



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

WOOŚ.420.10.2021.BZ.12

Wrocław, dnia 13 września 2021 r.

OBWIESZCZENIE

Działając na podstawie art. 85 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś,

podaję do publicznej informacji, iż:

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu w dniu 6 września 2021 r. wydał, na wniosek inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, reprezentowanej przez Panią Magdalenę Kozyrę – Z-cę Dyrektor Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: WOOŚ.420.10.2020.BZ.11, dla przedsięwzięcia pn.: „**Wzmocnienie osiadających nasypów na odcinku Miękinia - Środa Śląska od km 26+000 do km 27+200 linii kolejowej nr 275**” realizowanego w wariantcie W2, zlokalizowanego na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu średzkiego (gmina Miękinia, obręb Miękinia i Kadłub),

- W trybie art. 21 ustawy ooś dane o wniosku o wydanie decyzji i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, kolejno pod numerami: 91/2021 i 205/2021.
- Treść decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia będzie udostępniona od dnia 14 września 2021 r. na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl) na okres 14 dni.
- Z treścią decyzji oraz dokumentacją sprawy, jak również z opiniami organów opiniujących, tj.:
 - Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni we Wrocławiu z dnia 24 maja 2021 r., znak: WR.ZZŚ.5.4360.113.2021.KC (data wpływu 27 maja 2021 r.),
 - Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Środzie Śląskiej z dnia 7 czerwca 2021 r., znak: ZNS.9022.5.10.2021.BJZ,

można się zapoznać w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Al. Jana Matejki 6, 50-333 Wrocław, po wcześniejszym kontakcie w celu ustalenia czasu, miejsca i sposobu udostępnienia akt (tel.: 717479300, kom. 534337529, e-mail: bozena.zalesna.wroclaw@rdos.gov.pl).

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Łucja Czarnomska-Kurowska
Naczelnik Wydziału Ocen
Oddziaływania na Środowisko

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Obwieszczenie wywiesza się na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia):

Wywieszono na okres w dniach od 16.09.2021 do 18.09.2021

PODPIS.....

PIECZĘĆ URZĘDU.....

020860626
REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY
ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

Otrzymuje z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń i przekazanie informacji na piśmie o terminie wywieszenia i zdjęcia niniejszego obwieszczenia:

Wójt Gminy Miękinia, ul. Kościuszki 41, 55-330 Miękinia (wysyłka przez ePUAP)

Ponadto obwieszczenie wywiesza się na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ we Wrocławiu oraz publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ (www.wroclaw.rdos.gov.pl).

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	124495.439474.486006
Nazwa dokumentu	obwieszczenie o wyd. decyzji do publicznej wiadomości.pdf
Tytuł dokumentu	obwieszczenie o wyd. decyzji do publicznej wiadomości
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.10.2021
Data dokumentu	2021-09-13
Skrót dokumentu	A118DDCF5E16611F674DAE21D95E9E9864F84E1A
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2021-09-13 12:59:56
Podpisane przez	Łucja Czarnomska-Kurowska; RDOŚ we Wrocławiu NACZELNIK WYDZIAŁU

EZD 3.104.37.37.7409

Data wydruku: 2021-09-14

Autor wydruku: ZALEŚNA BOŻENA (STARSZY INSPEKTOR)



