



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW**

WOOŚ.420.32.2020.BZ.11

Wrocław, dnia 25 czerwca 2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84 ust. 1, ust.1a i ust. 2 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 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 2021 r. poz. 247 ze zm.), § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735), po rozpatrzeniu wniosku inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu kolejowego w km 28,297 linii kolejowej nr 273 w ramach przedsięwzięcia pn.: Prace w ciągu C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów - Grabiszyn - Głogów” oraz określam:

- I. warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:**
 1. Na moście kolejowym należy ograniczyć stosowanie preparatów zawierających glifosat. Do usuwania roślinności należy stosować neutralne dla środowiska zamienniki albo podejmować działania mechaniczne.
 2. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, w tym wykonanie działań minimalizujących w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego, prowadzić pod nadzorem specjalistów posiadających wiedzę z dziedziny ornitologii i botaniki. Szczególny nadzór winien obejmować prace dotyczące m.in.: przebudowy mostu, wycinki drzew i krzewów, lokalizacji dróg dojazdowych i miejsc składowania materiałów budowlanych, robót ziemnych, rekultywacji terenu robót. Zadaniem nadzoru winno być analizowanie na bieżąco prowadzonych prac i wnoszenie ewentualnych uwag umożliwiających ochronę miejsc najcenniejszych pod względem przyrodniczym, m.in. poprzez ewentualne modyfikacje działań minimalizujących oddziaływania, technik i terminów wykonania prac.
 3. Przed rozpoczęciem prac - przy udziale specjalisty botanika - zinwentaryzowane w sąsiedztwie obszaru robót miejsca występowania roślin chronionych i rzadkich, np. turzycy wczesnej *Carex praecox* i szczawiu gajowego *Rumex sanguineus*,

należy skutecznie zabezpieczyć przed zniszczeniem, zanieczyszczeniem, ruchem pojazdów i maszyn oraz swobodnym dostępem osób związanych z prowadzonymi robotami. Stan zabezpieczeń tych miejsc należy na bieżąco kontrolować i usuwać ewentualne uszkodzenia.

4. Prace wykonywane bezpośrednio na konstrukcji mostu rozpocząć w okresie od 1 października do 31 marca.
5. Prace wykonywane bezpośrednio na konstrukcji mostu w okresie od 1 kwietnia do 31 sierpnia wykonywać pod stałym nadzorem specjalisty ornitologa, który winien dokonywać regularnych przeglądów pod kątem zasiedlenia konstrukcji mostu przez ptaki, w szczególności oknówki *Delichon urbicum*.
6. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:
 - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu),
 - w okresie upałów maksymalnie skrócić czas narażenia korzeni na przesuszenie, owinać je miękką tkaniną i regularnie zraszać wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronić przed przemrożeniem przez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym,
 - nie zmieniać poziomu gruntu oraz nie zagęszczać gleby w odległości 3-5 m od pni poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.

Uzasadnienie

Dnia 13 lipca 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu wpłynął wniosek inwestora - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 z dnia 9 lipca 2020 r., znak: IOS6c-4426-18.6/2020, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Wnioskodawca działał za pośrednictwem Pani [REDAKTOWANE] Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wraz z wnioskiem została przedłożona Karta informacyjna przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu kolejowego w km 28,297 linii kolejowej nr 273 w ramach przedsięwzięcia pn.: Prace w ciągu C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów - Grabiszyn - Głogów” (autorzy: [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE] Poznań 2020 r.), zwana dalej *Kip*.

Przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszej decyzji kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t *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* (zwanej dalej *ustawą ooś*), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, zwany dalej Regionalnym Dyrektorem.

Za strony postępowania Regionalny Dyrektor uznał Wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, zgodnie z art. 74 ust. 3 a ustawy ooś.

Obwieszczeniem z dnia 28 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.1, Regionalny Dyrektor, działając na podstawie art. 73 ust. 1, art. 74 ust. 3 ustawy ooś, art. 49 oraz 61 § 4 Kpa, poinformował strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii przed wydaniem decyzji, o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, jak również możliwości złożenia uwag i wniosków do sprawy, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Dane o wniosku zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem: 208/2020.

Pismem z dnia 28 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.2, Regionalny Dyrektor wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Środzie Śląskiej o wyrażenie opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ww. organ postanowieniem znak: ZNS.61.18.2020.BJZ, z dnia 12 sierpnia 2020 r. (data wpływu 18 sierpnia 2020 r.), stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu kolejowego w km 28,297 linii kolejowej nr 273 w ramach przedsięwzięcia pn.: „Prace w ciągu C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów - Grabiszyn - Głogów”.

