra. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją teren przewidziany do realizacji przedsięwzięcia wynosi 433 979 m$^2$ (43,40 ha). Teren ten obejmuje zarówno obszar przeznaczony pod budowę planowanej linii premetra, dostosowanie istniejącego układu drogowego, jak również teren, który może zostać zajęty na etapie realizacji inwestycji tzn. zaplecze budowy oraz obszar poruszania się maszyn budowlanych.
Funkcja realizowanego przedsięwzięcia:
- zapewnienie wysokiej zdolności przewozowej w rejonie występowania wąskich gardeł na sieci tramwajowej;
- zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach w celu zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców Krakowa;

Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Krakowie 31-752 Kraków, ul. Makuszyńskiego 9
**Adres e-Doręczeń: AE:PL-47481-29130-DUGHW-25**
ePUAP: /pssekrakow/SkrytkaESP
e-mail: psse.krakow@sanepid.gov.pl www.gov.pl/web/psse-krakow
tel.: (+48) 12 644 91 33, 12 644 93 72, 12 644 99 64 fax: (+48) 12 684 39 99
REGON: 351371049 / NIP: 675-11-59-603

**Administratorem danych jest PSSE w Krakowie. Szczegółowe informacje o zasadach przetwarzania danych osobowych przez Administratora i uprawnieniach osób, których dane są przetwarzane dostępne są w Biuletynie Informacji Publicznej PSSE w Krakowie.**

- zwiększenie zdolności przewozowej komunikacji zbiorowej;
- podniesienie komfortu podróży komunikacją zbiorową;
- skrócenie czasu podróży komunikacją zbiorową;
- wykształcenie wygodnych i wydajnych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- uzyskanie wysokosprawnego systemu transportu dla znaczącego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją teren planowanej inwestycji objęty jest Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego:
- „ETAP A-51",
- „Piasek",
- „Armii Krajowej - Piastowska",
- „TS Wisła",
- „Rejon ulicy Rajskiej",
- „Kleparz",
- „Stare Miasto",
- „Osiedle Oficerskie",
- „Olsza",
- „Ugorek-Fiołkowa".

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją nie wszystkie projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniają budowę torowiska tramwajowego, jednakże żaden z zapisów nie wyklucza bezpośrednio jego budowy. Ponadto, zgodnie z art. 80 ust 2 ustawy OOŚ, właściwy organ wydaje decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej, dla linii kolejowej oraz innych wymienionych w ustawie.

Trasa przedsięwzięcia:

Początek przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie skrzyżowania ul. Reymonta i Piastowskiej. Początkowy odcinek naziemny przedsięwzięcia aż do okolic skrzyżowania z ul. Miechowską biegnie wzdłuż ul. Reymonta. W najbliższym otoczeniu zlokalizowane są budynki kampusu AGH, obiekty sportowe Stadionu Miejskiego oraz Park Jordana. Pierwszy planowany przystanek („Stadion Miejski") umiejscowiony jest częściowo w pasie zieleni przy budynku Instytutu Mechaniki Górotworu PAN. Za przystankiem linia kontynuuje bieg w ciągu ul. Reymonta, w pasie zieleni usytuowanym przy jezdni. Za skrzyżowaniem z ul. Miechowską zaplanowano wlot do tunelu podziemnego znajdujący się między Domem Studenckim „Alfa", a MDK „Dom Harcerza". Tunel biegnie pod ul. Reymonta aż do skrzyżowania z al. Mickiewicza. Przystanek podziemny „AGH" mieści się pod ul. Reymonta oraz częściowo pod terenami zieleni niskiej wokół budynku Uniwersytetu Rolniczego. W dalszym biegu tunel odbija w kierunku północno-wschodnim, wkraczając w dzielnicę Starego Miasta i przechodząc m. in. pod budynkami dawnej fabryki tytoniu. Za ul. Dolnych Młynów zlokalizowany jest podziemny przystanek „Stare Miasto", który w całości mieści się pod obszarem parku im. Wisławy Szymorskiej. Po przecięciu ul. Karmelickiej tunel przechodzi pod zabytkowym budynkiem klasztoru Karmelitów oraz pod zabudową mieszkaniową przy ul. Garbarskiej. Kierując się w stronę przystanku „Dworzec Główny" tunel biegnie pod zabudową przylegającą do ul. Basztowej i obejmującą budynki mieszkaniowe oraz siedziby instytucji publicznych i oświatowych. W bliskiej odległości od podziemnej linii znajduje się obszar krakowskich Plant oraz naziemnej linii tramwajowej. Przystanek „Dworzec Główny" położony jest w całości pod placem Jana Nowaka Jeziorańskiego w otoczeniu dawnego gmachu Dworca Głównego, Galerii Krakowskiej, hotelu oraz Pałacu Wołodkowiczów. Za przystankiem tunel krzyżuje się z torami kolejowymi, a następnie z zabudową mieszkaniową oraz terenami zieleni (Park Strzelecki oraz podwórko), która ciągnie się wzdłuż ul. Lubicz. Za rondem tunel przemieszcza się w kierunku północnym, zmierzając do kolejnego punktu przesiadkowego (przystanek Olsza) zlokalizowanego po przekroczeniu Prądnika. Na tym odcinku nad tunelem znajdują się głównie budynki mieszkaniowe oraz usługowe. Tunel przekracza ciek dokładnie pod obiektem mostowym. Przystanek Olsza umiejscowiony jest pod skrzyżowaniem ul. Olszyny oraz Łukasiewicza i Lesistej, a także częściowo pod przylegającymi do ulic pasami zieleni. W najbliższym otoczeniu rozmieszczone są budynki