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW**

WOOŚ.420.10.2021.BZ.11

Wrocław, dnia 6 września 2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, 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. z 2019 r. 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.: „Wzmocnienie osiadających nasypów na odcinku Miękinia - Środa Śląska od km 26+000 do km 27+200 linii kolejowej nr 275” realizowanego w wariantcie W2 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. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, w tym wykonanie działań minimalizujących w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego, prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa. Szczególny nadzór winien obejmować prace dotyczące m.in.: robót związanych z oczyszczeniem i odtworzeniem rowów otwartych i umocnionych w celu udroźnienia systemu odwodnienia. Zadaniem nadzoru winno być analizowanie na bieżąco prowadzonych prac i wnoszenie ewentualnych uwag umożliwiających ochronę elementów przyrodniczych, m.in. poprzez ewentualne modyfikacje technik i terminów wykonania prac.
 2. 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.
3. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy występowania na terenie inwestycji płazów (w szczególności w sezonie migracji oraz rozrodu płazów, tj. w okresie od 15 marca do 15 października), teren budowy na odcinkach ich występowania na czas prowadzenia robót ogrodzić szczelnymi płótkami ochronnymi o wysokości min. 0,5 m części nadziemnej, wykonanymi z siatki (o oczkach nie większych niż 0,5 cm). Ogrodzenia winny być wykonane w sposób szczelny w stosunku do powierzchni gruntu, wkopane na głębokość min. 10 cm, posiadać przewieszkę o szerokości min. 5 cm, a zewnątrz końce ogrodzenia winny mieć zakończenie U-kształtne. Stwierdzone w obrębie inwestycji i przy ogrodzeniach zwierzęta należy przy udziale nadzoru przyrodniczego niezwłocznie odławiać i wypuszczać we właściwie siedliskowo miejsce, poza obszarem przedsięwzięcia.
 4. Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy związane z budową oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
 5. Zaplecze budowy wyznaczyć na terenie utwardzonym o nawierzchni zabezpieczającej środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem. Nie wyznaczać bazy materiałowej w pobliżu rowów. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migracje wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi.
 6. W przypadku wystąpienia awaryjnego wycieku do gruntu substancji niebezpiecznych np. ropopochodnych, zanieczyszczony grunt należy poddać działaniu sorbentów i przekazać jako odpad uprawnionemu podmiotowi do unieszkodliwienia.
 7. W przypadku odkrycia podczas prac budowlanych na terenie przedsięwzięcia sieci drenarskiej, fakt ten należy zgłosić do spółki wodnej działającej na terenie gminy lub do związku spółek wodnych. W przypadku uszkodzenia działającego drenażu koniecznym będzie wykonanie przebudowy istniejącego systemu drenarskiego w sposób umożliwiający jego dalsze działanie. Prace należy prowadzić pod nadzorem inspektora z odpowiednimi uprawnieniami.

Uzasadnienie

Dnia 14 kwietnia 2021 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, reprezentowanej przez Panią Magdalenę Kozyrę, znak: IOS6-452.36.2021.ID.2.4.022-01-49, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Wraz z wnioskiem została przedłożona „Karta informacyjna przedsięwzięcia pn.: Wzmocnienie osiadających nasypów na odcinku Miękinia - Środa Śląska od km 26+000 do km 27+200 linii kolejowej nr 275” (RDK PROJEKT Sp. z o. o., ul. Gen. T. Kutrzeby 62, 52-213 Wrocław), 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.

Zawiadomieniem z dnia 12 maja 2021 r., znak: WOOS.420.10.2021.BZ.1, Regionalny Dyrektor, działając na podstawie art. 73 ust. 1 ustawy ooś 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: 91/2021.

Pismem z dnia 12 maja 2021 r., znak: WOOS.420.10.2021.BZ.2, Regionalny Dyrektor wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich we Wrocławiu 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.ZZŚ.5.4360.113.2021.KC, z dnia 24 maja 2021 r. (data wpływu 27 maja 2021 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. Zaplecze budowy wyznaczyć na terenie utwardzonym o nawierzchni zabezpieczającej środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem. Nie wyznaczać bazy materiałowej w pobliżu rowów. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi.
2. Prace prowadzić wyłącznie z użyciem sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego odpowiednie standardy jakościowe i techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych i innych.
3. Nie prowadzić napraw sprzętu grożących wyciekami olei i innych płynów eksploatacyjnych na zapleczu budowy.
4. Prace prowadzić z należytą ostrożnością, mającą na celu wykluczenie możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi.
5. Zapewnić dostępność sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych i innych płynów eksploatacyjnych.
6. W przypadku wystąpienia awaryjnego wycieku do gruntu substancji niebezpiecznych np. ropopochodnych, zanieczyszczony grunt należy poddać działaniu sorbentów i przekazać jako odpad uprawnionemu podmiotowi do unieszkodliwienia.
7. Wytworzone odpady gromadzić selektywnie na uszczelnionym podłożu i przekazywać uprawnionym podmiotom.