Kolejnym pismem z dnia 28 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.3, Regionalny Dyrektor wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o zajęcie stanowiska co do obowiązku/braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ww. organ pismem znak: WR.RZŚ.435.26.2020.JT, z dnia 10 sierpnia 2020 r. (data wpływu: 17 sierpnia 2020 r.), wezwał Regionalnego Dyrektora do uzyskania od Inwestora i przedstawienia dodatkowych wyjaśnień do przedłożonego do zaopiniowania materiału dowodowego w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wodne.

Regionalny Dyrektor, pismem znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.4, z dnia 27 sierpnia 2020 r., z uwagi na konieczność przedstawienia dodatkowych wyjaśnień w zakresie przyrodniczym, jak również w zakresie wskazanym w ww. piśmie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, wezwał Inwestora do uzupełnienia Kip. Uzupełnienie – *Aneks nr 1 do Kip*, wpłynęło w dniu 16 września 2020 r. (pismem znak: IOS6c-4426-18.16/2020). Z uwagi, że nie czyniło zadość ww. wezwaniu w zakresie przyrodniczym, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 6 października 2020 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.5, ponownie wezwał Inwestora do uzupełnienia dokumentacji. Kolejne uzupełnienie – *Aneks nr 2 do Kip*, czyniące zadość wezwaniom obu organów, wpłynęło w dniu 13 listopada 2020 r. (pismem znak: IOS6c-4426-18.18/2020).

Pismami z dnia 18 listopada 2020 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.6 i znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.7, Regionalny Dyrektor ponownie wystąpił do ww. organów opiniujących o zajęciu stanowiska co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby,

co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, przedkładając nowy materiał dowodowy (*Aneks nr 1 i Aneks nr 2 do Kip*).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Środzie Śląskiej, pismem znak: ZNS.61.18.1.2020.BJZ, z dnia 23 listopada 2020 r. (data wpływu: 2 grudnia 2020 r.), podtrzymał swoją opinię wyrażoną postanowieniem z dnia 12 sierpnia 2020 r., znak: ZNS.61.18.2020.BJZ.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, opinią znak: WR.RZŚ.435.26.2020.JT, z dnia 30 listopada 2020 r. (data wpływu 4 grudnia 2020 r.), wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących wymagań:

- „1. Odpady powstające na etapie budowy należy zagospodarować w sposób zapewniający ochronę powierzchni ziemi przed ich szkodliwym oddziaływaniem. Powstałe odpady (ziemia, gruz betonowy, itp.) należy zbierać w sposób selektywny i na bieżąco wywozić.
2. Należy zwrócić uwagę na właściwą eksploatację wykorzystywanego sprzętu i podjąć działania mające na celu ograniczenie możliwości powstania rozlewu substancji niebezpiecznych.
3. W przypadku zaistnienia awarii, gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, należy niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
4. W celu wyeliminowania możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, miejsca narażone na wycieki substancji ropopochodnych należy wyposażyć w materiały neutralizujące oraz maty sorbujące.
5. Tankowanie pojazdów i maszyn należy prowadzić poza dolina rzeczna, na terenie utwardzonym np. płytami betonowymi.
6. Prace budowlane należy prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób.
7. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.
8. Zaplecze budowy należy wyposażyć w zbiorniki bezodpływowe na ścieki bytowe, a ich zawartość regularnie wywozić na oczyszczalnię ścieków.
9. Nie należy prowadzić prac budowlanych w korycie rzeki.
10. Wszelkie sypkie materiały, np. kruszywo, ziemię z wykopów należy składować w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do Odry lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
11. Należy zabezpieczyć koryto rzeki przed przedostaniem się do niego ewentualnych odpadów pochodzących z rozbiórki, np. zastosować siatkę lub platformę podwieszona pod obiekt.
12. Środki chemiczne do usuwania roślinności należy stosować w warunkach wynikających z *ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (Dz. U. z 2019 r. poz. 1900 ze zm.)*. Środki te należy stosować zgodnie z wymaganiami prawnymi oraz w terminach i ilościach zawartych na etykiecie środka, wyłącznie przez osoby posiadające zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie środków ochrony roślin oraz przy pomocy sprzętu posiadającego protokół badania technicznego sprawności sprzętu przeznaczonego do stosowania środków ochrony roślin.

13. Na moście kolejowym należy ograniczyć stosowanie preparatów zawierających glifosat. Do usuwania roślinności należy stosować neutralne dla środowiska zamienniki albo podejmować działania mechaniczne.”

Po przeanalizowaniu warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, nałożonych przez organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej, Regionalny Dyrektor uznał, że większość zapisów ww. warunków odnosi się do charakterystycznych cech planowanej inwestycji i technologii prowadzenia prac, które to ujęto w uzasadnieniu niniejszej decyzji i są elementem charakterystyki przedmiotowego przedsięwzięcia lub wynikają z odrębnych przepisów prawa, do przestrzegania których inwestor zobowiązany jest w przypadku podjęcia realizacji przedmiotowej inwestycji. Za zasadne organ uznał uwzględnienie warunku nr 13 (zadysponowanego do warunku określonego w punkcie I.1 niniejszej decyzji).