mieszkalne oraz budynki Instytutu Nafty i Gazu. W dalszej części tunel biegnie wzdłuż ul. Pilotów aż do ronda Młyńskiego.
Zgodnie z przedłożoną dokumentacją cześć tunelowa będzie wykonywana za pomocą tarcz zmechanizowanych typu zamkniętego TBM (Tunneling Boring Machine). Szczegółowy typ tarczy zostanie wybrany na etapie sporządzenia projektu budowalnego, po wykonaniu dodatkowych szczegółowych badań geologicznych. Na tym etapie brane są pod uwagę trzy typy tarcz: tarcza EPB (earth pressure balance) - tarcza wyrównanych ciśnień gruntowych, tarcza SS (slurry shield) – zawiesionowa, tarcza mieszana będąca połączeniem obu tarcz wskazanych wyżej. Głównym powodem wyboru tarczy TBM typu EPB jest unikanie wywierania jakiegokolwiek wpływu na poziom zwierciadła wody oraz zminimalizowanie osiadań powierzchni terenu przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznych warunków w trakcie drążenia tunelu. Metoda tarczowa zapewnia bezpieczne drążenie tuneli w praktycznie każdych warunkach gruntowo-wodnych, dokładny profil wyłomu, wysoki poziom bezpieczeństwa załóg tunelowych, ochronę środowiska (brak konieczności obniżania zwierciadła wody gruntowej), ochronę istniejącej zabudowy (nieznaczne przemieszczania gruntu) i wysoki postęp robót. W technologii drążenia zmechanizowanymi tarczami stosuje się wysokiej jakości, ekonomiczną betonową, segmentową obudowę tuneli. Dla wariantu premetra większość odcinka tunelowego będzie wykonana jako pojedynczy tunel dwutorowy o średnicy zewnętrznej około 10,5 m. Grubość obudowy tunelu będzie wynosiła 0,4 m. Założono, że średni postęp drążenia tuneli wynosić będzie 10-15 m/dobę. Zagłębienie tunelu będzie wynosiło około 10-15 m (poziom stropu tunelu) poniżej poziomu terenu. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją przy budowie przystanków podziemnych wykorzystana zostanie metoda budowy z zastosowaniem metody podstropowej (tzw. metoda mediolańska) w obudowie ze ścian szczelinowych. Dzięki tej metodzie jest możliwe szybkie przywrócenie ruchu ulicznego po wykonaniu ścian szczelinowych i stropu górnego na gruncie oraz ograniczenie źródła zapylenia i hałasu poprzez wykonywanie znacznej części robót pod stropem w poziomie terenu.
Zgodnie z przedłożonym raportem oddziaływania na środowisko w związku z przygotowaniem zaplecza budowy największe zapotrzebowanie terenowe będzie wymagało zaplecze przy początkowym odcinku budowy. Na terenie zaplecza będzie konieczne zapewnienie przestrzeni na potrzeby komory startowej, w której montowana będzie maszyna TBM przed przystąpieniem do drążenia, obszar przeznaczony do przechowywania i przygotowania prefabrykowanych segmentów obudowy tunelu, które będą następnie transportowane do maszyny TBM w celu ich montażu, taśmociągi służące do transportowania urobku z maszyny TBM na powierzchnię oraz dostarczanie materiałów i segmentów do maszyny oraz miejsce tymczasowego składowania urobku. Przewiduje się że będzie to teren około 1,8 ha.
Warianty inwestycji:
- wariant inwestorski: przewidziany do realizacji,
- wariant 1 alternatywny: zakłada modyfikację lokalizacji przystanku podziemnego „Stare Miasto" – w rejonie teatru Bagatela oraz brak ingerencji w teren Plant; w pozostałym zakresie niniejszy wariant jest zgodny z wariantem inwestorskim,
- wariant 2 alternatywny: zakłada rozszerzenie wariantu inwestorskiego i budowę na odcinku od ul. Dobrego Pasterza do Ronda Generała Maczka dodatkowego naziemnego torowiska tramwajowego wraz z niezbędną korektą rozwiązań drogowych wynikających z przebiegu trasy tramwajowej w poziomie terenu; w pozostałym zakresie wariant ten jest zgody z wariantem inwestorskim.
Przedsięwzięcie to, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 oraz pkt 63 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. 2019 r., poz. 1839, z późn. zm.), należy zaliczyć do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu może być wymagany.

Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia obszar planowanej inwestycji znajduje się w zlewniach JCWP:
• JCWP o kodzie RW200006213699 Rudawa,
• JCWP o kodzie RW20000112137759 Wisła od Skawinki do Podłężanki,
• JCWP o kodzie RW200006213749 Prądnik.
Obszar planowanej inwestycji znajduje się w granicach JCWPd o kodzie GW200013131.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją czynnikami oddziaływania na wody powierzchniowe w trakcie budowy mogą być:
- roboty podziemne oraz związane z nimi działania, zmieniające warunki gruntowo-wodne;
- wykopy na powierzchni terenu, w trakcie których mogłoby dojść do niekontrolowanego spływu wód opadowych z terenu zaplecza budowy do koryta cieku, a wraz z nim potencjalnych zanieczyszczeń i zawiesin.
Zagrożenia dla wód podziemnych, mogą wynikać m.in. z lokalnych zaburzeń w systemie krążenia wód podziemnych, wywołane np. odwodnieniami wykopów budowlanych w szczególności w rejonie stacji przystanków podziemnych, oraz z niekontrolowaną emisją substancji zanieczyszczających do gruntu, w wyniku odsłonięcia w trakcie wykopów warstw bezpośrednio zawodnionych lub w wyniku usuwania zanieczyszczonych osadów przy okazji wymiany gruntów. Na podstawie przedłożonej dokumentacji wpływ etapu budowy inwestycji na warunki hydrogeologiczne będzie odnosił się bezpośrednio i pośrednio negatywnie jak również pozytywnie na wody powierzchniowe i podziemne. Będą to oddziaływania związane z niewielką amplitudą wahań zwierciadła wód pierwszego poziomu wodonośnego oraz lokalnie wahania poziomu powiązanych z nimi wód powierzchniowych. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją wody opadowe i roztopowe kierowane będą do odbiorników wód opadowych, którymi są sieć kanalizacji deszczowej oraz kanalizacja ogólnospławna. Natomiast odrębnie zagospodarowywane będą ścieki z odwodnienia obiektów z: pomieszczeń technicznych, szybów windowych, schodów wejściowych, odwodnień podperonia, odwodnień podtorza. Wody opadowe odprowadzane będą zgodnie z warunkami określonymi przez gestora sieci, przy czym wymaga się, aby wody opadowe odprowadzane do kanalizacji deszczowej z zanieczyszczonych powierzchni szczelnych były oczyszczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza w trakcie budowy przedmiotowego przedsięwzięcia powodowana będzie przede wszystkim pracą silników wykorzystywanych maszyn budowlanych i środków transportowych oraz pyleniem z placu budowy torowisk, przystanków, dróg oraz ich zaplecza. Emisja spalin w danym miejscu będzie występowała na niewielkiej powierzchni, a jej wielkość będzie zależna od koncentracji maszyn na tym obszarze. Zgodnie z raportem oddziaływania na środowisko podjęte będą działania zmierzające do ograniczenia oddziaływania na powietrze atmosferyczne, między innymi poprzez:
- systematyczne sprzątanie placu budowy,
- zraszanie wodą pryzm z materiałem, prac rozbiórkowych (w przypadku dwóch dni bezdeszczowych z rzędu i sile wiatru powyżej 3 m/s),
- ograniczenie pylenia poprzez zraszane wodą,
- mieszanki betonowe i bitumiczne będą na bieżąco dowożone ze specjalistycznych wytwórni,
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym,
- uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody (kontrola i czyszczenie nadkoli i innych części pojazdu w przypadku rozsypania materiału),
- cięcie betonu będzie się odbywać na mokro,
- obowiązkowe przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów),
- zamiatanie i zmywanie dróg po których będą przemieszczały się pojazdy.
Zgodnie z przedłożonym raportem oddziaływania na środowisko uciążliwości powstające na etapie budowy będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.
Zgodnie z przedłożoną dokumentacją eksploatacja premetra, w tym przystanków podziemnych oraz wentylatorni, nie będzie źródłem bezpośrednich emisji zanieczyszczeń do powietrza. Tramwaje oraz inne elementy premetra zasilane będą energią elektryczną, a systemy wentylacyjne służyć będą jedynie wymianie powietrza, w celu zapewnienia odpowiednich warunków dla przebywania ludzi pod ziemią. Należy też podkreślić, iż eksploatacja przedsięwzięcia będzie służyć ograniczaniu emisji komunikacyjnej. Do obliczeń wielkości emisji zanieczyszczeń do atmosfery zastosowano rozszerzoną wersję pakietu OPERAT-FB firmy