8. Ewentualne odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach, w sposób zabezpieczające je przed czynnikami atmosferycznymi i dostępem osób trzecich.
9. W przypadku odkrycia podczas prac budowlanych na terenie przedsięwzięcia sieci drenarskiej, fakt ten należy zgłosić do spółki wodnej działającej na terenie gminy lub do związku spółek wodnych. W przypadku uszkodzenia działającego drenażu koniecznym będzie wykonanie przebudowy istniejącego systemu drenarskiego w sposób umożliwiający jego dalsze działanie. Prace należy prowadzić pod nadzorem inspektora z odpowiednimi uprawnieniami.
10. Inwestycje realizować w sposób niezagrażający środowisku wodno-gruntowemu i terenom sąsiednim, zgodnie z obowiązującymi przepisami, po uzyskaniu wymaganych prawem zgód i uzgodnień.”.

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 1 (zadysponowanego do warunku określonego w punkcie I.5 niniejszej decyzji), warunku nr 6 (zadysponowanego do warunku określonego w punkcie I.6 niniejszej decyzji) oraz warunku nr 9 (zadysponowanego do warunku określonego w punkcie I.7 niniejszej decyzji).

Kolejnym pismem z dnia 12 maja 2021 r., znak: WOOŚ.420.10.2021.BZ.3, 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.9022.5.10.2021.BJZ, z dnia 7 czerwca 2021 r., stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na wzmocnieniu osiadających nasypów na odcinku Miękinia – Środa Śląska od km 26+000 do km 27+200 linii kolejowej nr 275.

Zawiadomieniem z dnia 18 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.420.10.2021.BZ.4, Regionalny Dyrektor, na zasadzie określonej w art. 10 § 1 *Kpa*, poinformował strony postępowania o zebraniu 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:*

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegało na wykonaniu prac budowlanych obejmujących wzmocnienie osiadających nasypów na linii kolejowej nr 275 na odcinku

Miękinia – Środa Śląska od km 26+000 do km 27+200. Jak wynika z zapisów *Kip*, prace związane ze wzmocnieniem korpusu nasypu realizowane będą przy czynnym jednym torze szlakowym. Polegały będą na wzmocnieniu nasypu metodą gwoździowania oraz kolumnami DSM (Deep Soil Mixing - metoda wzmocniania zbyt słabego podłoża budowlanego polegająca na wykonaniu w gruncie kolumn z cementogruntu.). W celu ograniczenia napływu wody od strony toru nr 2 i jej degradującego działania na nasyp zaplanowano umocnienie skarp oraz rowów otwartych na odcinku od km 26+600 do km 27+200 za pomocą geomembrany oraz płyt betonowych na podsypce piaskowej. Dodatkowo zaplanowano wzmocnienie skarpy poprzez zabudowę gwoździ oraz pokryć siatką konstrukcyjną i darnią. Po zabudowie pali systemu DSM zabudowany zostanie pas transmisyjny w postaci min. dwóch warstw geokraty wypełnionej niesortem kamiennym. Z uwagi na technologię wykonania prac, na odcinku o długości ok. 1 km zostanie rozebrana istniejąca infrastruktura torowa. Prace rozbiórkowe będą stanowiły jeden z etapów prac budowlanych. Na powyższej konstrukcji odbudowana zostanie warstwa ochronna oraz nawierzchnia torowa.

Głównym celem planowanego przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków oraz likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej.

Linia kolejowa nr 275 na odcinku od km 26+000 do km 27+200 usytuowana jest na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu średzkiego (gmina Miękinia, obręb Miękinia i Kadłub). 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 275 Wrocław Muchobór – Gubinek w obrębie nasypów na odcinku Miękinia – Środa Śląska w km od km 26+000 do km 27+200. Linia kolejowa nr 275 jest linią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną, o normalnym rozstawie szyn, posiadającą status linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Zarządcą linii kolejowej jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego w otoczeniu osiadających nasypów kształtowany jest przez linię kolejową nr 275. 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. Ze względu na charakter 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).