Z uwagi na realizację przedsięwzięcia w części zlokalizowanej na terenie Powiatu Wołowskiego, pismem z dnia 23 lutego 2021 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.9, Regionalny Dyrektor wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wołowie o wyrażenie opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ww. organ nie wydał opinii, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, co zgodnie art. 78 ust. 4 *ustawy ooś* traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Obwieszczeniem z dnia 5 maja 2021 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.10, Regionalny Dyrektor, na zasadzie określonej w art. 10 § 1 *Kpa*, poinformował strony postępowania o zebraniu całego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także przysługującym prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji strony nie wniosły uwag ani wniosków.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz określił warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b *ustawy ooś*.

Stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko organ uwzględnił łącznie następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Przedmiotem inwestycji jest modernizacja mająca na celu poprawę stanu technicznego mostu kolejowego w km 28,297 na linii kolejowej nr 273 będącej częścią linii C-E59 na odcinku Wrocław Brochów - Grabiszyn - Głogów. Modernizowany obiekt zlokalizowany jest na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu średzkiego (gmina Miękinia) oraz powiatu wołowskiego (gmina Brzeg Dolny). Most kolejowy zlokalizowany jest nad rzeką Odrą.

Jak wynika z zapisów *Kip*, celem planowanego przedsięwzięcia jest dostosowanie mostu kolejowego do obecnie obowiązujących przepisów w zakresie m.in. nośności obiektów, skrajni budowli, nacisku i zwiększonej prędkości pociągów pasażerskich i towarowych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu pociągów.

W ramach modernizacji mostu kolejowego w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę zakłada się: przebudowę albo rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu kolejowego, zwiększenie nośności, pełną wymianę nawierzchni kolejowej, roboty

towarzyszące związane z modernizacją infrastruktury kolejowej oraz zwiększenie prędkości użytkowej. Modernizacja mostu kolejowego ma pozwolić na osiągnięcie następujących parametrów o charakterze technicznym:

- prędkość maksymalna pociągów pasażerskich 160 km/h,
- prędkość maksymalna pociągów towarowych 120 km/h,
- dopuszczalny nacisk osi w torze 221 kN/os,
- dopuszczalny nacisk na obiekcie inżynierskim 245 kN/oś,
- skrajnia budowli GPL-1,
- skrajnia budowli na obiekcie inżynierskim GPL-2.

Powierzchnia, na której będzie realizowana inwestycja będzie wynosić ok. 9 090 m². Planowana inwestycja będzie częściowo realizowana w obszarze kolejowym. Inwestor nie przewiduje zmiany dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu.

b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:*

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować istniejącą linię kolejową nr 273 w obrębie mostu kolejowego w km 28,297. Linia kolejowa nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny na odcinku Wrocław Brochów – Głogów jest linią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną, posiada status linii kolejowej znaczenia państwowego, na całej długości należy do sieci TEN-T. Zarządcą linii kolejowej jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego w otoczeniu modernizowanego mostu kształtowany jest przez linię kolejową nr 273. Brak jest innych źródeł hałasu mogących powodować kumulację oddziaływań z planowaną inwestycją w zakresie zmian na stan klimatu akustycznego, stan sanitarny powietrza atmosferycznego oraz środowisko gruntowo-wodne.

c) *różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:*

Realizacja inwestycji nie powinna wpłynąć na spadek różnorodności gatunkowej – realizacja inwestycji nie powinna spowodować wyginięcia żadnej populacji gatunku na przedmiotowym terenie. Ponieważ realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie powodowała trwałego zniszczenia żadnego typu ekosystemu ani jego poszczególnych składników, a zmiany w ich obrębie będą tymczasowe i odwracalne po upływie od kilku do kilkunastu lat od zakończenia realizacji stwierdzono, że inwestycja pozostaje również bez istotnego wpływu na różnorodność ekosystemów i krajobrazów. W związku z powyższym oceniono, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie wpływała na różnorodność biologiczną, rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genowa), międzygatunkową (różnorodność gatunków) i ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

Realizacja przewidywanego zakresu prac związanych z modernizacją mostu kolejowego w km 28,297 linii kolejowej nr 273 będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii, do których można zaliczyć m.in.: zorganizowanie zaplecza budowy, tymczasowych dróg dojazdowych, itp.; demontaż/montaż torów; prace związane z wybieraniem tłucznia, jego przesiewaniem, odcinkowym układaniem podtorza, warstwy ochronnej, warstwy tłucznia, profilowanie międzytorza, itp.; oczyszczenie konstrukcji,

przyczółków i wykonanie napraw powierzchniowych; przebudowa uzbrojenia terenu kolidującego z planowanym przedsięwzięciem, jeśli zajdzie taka potrzeba; wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych poprzez usunięcie tymczasowych dróg dojazdowych, uporządkowanie terenu na placu budowy, itp.