PROEKO posiadającą atest Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie nr BA/147/96. Zgodnie z przedstawionymi wynikami eksploatacja przebudowywanych odcinków dróg w wariancie inwestorskim nie będzie powodować przekroczeń wartości stężeń jednogodzinnych zanieczyszczeń. Większość stężeń zanieczyszczeń będzie niższa od 10% wartości dopuszczalnych. Jedynie w przypadku benzenu oraz tlenków azotu wartości te będą wyższe niż 0,1*D1 - jednakże dalej będą mieścić się w granicach normy.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowana inwestycja w części południowej znajduje się w bezpośrednim otoczeniu terenów skalsyfikowanych jako rekreacyjno – wypoczynkowe oraz zabudowy jedno i wielorodzinnej. Dalszy przebieg do rzeki Białuchy planowany już w technologii podziemnej otoczony jest przede wszystkim zabudową strefy śródmiejskiej, następnie przez tereny zabudowy jedno i wielorodzinnej, mieszkaniowo – usługowe. W bezpośrednim jego otoczeniu znajdują się również obiekty związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.
Realizacja analizowanego przedsięwzięcia związana będzie z okresową, zmienną i niezorganizowaną emisją hałasu do środowiska. Głównymi emitorami mającymI wpływ na stan klimatu akustycznego w rejonie realizacji poszczególnych odcinków na tym etapie będą maszyny i sprzęt budowlany oraz środki transportu wykorzystywane do wykonywania robót ziemnych i podziemnych oraz transportu materiałów budowlanych i sprzętu na plac budowy. Źródła uciążliwości będą zmieniać lokalizacje wraz z postępem robót, zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacji. Emisja będzie więc miała charakter niezorganizowany, nie wymagający oceny w oparciu o modelowanie akustyczne.
W raporcie oddziaływania na środowisko przedstawiono rozwiązania chroniące środowisko oraz drowie ludzi tj.:
- zastosowanie na najgłośniejszych elementach maszyn osłon z litego materiału o możliwie dużej gęstości; osłony należy wyłożyć od wewnątrz materiałem pochłaniającym dźwięk np. wełną mineralną,
- zastosowanie niskich przenośnych ekranów akustycznych, stawianych możliwie blisko miejsca prowadzenia głośnych prac,
- ograniczenie czasu pracy najgłośniejszych urządzeń oraz nie koncentrowanie ich w jednym miejscu,
- prowadzenie prac w porze nocy jedynie w przypadkach dyktowanych bezwzględną koniecznością technologiczną,
- informowanie z wyprzedzeniem okolicznych mieszkańców w danym miejscu o zaplanowanym okresie prowadzenia szczególnie uciążliwych akustycznie prac.
Prowadzone w ramach przedsięwzięcia prace, na niektórych odcinkach mogą stanowić znaczną chwilową uciążliwość dla mieszkańców najbliższej zabudowy, szczególnie w przypadkach, które będą wymagać prowadzenia ich w porze nocy. Jednak będą posiadały krótkotrwały charakter, zmieniający się wraz z postępem realizacji projektu. Wyjątkiem jest jedynie opisana na początku komora startowa TBM, w przypadku której możliwe jest zastosowanie stacjonarnych elementów ochrony akustycznej.
Zgodnie z przedłożoną dokumentacją emisja hałasu w fazie eksploatacji szybkiego tramwaju będzie związana jedynie z wjazdem i wyjazdem z części podziemnej, ruchem tramwajów w obrębie naziemnej części trasy oraz z funkcjonowaniem urządzeń wentylacyjnych przystanków podziemnych i wentylatorni szlakowych. Niemniej jako element oddziaływania przedsięwzięcia zaliczyć należy również emisję hałasu drogowego z przebudowywanych w ramach przedsięwzięcia odcinków jezdni dróg. Oczywiście docelowe poziomy imisji hałasu w otoczeniu przedsięwzięcia obejmą również oddziaływanie generowane pozostałymi elementami układu drogowego, w żaden sposób nie związanego z analizowaną inwestycją. Do kalkulacji prognozowanego oddziaływania akustycznego projektowanego układu tramwajowego i drogowego przyjęto metodę obliczeniową CNOSSOS-EU. Przedstawione w dokumentacji wyniki wskazują, że oddziaływanie akustyczne budowanego odcinka linii tramwajowej, w porze dnia i nocy, kształtować się będzie znacznie poniżej poziomów dopuszczalnych dla sąsiadujących terenów podlegających ochronie. Wyższym poziomem oddziaływania w zakresie hałasu drogowego charakteryzować się będą odcinki przebudowywanych jezdni, jednak również w ich przypadku nie zanotowano ryzyka przekroczenia dopuszczalnych standardów na przyległych terenach podlegających ochronie w porze dnia. W porze nocy izofona normatywna w większości przypadków biegnie po granicy terenów chronionych, a miejscowe ingerencje mają marginalny charakter, mieszczący się w granicy błędu metody obliczeniowej. Oddziaływanie sumaryczne, tj. hałasu drogowego i tramwajowego w zakresie