Jak wynika z zapisów *Kip*, podczas prac przy planowanej inwestycji zostaną wykorzystane następujące szacowane ilości surowców i materiałów: 288 Mg szyn, 663 Mg

podkładów, 9000 Mg tłucznia, 6 Mg przytwierdzeń typu SB, ok. 2000 m² geomembrany, ok. 6500 szt. gwoździ gruntowych, ok. 2400 szt. kolumn systemu DSM.

Woda zużywana będzie w niewielkiej ilości do celów technologicznych oraz do celów bytowych. Ilość zużytej wody będzie zależna od rodzaju, ilości i czasu pracy maszyn i urządzeń i wyniesie ok. 100 000 dm³.

Zaopatrzenie w energię elektryczną na potrzeby technologiczne zaplecza technicznego, w tym zasilanie urządzeń i oświetlenia, pochodzić będzie ze źródeł własnych.

Na etapie eksploatacji inwestor nie przewiduje wzrostu zapotrzebowania na wodę. W ramach przedsięwzięcia nie będą budowane nowe obiekty, które generowałyby znaczący wzrost zużycia wody. W trakcie eksploatacji linii kolejowej wykorzystywana będzie energia elektryczna jako źródło energii dla poruszających się pociągów. Z uwagi na to, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na ruch pociągów w trakcie eksploatacji linii, zużycie energii pozostanie bez zmian.

Dodatkowo niewielkie ilości paliw, energii elektrycznej oraz surowców takich jak: woda, piasek, żwir, itp. będą potrzebne do realizacji bieżących remontów i napraw linii.

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 realizacji przedsięwzięcia, potencjalnymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza w postaci pyłu (emisja wtórna) będą prace związane z demontażem torów i wymiana podtorza. Innym źródłem emisji podczas prac budowlanych będzie niezorganizowana emisja gazów (tlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodorów alifatycznych), wynikająca ze spalania oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych (koparka, spychacz, zagęszczarka gruntu, dźwigi, itp.). 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 pochłaniałości CO₂, a tym samym na zwiększenie ładunku tego gazu cieplarnianego w atmosferze, na skutek ww. prac.

W odniesieniu do przedmiotowej inwestycji, na etapie eksploatacji nie przewiduje się znaczącej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Z uwagi na fakt, że przedmiotowy odcinek linii kolejowej jest zelektryfikowany, przejazd pociągów o napędzie spalinowym jest sporadyczny.

Jak wynika z dokumentacji sprawy, kwalifikacji terenów podlegających ochronie przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania terenu. W rejonie przedsięwzięcia brak jest terenów podlegających ochronie akustycznej. Najbliższe zabudowania mieszkalne znajdują się w odległości ok. 300 m od granicy przedsięwzięcia.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia, na terenach zamkniętych z nim 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.)*, jak również nie występują budynki usytuowane na gruntach wzdłuż analizowanego odcinka linii kolejowej nr 275 (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.

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.

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu będzie ruch prowadzony na objętej przedsięwzięciem linii kolejowej. Z zapisów *Kip* wynika, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia ruchu kolejowego na przedmiotowym terenie. Inwestycja ma za zadanie poprawę bezpieczeństwa i likwidację zagrożeń na istniejącej infrastrukturze. Ruch pociągów pozostanie na dotychczasowym poziomie. Z uwagi na znaczną odległość zabudowań od obszaru przedsięwzięcia oraz występowanie naturalnego ekranu w postaci zwartych powierzchni leśnych nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania emisji hałasu na obszary objęte ochroną akustyczną.

Planowane prace nie będą wymagały poborów wód podziemnych i powierzchniowych. Zakres prac nie przewiduje ingerencji w istniejące ciekły wodne. Przewidywane prace budowlane w przeważającej większości będą pracami typowo powierzchniowymi. Robotami najbardziej ingerującymi w środowisko gruntowo-wodne będą prace polegające na wzmocnieniu nasypu oraz prace remontowe przy istniejącym odwodnieniu.