Woda na cele budowlane będzie pobierana z istniejących wodociągów lub dostarczana beczkowozami. Zużycie wody związane będzie w szczególności z robotami betoniarskimi, w celach technologicznych, m.in. do zraszania placu budowy (w celu ograniczenia pylenia) oraz z zużyciem wód na cele socjalno-bytowe. Wnioskodawca szacuje zużycie wody w ilości ok. 10 m³/mc.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zużycie wody będzie ograniczone do niezbędnego minimum i będzie związane głównie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją obiektu inżynierskiego i nie powinno przekraczać 1 m³/mc.

Podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywana będzie energia związana z koniecznością działania sprzętu budowlanego niezbędnego do wykonania prac budowlanych. Energia pobierana będzie z istniejących sieci lub ewentualnie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych (zasilanie silników elektrycznych maszyn budowlanych i elektronarzędzi, oświetlenie placu budowy, ewentualne ogrzewanie zaplecza). Szacunkowa na tym etapie ilość wykorzystywanej energii elektrycznej nie powinna przekraczać ok. 0,6 MWh/mc.

Na etapie eksploatacji zużycie energii będzie wiązało się z bieżącą obsługą infrastruktury kolejowej, np. zasilaniem sieci trakcyjnej (bezpośrednio), ogrzewaniem rozjazdów, ogrzewaniem budynków do obsługi ruchu pociągów (pośrednio). Średnioroczne zużycie energii elektrycznej Wnioskodawca szacuje na ok. 20 MWh/rok.

Na etapie budowy zastosowane materiały i surowce będą ściśle związane z zakresem prac. W tym celu pozyskane będą standardowe materiały m.in.: szyny stalowe, podkłady strunobetonowe, podsypka tłuczniowa, prefabrykowane żelbetowe elementy do przebudowy obiektu oraz umocnienia skarp, kable i rury osłonowe, naturalne materiały, np. kamień, palisady, faszyny do umocnienia brzegów rzeki. Ilość zużytych surowców i materiałów będzie związana z zastosowaną technologią oraz organizacją pracy na budowie oraz będzie zależeć od wykonawcy robót. Inwestor szacuje wykorzystanie ok. 1 Mg betonu, ok. 10 Mg stali, ok. 1 Mg tłucznia.

Na etapie eksploatacji wykorzystanie materiałów będzie ograniczone do niezbędnego minimum i związane z bieżącym utrzymaniem i konserwacją obiektu inżynierskiego.

Realizacja inwestycji jak i jej późniejsza eksploatacja nie będzie związana z nadmierną eksploatacją i niewłaściwym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przeprowadzono dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji, za jakie uznaje się zmiany stanu sanitarnego powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego, środowiska gruntowo-wodnego.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, potencjalnymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza w postaci pyłu (emisja wtórna) będą prace związane z demontażem części elementów konstrukcyjnych obiektu. Innym źródłem emisji podczas prac budowlanych będzie niezorganizowana emisja gazów (tlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodory alifatycznych), wynikająca ze spalania oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych (koparka, spychacz, zagęszczarka gruntu,

dźwigi itp.). Biorąc pod uwagę skoncentrowanie się prac budowlanych na krótkim odcinku linii, tj. w promieniu kilkunastu metrów od danego obiektu, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tego odcinka.

Wielkość emisji i czas ich występowania będą się zmieniały w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Jak wynika z zapisów *Kip*, wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne; maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w przepisach obowiązującego prawa.

Emisja pośrednia gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂, na tym etapie będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu i będzie ona powstawać w miejscu jej wytworzenia tj. w elektrowni. Nie przewiduje się natomiast istotnego wpływu na zmniejszenia pochłaniania CO₂, a tym samym na zwiększenie ładunku tego gazu cieplarnianego w atmosferze, na skutek ww. prac.

Emisje zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego mogą powstać jedynie w wyniku pracy maszyn, urządzeń i pojazdów napędzanych olejem napędowym. Będzie to związane z niewielkimi emisjami typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych powstających w związku z ruchem pojazdów mechanicznych: dwutlenku azotu (NO₂), tlenku węgla (CO), dwutlenku siarki (SO₂), pyłu zawieszonego (PM10) o średnicy poniżej 10 µm oraz węglowodorów alifatycznych i aromatycznych, w tym benzenu. Jak wynika z zapisów *Kip*, opisane wyżej sytuacje będą sporadyczne i nie będą miały wpływu na całkowity ładunek zanieczyszczeń emitowanych do powietrza z planowanej inwestycji.