realizowanego przedsięwzięcia, odniesione do obowiązujących norm hałasu komunikacyjnego, dzięki zastosowanym rozwiązaniom w zakresie technologii nawierzchni drogowych oraz rozwiązań dla torowisk, również nie wskazało ryzyka pogorszenia klimatu akustycznego w obrębie przyległych terenów podlegających ochronie zarówno w porze dnia jak i nocy.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja inwestycji będzie powodować przemieszczenia oraz drgania powierzchni ziemi. Pierwszy z tych efektów związany jest z drążeniem tunelu, czyli wybieraniem gruntu z podłoża. Drugi natomiast wywołany jest pracą maszyny drążącej TBM i innych urządzeń budowlanych. Skala wspomnianych oddziaływań zależy od parametrów podłoża budowlanego, technologii i szybkości drążenia oraz wykorzystanych materiałów budowlanych. Zgodnie z raportem oddziaływania na środowisko w proponowanej technologii wykonania stacji przy głębokości ścian szczelinowych odcinającej warstwy wodonośne nie przewiduje się obniżenia zwierciadła wód gruntowych podczas prowadzenia prac. Przeprowadzona analiza potwierdza, że projektowane prace tunelowe nie powinny prowadzić do przekroczenia dopuszczalnych poziomów drgań na powierzchni terenu. Niemniej jednak, z uwagi na wstępny charakter oceny, kluczowe znaczenie będzie miało uzupełnienie danych poprzez szczegółowe rozpoznanie geotechniczne, wykonanie badań dynamicznych i wdrożenie systemu monitoringu, który umożliwi skuteczne zarządzanie ryzykiem oddziaływań dynamicznych na etapie realizacji inwestycji. Ponadto, przed rozpoczęciem drążenia tunelu, w jego czasie oraz po zakończeniu drążenia będzie prowadzony motnioring osiadań terenu i budowli. Wykonawca przed przystąpieniem do prac opracuje projekt monitoringu dla powierzchni terenu oraz istniejących obiektów budowalnych.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją na etapie realizacji inwestycji będą powstawały odpady głównie na wskutek prowadzonych prac budowlanych. W obrębie naziemnej części przedsięwzięcia będą to prace częściowo ziemne związane z wyrównywaniem terenu budowy, usuwaniem istniejących jezdni oraz kolidujących elementów infrastruktury i terenów zieleni. Prowadzenie placów budowy wraz z zapleczem technicznym będzie wiązało się z powstaniem odpadów pochodzących z użytkowania maszyn, sprzętu budowlanego i pojazdów oraz magazynowania materiałów budowlanych. Odpady komunalne będą generowane również przez pracowników budowlanych. Wszystkie powstałe odpady będą właściwie segregowane, wstępnie magazynowane i kolejno przekazywane odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia. Poprzez zastosowanie szczelnych pojemników i kontenerów, wycieki oraz inne niepożądane substancje i ich działanie na środowisko, zostanie zmniejszone do minimum. Na etapie eksploatacji będą powstawały odpady pochodzące głównie z prowadzenia prac porządkowych, bieżących prac z zakresu utrzymania technicznego inwestycji, a także odpady wygenerowane przez użytkowników transportu np. w obrębie przystanków.