Inwestor część prac związanych z układem torowym przewiduje prowadzić z torowiska (układanie szyn, podkładów, wzmocnienie podtorza), przy użyciu sprzętu spełniającego stosowne normy, z należytą starannością i dokładnością, co zminimalizuje możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne.

Z uwagi na to, że prace będą prowadzone w obrębie nasypu, w czasie ich prowadzenia nie przewiduje się wykonywania wykopów, a co za tym idzie ich odwadniania.

Wody opadowe lub roztopowe będą wprowadzane bezpośrednio do ziemi. Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu dopływu do wód podziemnych zanieczyszczeń w postaci zawiesin czy substancji ropopochodnych z toru kolejowego ponieważ powierzchnia spływu nie ulegnie zwiększeniu.

Jak wynika z zapisów *Kip*, cały obszar robót objęty przedsięwzięciem będzie obejmował teren, na którym istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa. Prace będą się odbywać na terenie w znacznej mierze przekształconym. Przedsięwzięcie nie spowoduje zajęcia dodatkowej powierzchni ziemi.

- 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), odpadami związanymi z funkcjonowaniem zaplecza budowy, itp. Powstałe odpady należąć 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.

W okresie normalnej eksploatacji linii kolejowej powstające odpady związane będą z okresowymi pracami porządkowymi w obszarze linii kolejowej, bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją 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 łąkowe oraz ujścia rzek:*

Przedsięwzięcie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych (w tym siedlisk łąkowych i ujść rzek) i obszarów wodno-błotnych. Od strony toru nr 2 u podnóża nasypu występują zastoiska wody, które powodują degradację nasypu.

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:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary górskie. Linia kolejowa na analizowanym odcinku przebiega w nasypie przez tereny leśne.

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

Teren objęty planowanym przedsięwzięciem znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 319 – Prochowice – Środa Śląska.

Teren inwestycji nie znajduje się na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.

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 ewentualne takie przekroczenia stwierdzono.

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

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie intensywnego osadnictwa pradziejowego, średniowiecznego i nowożytnego, w tym na terenie i w zasięgu średniowiecznego grodziska w Kadłubie, wpisanego do rejestru zabytków pod numerem 4/12/78-25AZP.

h) *gęstość zaludnienia:*

Inwestycja prowadzona będzie poza terenami zamieszkania przez ludzi. Najbliżej położona zabudowa mieszkaniowa objęta ochroną akustyczną, znajduje się w odległości ok. 300 m na zachód od obszaru objętego przedsięwzięciem.

i) *obszary przylegające do jezior:*

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

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:*

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) – Średzka Woda Odra o kodzie PLRW600017137699. 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 i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych.

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 95 o kodzie PLGW600095, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym 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, jak wynika z *Kip*, 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 przebudowywanych nasypów, 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. Czynniki decydującymi 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 ustana po realizacji/likwidacji przedsięwzięcia. Większość oddziaływań będzie miało charakter odwracalny.

Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter stały (ciągły) związany z funkcjonowaniem linii kolejowej przez cały okres jej 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 odcinka linii kolejowej 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); w razie awarii (np. wyciek oleju z maszyny) zabezpieczenie miejsca wycieku (np. poprzez użycie sorbentu) i powiadomienie odpowiednich służb w celu likwidacji awarii i usunięcia jej skutków; wyposażenie zapleczy budowy w przenośne toalety ze zbiornikami bezodpływowymi na ścieki bytowe; wyposażenie zapleczy budowy w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw; tankowanie maszyn budowlanych przy użyciu cysterny z paliwem dowożącej paliwo z zewnątrz, tankowanie będzie się odbywało na wyznaczonym miejscu, na terenie utwardzonym (płytami betonowymi) z dostępem do sorbentu i pojemnikiem na zużyty sorbent; serwisowanie maszyn budowlanych, które mogłyby stwarzać potencjalne zagrożenie dla środowiska poza terenem inwestycji, w odpowiednim do tego miejscu (warsztat); segregowanie i magazynowanie selektywnie powstałych odpadów (w wydzielonym miejscu, poza terenami wrażliwymi pod względem przyrodniczym oraz w znacznej odległości od wód powierzchniowych), 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*, stosowanie właściwej organizacji pracy (m.in.: wyłączanie silników samochodów i maszyn budowlanych w czasie przerw w pracy; prowadzenie transportu materiałów sypkich za pomocą samochodów ciężarowych w taki sposób, aby nie doprowadzić do pylenia podczas transportu (np. przykrycie plandeką) powinno być