W odniesieniu do przedmiotowej inwestycji, na etapie eksploatacji nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

W trakcie prowadzenia prac na linii kolejowej wystąpią oddziaływania akustyczne związane z wykonywaniem prac montażowych, pracą sprzętu budowlanego oraz transportem materiałów i surowców. Hałas powstający na tym etapie będzie hałasem zmiennym w czasie, okresowym, krótkotrwałym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość oraz zasięg oddziaływania hałasu związanego z robotami budowlanymi zależą od typu i liczby równocześnie pracujących maszyn oraz czasu ich pracy. Biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia ww. czynności, całkowite wyeliminowanie hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia jest niemożliwe do osiągnięcia.

Jak wynika z dokumentacji sprawy (załącznika nr 3 – „*Analiza akustyczna dla przedsięwzięcia pn.: Przebudowa mostu kolejowego w km 28,297 linii kolejowej nr 273 w ramach przedsięwzięcia pn.: Prace w ciągu C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów - Grabiszyn - Głogów*”, autor: [REDAKTOWANE]), w buforze 300 m od planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się tereny przeznaczone pod zabudowę chronioną akustycznie jak i żadna zabudowa podlegająca ochronie akustycznej (w bezpośrednim jego sąsiedztwie dominują grunty orne oraz zadrzewienia).

W przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej, na terenach zamkniętych z nią związanych, nie znajdują się budynki mieszkalne, stąd nie ma zastosowania art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 ze zm.). Nie występują również budynki usytuowane na gruntach wzdłuż linii kolejowej (na tzw. przyległym pasie gruntu), tj. w odległości nie mniejszej niż 10 m od granic kolejowych działek ewidencyjnych (obszar kolejowy) i 20 m od osi skrajnego toru.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z krótkotrwałą i chwilową możliwością emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska wodnego na skutek m.in.: prac ziemnych (wykopy, modernizacja mostu); pracy maszyn budowlanych, pojazdów i urządzeń (nieznaczące emisje związane z ewentualnymi wyciekami olejów, wymianą smarów, itp.).

Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż zanieczyszczone powierzchnie szczelne będą wprowadzane bezpośrednio do wód lub urządzeń wodnych.

- e) *ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji nie przewiduje się poważnych awarii ani katastrof naturalnych i budowlanych. Ładunek emisji z analizowanego przedsięwzięcia w stosunku do ogółu emisji w skali regionu i kraju jest pomijalnie mały, i nie wpłynie na ilości emitowanych gazów cieplarnianych ze źródeł komunikacyjnych mogących mieć wpływ na zmiany klimatu ani pozostałych źródeł związanych z eksploatacją przedsięwzięcia. Eksploatacja przedmiotowej inwestycji stanowić będzie pomijalne źródło emisji gazów cieplarnianych. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało znaczący negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej.

- f) *przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:*

Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane m.in. z rozbiórkami i demontażem istniejących elementów torowiska (szyn, podkładów), pracami rozbiórkowymi elementów obiektu mostowego, odpadami związanymi z funkcjonowaniem zaplecza budowy, itp. Powstałe odpady należeć będą głównie do grupy odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej oraz odpadów opakowaniowych; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. W mniejszych ilościach powstaną odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Wnioskodawca szacuje, że na etapie budowy powstanie ok. 67,63 Mg odpadów.

Na etapie eksploatacji będzie powstawać ok. 0,305 Mg odpadów/rok, związanych głównie z: bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją mostu kolejowego oraz infrastruktury towarzyszącej (m.in. gruz, złom, tłuczeń torowy).

W pierwszej kolejności wytwórca odpadów zobowiązany będzie do zapobiegania powstawaniu odpadów poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie (np.: ponowne użycie, technologie bezodpadowe, stosowanie odpowiednich surowców i materiałów) oraz podejmowania działań pozwalających na utrzymanie ich ilości na możliwie najniższym poziomie. Jak wynika z zapisów *Kip*, wszystkie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa.

- g) *zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:*

Biorąc pod uwagę skalę, zakres, sposób realizacji prac budowlanych oraz funkcjonowanie inwestycji po zakończeniu przedsięwzięcia, nie stwierdza się zagrożeń, które mogłyby być istotne z punktu widzenia zdrowia ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- a) *obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek:*

Ze względu na obecność cieków mogą występować płyty zalegające wody podziemne. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia znajdują się Łęgi Odrzańskie - obszar pokryty lasami, łąkami i torfowiskami, ciągnący się wzdłuż Odry.

b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Inwestycja usytuowana jest w południowo-zachodniej części Polski, w związku z powyższym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) *obszary górskie i leśne:*

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami górkimi. W sąsiedztwie terenu przeznaczanego pod inwestycję znajduje się kompleks lasów łąkowych.

d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:*

Planowana inwestycja znajduje się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). W odległości do 500 m od planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się żadne strefy ochrony pośredniej lub bezpośredniej ujęć wód.