Pismem z dnia 29 maja 2025 r., znak: GA.6220.15.2024.III Prezydent Miasta Oświęcim przekazał PPIS w Krakowie raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, opracowany przez EKOVERT ŁUKASZ SZKUDLAREK. Dla ww. inwestycji PPIS w Krakowie wydał opinię sanitarną z dnia 14 marca 2024 r., znak: NZ.90831.2.26.2024 stwierdzając, że przedmiotowa inwestycja wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu w zakresie:
1. ochrony zdrowia i życia ludzi,
2. ochrony powietrza atmosferycznego,
3. ochrony przed hałasem,
4. ochrony środowiska wodno-gruntowego.
Ponadto tut. Inspektor Sanitarny w opinii z dnia 9 stycznia 2025 r., znak: NZ.90831.3.18.2024 zaopiniował pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla w/wym. przedsięwzięcia pozytywnie – z zastrzeżeniem:
*- przy realizacji inwestycji należy uwzględnić uwagi i wnioski zawarte w opracowanym dla przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie oddziaływania na środowisko.*
Przedłożony raport o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko określa oddziaływania przedsięwzięcia na wszystkie elementy środowiska, jak powierzchnia ziemi i warunki gruntowe, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, klimat oraz krajobraz, a także wzajemne ich oddziaływania na etapie

budowy i późniejszej eksploatacji. Analizuje przewidywane działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko. Na podstawie omawianego raportu można stwierdzić, że na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji nie wystąpi oddziaływanie na zdrowie ludzi, pod warunkiem zastosowania rozwiązań i zabezpieczeń opisanych w w/wym. raporcie.

Biorąc to pod uwagę PPIS w Krakowie wydał opinie, jak wyżej.
Niniejsza opinia nie podlega zaskarżeniu.

Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny w Krakowie

dr n. med. Ewa Wiercińska

**Pismo zostało wydane w postaci elektronicznej i podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym**

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. Aa.

Referent sprawy: Weronika Truty - Przeciszewska, tel. (012) 430-69-91 wew. 112, 128