działaniem wystarczającym w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego dla tego rodzaju inwestycji. 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 i klimatu akustycznego.

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

Ze względu na fakt, iż w ramach przedsięwzięcia może dojść do ingerencji w środowisko przyrodnicze stwierdza się, iż jego realizacja może wiązać się 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 I.1 ma na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną one wykonane bez szkody dla elementów przyrodniczych, w szczególności dla chronionych gatunków zwierząt, w tym płazów. Obecność specjalisty ma zapewnić także właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidzianych na etapie planowania inwestycji, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na elementy przyrodnicze.

Zapisy warunku punktu I.2 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.

W celu ograniczenia śmiertelności płazów – gatunków objętych ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183 ze zm.) na etapie budowy nałożono warunek punktu I.3. Nadzór ma zapewnić właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidzianych na etapie realizacji przedsięwzięcia, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na chronione gatunki zwierząt.

Warunek punktu I.4 nakładający obowiązek odławiania zwierząt z wykopów i przenoszenia ich poza obszar inwestycji ma na celu ograniczenie śmiertelności płazów (i innych drobnych zwierząt) w trakcie realizacji inwestycji.

W dokumentacji sprawy wskazano, że na etapie eksploatacji, w ramach prac utrzymaniowych w obrębie torowiska prowadzone będą działania mające na celu usuwanie nadmiernej roślinności 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.

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 28 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183 ze zm.) 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

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
reprezentowana przez:
Magdalena Kozyra
Z-ca Dyrektor Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
2. Wójt Gminy Miękinia, ul. Kościuszki 41, 55-330 Miękinia - wysyłka e-PUAP
3. Polskie Koleje Państwowe S.A., Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa - wysyłka e-PUAP
4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
5. Starosta Średzki, ul. Wrocławska 2, 55-330 Środa Śląska - wysyłka e-PUAP
6. Państwowe Gospodarstwo Leśne - Lasy Państwowe Nadleśnictwo Miękinia, ul. Sportowa 2,
55-330 Miękinia

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Środzie Śląskiej, ul. Ogrody Zamkowe 5, 55-300 Środa Śląska - wysyłka e-PUAP
2. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni we Wrocławiu,
ul. Wybrzeże Stanisława Wyspiańskiego 39, 50-370 Wrocław - wysyłka e-PUAP

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	124495.436990.483296
Nazwa dokumentu	decyzja bez ooś.pdf
Tytuł dokumentu	decyzja bez ooś
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.10.2021
Data dokumentu	2021-09-06
Skrót dokumentu	0CF020748F5EE93AD32D9F5F6BCB20D1E62D15FB
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2021-09-06 15:34:54
Podpisane przez	Wojciech Rejman; RDOŚ we Wrocławiu REGIONALNY DYREKTOR

EZD 3.104.37.37.7409

Data wydruku: 2021-09-08

Autor wydruku: ZALEŚNA BOŻENA (STARSZY INSPEKTOR)



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 6 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.10.2021.BZ.11.

CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować istniejącą linię kolejową nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek w obrębie nasypów na odcinku Miękinia – Środa Śląska w km od km 26+000 do km 27+200. Linia kolejowa nr 275 jest linią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną, o normalnym rozstawie szyn, posiadającą status linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Zarządcą linii kolejowej jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Linia kolejowa nr 275 na odcinku od km 26+000 do km 27+200 usytuowana jest na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu średzkiego (gmina Miękinia, obręb Miękinia i Kadłub). Inwestor nie przewiduje zmiany dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu.