Część terenu, na którym zlokalizowane jest planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Odry.

e) *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:*

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Łęgi Odrzańskie PLC020002 i Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Łęgi Odrzańskie PLB020008. Uwzględniając planowany zakres prac oraz specyfikę oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji, przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszary Natura 2000.

f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Z analizy informacji zawartych w Kip nie wynika, by w miejscu realizacji inwestycji występowały obszary, na których standardy środowiska zostały przekroczone. Z uwagi na lokalny zasięg oddziaływania i charakter planowanej inwestycji nie będzie ona wpływała na obszary, w których przekroczenia stwierdzono.

g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

Most kolejowy, będący przedmiotem niniejszej decyzji nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków. W odległości do 200 m od planowanego przedsięwzięcia zidentyfikowano 3 obiekty i 2 strefy objęte ochroną konserwatora zabytków.

Jak wynika z zapisów Kip, w odległości do 200 m od planowanego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano obiektów zabytkowych, ani żadnych stanowisk archeologicznych.

h) *gęstość zaludnienia:*

Modernizowany obiekt zlokalizowany w terenie wiejskim gmin Miękinia i Brzeg Dolny, częściowo w obszarze kolejowym. Według danych umieszczonych na stronie Głównego Urzędu Statystycznego (www.stat.gov.pl) gęstość zaludnienia w gminie Miękinia wynosi 90 os/km² (stan na 31 grudnia 2018 r.), natomiast w gminie Brzeg Dolny wynosi 170 os/km² (stan na 31 grudnia 2018 r.)

i) *obszary przylegające do jezior:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior.

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

k) *wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:*

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) – Odra od Wałów Śląskich do Kanału Wschodniego o kodzie PLRW6000211511. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967)* – JCWP została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego – Odra w obrębie JCWP i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo (2027 r.) – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego ze względu na brak możliwości technicznych oraz ustalenie celów mniej rygorystycznych ze względu na brak możliwości technicznych i dysproporcjonalne koszty.

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 95 o kodzie PLGW600095, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowymi i słabym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny; mniej rygorystyczny cel dla parametru Ni (ochrona stanu przed dalszym pogorszeniem) i dobry stan ilościowy.

Po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej inwestycji, która realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących jej wpływ dla środowiska oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:

a) *zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:*

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż nie przewiduje się, aby inwestycja – zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji – spowodowała pogorszenie jakości środowiska na obszarze zlokalizowanym w jej najbliższym sąsiedztwie.

b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:*

Z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji, ograniczony i lokalny zasięg jej oddziaływania oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej jego likwidacji.

c) *charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:*

Z uwagi na skalę, charakter i lokalizację przebudowywanego obiektu, nie przewiduje się, aby planowane zamierzenie inwestycyjne spowodowało dodatkowe uciążliwości na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego. Przedsięwzięcie nie wpłynie również na zwiększenie i złożoność oddziaływania z istniejącą infrastrukturą techniczną.

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji. Przewidywany termin rozpoczęcia oddziaływania nastąpi w momencie rozpoczęcia prac budowlanych.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Czynnikiem decydującym o oddziaływaniu przedsięwzięcia są: rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń, metody prowadzenia prac w fazie budowy. W trakcie prac realizacyjnych wystąpi emisja spalin do powietrza związana z pracą sprzętu budowlanego na miejscu oraz pochodząca od środków transportu. Zamierzenie inwestycyjne będzie również źródłem emisji hałasu, generowanego przez pracujące maszyny i urządzenia oraz środki transportu podczas jego realizacji. Jak wynika z *Kip*, oddziaływania te będą ograniczane przez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń i organizację robót. Po zakończeniu prac uciążliwości ustąpią. Należy przyjąć, że planowana inwestycja na etapie realizacji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu nie powinno spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Jak wynika z dokumentacji sprawy, dopuszczalne wartości hałasu na terenach chronionych akustycznie nie powinny zostać przekroczone. Nie powinny nastąpić również przekroczenia dopuszczalnej normy dotyczącej stężenia substancji ropopochodnych oraz zawiesiny w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do środowiska oraz dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń pyłowo-gazowych i NOx.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania w fazie budowy i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą posiadały charakter czasowy (krótkotrwały), lokalny – obejmujący obszar robót i ustaną po realizacji/likwidacji przedsięwzięcia. Większość oddziaływań z wyjątkiem przekształceń terenu związanych z jego zajęciem pod planowaną infrastrukturę będzie miało charakter odwracalny. Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter stały (ciągły) związany z funkcjonowaniem obiektu inżynierskiego przez cały okres jego funkcjonowania.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