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

Przedsięwzięcie, w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę (W2), będzie polegało na wykonaniu prac budowlanych obejmujących wzmocnienie osiadających nasypów na linii kolejowej nr 275 na odcinku Miękinia – Środa Śląska od km 26+000 do km 27+200.

W ramach przedsięwzięcia inwestor planuje: oczyszczenie i odtworzenie rowów otwartych i umocnionych w celu udroźnienia systemu odwodnienia; rozebranie nawierzchni torowej toru nr 1 i 2 do poziomu ok. 1,50 m poniżej poziomu główki szyny w torze wzmocnianym (na odcinku o długości ok. 1 km); przygotowanie wyrównanej i zagęszczonej platformy roboczej dla specjalistycznych maszyn (palownic); zabicie pali DSM pod torami nr 1 i 2; ułożenie geokraty wypełnionej niesortem; wykonanie warstwy ochronnej z niesortu kamiennego; zabezpieczenie stateczności skarp nasypów za pomocą gwoździ gruntowych; odbudowę nawierzchni torowej torów nr 1 i 2; zabezpieczenie korpusu nasypu od strony toru nr 2 przed wpływem wody poprzez zabudowę geomembrany i płyt betonowych; ułożenie linii kablowej SN po wykonaniu wzmocnienia pod torami nr 1 i 2; wprowadzenie linii kablowej na słupy energetyczne, zabudowę rozłączników i podpięcie do sieci LPN; demontaż słupów sieci trakcyjnej wraz z oprzyrządowaniem po stronie torów 1 i 2 na odcinku robót torowych; montaż słupów sieci trakcyjnych wraz z oprzyrządowaniem po stronie torów nr 1 i 2; usunięcie kolizji z kablami sieci srk i teletechnicznej.

Planowane prace budowlane w obrębie przedsięwzięcia będą polegały na wzmocnieniu nasypu metodą gwoździowania oraz kolumnami DSM (Deep Soil Mixing). Jest to metoda wzmocniania zbyt słabego podłoża budowlanego polegająca na wykonaniu w gruncie kolumn z cementogruntu. W podłożu o zbyt małej nośności wykonuje się serię kolumn pojedynczych w zaprojektowanych odstępach o określonej średnicy i długości. Gwoździowanie to metoda głębokiego zbrojenia gruntu w celu poprawy jego stateczności oraz wytrzymałości na rozciąganie i ściskanie. Polega na wytworzeniu w obrębie górotworu (skarpy wykopu, nasypu, zbocza) geokompozytu o znacznie wyższych – w stosunku

do pierwotnych – parametrach wytrzymałościowych wzmocnianego ośrodka. Poprawę tych parametrów zyskuje się poprzez uzbrojeniu gruntu np. gwoździami samo wierzącymi. W celu ograniczenia degradującego działania wody od strony toru nr 2 na nasyp, inwestor proponuje umocnienie skarp oraz rowów otwartych na odcinku od km 26+600 do km 27+200, za pomocą geomembrany oraz płyt betonowych na podsypce piaskowej oraz dodatkowo pokrycie całej skarpy siatką konstrukcyjną oraz darnią. Po zabudowie pali systemu DSM zabudowany zostanie pas transmisyjny w postaci min. dwóch warstw geokraty wypełnionej niesortem kamiennym. Na powyższej konstrukcji odbudowana zostanie konstrukcja nasypu, zabudowana warstwa ochronna oraz nawierzchnia torowa.

Prace związane z wzmocnieniem nasypu na odcinku od km 26+600 do km 27+200 linii kolejowej nr 275 realizowane będą przy czynnym jednym torze szlakowym. Po zakończeniu robót w torze nr 2 inwestor przystąpi do prac w torze nr 1.

Głównym celem planowanego przedsięwzięcia poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

*(podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym)*