W rejonie analizowanego obiektu inżynierskiego nie stwierdzono żadnych źródeł punktowych lub obszarowych mogących oddziaływać na środowisko w sposób skumulowany.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Przedstawione w *Kip* rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne, w tym: ograniczenie powierzchni robót do niezbędnego minimum (ograniczenie zajętości terenu);

lokalizacja zaplecza budowy na terenach silnie przekształconych przez człowieka oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią; wyposażenie zapleczy budowy w przenośne toalety ze zbiornikami bezodpływowymi na ścieki bytowe; nie dopuszczenie do zasypywania rzeki Odry przez materiały budowlane czy odpady pochodzące z budowy; składowane wszelkich sypkich materiałów np. kruszywa, ziemi z wykopów w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych; wyposażenie zapleczy budowy i miejsc tankowania pojazdów w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw; tankowanie pojazdów i maszyn pracujących na terenie planowanego przedsięwzięcia na terenie utwardzonym, np. płytami betonowymi; zabezpieczenie sprzętu przed ewentualnymi wyciekami substancji ropopochodnych; w sytuacji awaryjnej (wyciek substancji ropopochodnych z pojazdów i maszyn) zneutralizowanie zanieczyszczeń sorbentem i usunięcie z obszaru, tym samym zabezpieczenie przed potencjalnym zanieczyszczeniem wód i ziemi, w wystarczającym stopniu powinny zabezpieczać środowisko przed uciążliwościami związanymi z etapem realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Nie stwierdzono potrzeby stosowania dodatkowych działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdzono potrzeby stosowania działań minimalizujących oddziaływanie w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego.

Jak wynika z zapisów *Kip*, w celu ochrony powietrza atmosferycznego na etapie realizacji inwestycji zastosowane zostaną następujące rozwiązania: ograniczenie emisji substancji gazowych i pyłowych do powietrza poprzez m.in.: wyłączanie silników samochodów i maszyn budowlanych w czasie przerw w pracy; zraszanie wodą placu budowy (w zależności od potrzeb) w okresie suchym (w szczególności latem) w celu ograniczenia pylenia; prowadzenie transportu materiałów sypkich za pomocą samochodów ciężarowych w taki sposób, aby nie doprowadzić do pylenia podczas transportu (np. przykrycie plandeką). Nie stwierdzono potrzeby stosowania dodatkowych działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji nie stwierdzono potrzeby stosowania działań minimalizujących oddziaływanie w zakresie ochrony powietrza.

W celu ochrony środowiska przed ponadnormatywnym klimatem akustycznym zastosowane zostaną następujące rozwiązania: tzw. estetyka pracy przez ograniczenie niepożądanych działań typu: upadek materiału, awaria, głośna komunikacja; minimalizacja czasu pracy silników środków transportu i sprzętu na biegu jałowym; ograniczenie wykonywania robót w porze nocnej o ile technologia robót na to pozwoli. Nie stwierdzono potrzeby stosowania dodatkowych działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie.

W oparciu o przeprowadzoną analizę oddziaływania akustycznego nie stwierdzono konieczności podejmowania działań ograniczających oddziaływanie linii kolejowej na etapie jej eksploatacji. W analizowanym rejonie nie powinno dojść do przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, określonych w przepisach obowiązującego prawa.

Ze względu na fakt, iż w ramach przedsięwzięcia planuje się ingerencję w środowisko przyrodnicze stwierdzić należy, iż jego realizacja wiązać się będzie z negatywnym oddziaływaniem na istniejące ekosystemy i może tymczasowo pogorszyć ich stan. W celu zminimalizowania tych oddziaływań na elementy środowiska przyrodniczego wskazano na konieczność określenia warunków realizacji przedsięwzięcia.

Warunek określony w punkcie 1.2 ma na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną one wykonane bez szkody dla siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk i siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt. Obecność specjalistów ma zapewnić także właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych,

nieprzewidzianych na etapie planowania inwestycji, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na ww. elementy przyrodnicze.

Warunek punktu I.3 ma na celu zabezpieczenie miejsc występowania rzadkich i/lub objętych ochroną roślin przed zniszczeniem w wyniku prac związanych z realizacją.

W celu ochrony w trakcie okresu lęgowego ptaków - gatunków objętych ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183 ze zm.), w szczególności oknówki *Delichon urbicum*, nałożono warunki punktów I.4 i I.5. Nadzór ma zapewnić właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidzianych na etapie realizacji przedsięwzięcia, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na chronione gatunki zwierząt.

Zapisy warunku punktu I.6 mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałaniu nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszeniu napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

Na etapie eksploatacji nie stwierdzono konieczności podejmowania działań minimalizujących w zakresie ochrony przyrody. Jak wynika z zapisów *Kip*, w ramach inwestycji inwestor nie przewiduje prowadzenia prac w korycie rzeki. Na etapie prac rozbiórkowych zostaną zastosowane rozwiązania zabezpieczające koryto rzeki przed przedostaniem się do niego ewentualnych odpadów pochodzących z rozbiórki, np. zastosowana zostanie siatka lub platforma podwieszona pod obiektem – w zależności od zastosowanej technologii rozbiórki.

W dokumentacji sprawy wskazano, że na etapie eksploatacji usuwanie roślinności odbywać się będzie za pomocą środków chemicznych, na warunkach wynikających z ustawy z dnia 8 marca 2003 r. o środkach ochrony roślin (Dz. U. z 2019 r. poz. 1900 ze zm.), dla których Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydał zezwolenie na wprowadzanie środka ochrony roślin do obrotu oraz stosowania, w tym do stosowania na torach kolejowych. Stosowanie przedmiotowych środków odbywać się będzie zgodnie z wymaganiami przepisów obowiązującego prawa oraz w terminach i ilościach zgodnie z informacjami zawartymi na etykiecie środka, wyłącznie przez osoby posiadające zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie środków ochrony roślin oraz przy pomocy sprzętu posiadającego protokół badania technicznego sprawności sprzętu przeznaczonego do stosowania środków ochrony roślin. Preparat nie będzie stosowany na skarpach rzeki ani w pasie sąsiadującym z torowiskiem, a jedynie w obrębie torowiska.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na klimat i jego zmiany. Przedstawione w *Kip* wyniki analizy dotyczącej zagadnienia klimatycznego wykazały, że nie zachodzi także konieczność proponowania działań/środków w celu adaptacji planowanej inwestycji do prognozowanych zmian klimatu.

W przypadku kolizji ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów gatunków chronionych na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac Inwestor winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098), a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia - prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.
Integralną część decyzji stanowi załącznik -charakterystyka przedsięwzięcia.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
reprezentowana przez:



2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 *Kpa*

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Środzie Śląskiej, ul. Ogrody Zamkowe 5, 55-300 Środa Śląska
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wołowie, ul. Marszałka J. Piłsudskiego 36, 56-100 Wołów
3. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, ul. C.K. Norwida 34, 50-950 Wrocław





REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 25 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.420.32.2020.BZ.11.

CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się modernizację mającą na celu poprawę stanu technicznego mostu kolejowego zlokalizowanego w km 28,297 na linii kolejowej nr 273, nad rzeką Odrą, na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu średzkiego (gmina Miękinia) oraz powiatu wołowskiego (gmina Brzeg Dolny).

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Łęgi Odrzańskie PLC020002 i Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Łęgi Odrzańskie PLB020008.

Investycja realizowana będzie w ramach projektu pn.: „Prace w ciągu C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów - Grabiszyn - Głogów”.

Linia kolejowa nr 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny na odcinku Wrocław Główny - Głogów w km 2,500 - 101,400 jest linią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną, posiada status linii kolejowej znaczenia państwowego, objęta jest częściowo umowami AGC i AGTC oraz na całej długości należy do sieci TEN-T.

Zarządcą linii kolejowej jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Eksploatacją zajmuje się jednostka organizacyjna PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.

Nadrzędnym celem planowanego przedsięwzięcia jest dostosowanie mostu kolejowego do obecnie obowiązujących przepisów w zakresie m.in. nośności obiektów, skrajni budowli, nacisku i zwiększonej prędkości pociągów pasażerskich i towarowych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu pociągów. Realizacja Projektu ma pozwolić na osiągnięcie następujących parametrów o charakterze technicznym:

- prędkość maksymalna pociągów pasażerskich 160 km/h,
- prędkość maksymalna pociągów towarowych 120 km/h,
- dopuszczalny nacisk osi w torze 221 kN/os,
- dopuszczalny nacisk na obiekcie inżynierskim 245 kN/oś,
- skrajnia budowli GPL-1.

W ramach modernizacji mostu kolejowego w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę zakłada się:

- przebudowę albo rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu kolejowego,
- zwiększenie nośności,
- pełną wymianę nawierzchni kolejowej,
- roboty towarzyszące związane z modernizacją infrastruktury kolejowej,
- zwiększenie prędkości użytkowej.

Realizacja przewidywanego zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii prac związanych z modernizacją obiektu inżynierskiego, do których można zaliczyć m.in.:

- zorganizowanie zaplecza budowy, tymczasowych dróg dojazdowych, itp.;
- demontaż/montaż torów, prace związane z wybieraniem tłucznia, jego przesiewaniem, odcinkowym układaniem podtorza, warstwy ochronnej, warstwy tłucznia, profilowanie międzytorza, itp. przy zastosowaniu koparek, lokomotywy, zgrzewarek, podbijarki, samochodów dostawczych, itp.;
- oczyszczenie konstrukcji, przyczółków i wykonanie napraw powierzchniowych;
- przebudowa uzbrojenia terenu kolidującego z planowanym przedsięwzięciem, jeśli zajdzie taka potrzeba;
- wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych poprzez usunięcie tymczasowych dróg dojazdowych, uporządkowanie terenu na placu budowy, itp.

Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman