



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. TADEUSZA KOŚCIUSZKI 82
50-441 WROCŁAW**

WOOŚ.4210.34.2017.BZ.5

Wrocław, dnia 12 lutego 2018 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2, 2a. art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt. 58 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, działającego przez pełnomocnika Pana Krzysztofa Sroge,

postanawiam

odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WROF ” oraz wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, 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. Wycinkę drzew ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Wycinkę w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew pod kątem obecności ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.

2. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:
 - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2,5-3 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu),
 - wykonywanie prac w obrębie brył korzeniowych w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w miarę możliwości ręcznie. 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,
3. Nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować wykopy mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj.: od 15 marca do 15 października), 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.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 16 listopada 2017 r., znak: 8776/1030/ENV/PA-S/11/2017, Pan Krzysztof Sroga, działający w imieniu i na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwrócił się do tutejszego organu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WROF”.

Z uwagi na braki formalne ww. wniosku, tutejszy organ pismem z dnia 23 listopada 2017 r., znak: WOOŚ.4210.34.2017.BZ.1, wezwał wnioskodawcę o przedłożenie oryginału lub kopii pełnomocnictwa do reprezentowania inwestora uwierzytelnionej zgodnie z art. 76 a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (zwanej dalej *Kpa*).

W odpowiedzi na wezwanie zwrócono się z prośbą o przedłużenie terminu usunięcia braku formalnego w ww. wniosku do dnia 15 grudnia 2017 r.

Przy piśmie pełnomocnika z dnia 15 grudnia 2017 r., znak: 8776/1174/ENV/PA-S/12/2017, przedłożono uzupełnienie braków formalnych, jak również zaktualizowaną Kartę informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej *Kip*) w zakresie analizy akustycznej.

Przedmiotowa inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane, tj. o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt. 58 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedsięwzięcie będzie realizowane niemal w całości na działkach kolejowych, które zgodnie z decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju Nr 3 z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MIR z 2014 r., poz.25 z późn. zm.) stanowią tereny zamknięte.

Na podstawie art. 75 ust. 6 ustawy 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.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem karty: 1037/2017.

Z uwagi na fakt, iż do wniosku nie zostały dołączone wypisy z rejestru gruntów lub inne dokumenty, wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalające na ustalenie stron postępowania, zawierające co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, tutejszy organ przyjął na podstawie oświadczenie inwestora, że liczba stron w postępowaniu będzie wynosić powyżej 20 i w związku z tym informował strony postępowania o wszystkich czynnościach administracyjnych na podstawie art. 49 Kpa.

Obwieszczeniem z dnia 21 grudnia 2017 r., znak: WOOŚ.4210.34.2017.BZ.2, poinformowano strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, jak również możliwości złożenia uwag i wniosków do sprawy. Obwieszczenie zostało zamieszczane na stronie Biuletynu informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu (www.wroclaw.rdos.gov.pl) dnia 21 grudnia 2017 r. Dodatkowo, zawiadomieniem z dnia 21 grudnia 2017 r., znak: WOOŚ.4210.34..2017.BZ.3, o powyższym powiadomiono wnioskodawcę.

Strony nie skorzystały z możliwości wglądu do akt sprawy, jak również nie wniosły uwag i wniosków do sprawy.

W toku postępowania wystąpiono o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko:

- zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy* ooś do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Polskiego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (pismo z dnia 4 stycznia 2018r., znak: WOOS.4210.34.2017.BZ.5),
- zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy* ooś do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego: we Wrocławiu (pismo z dnia 5 stycznia 2018r., znak: WOOS.4210.34.2017.BZ.4) i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oławie (pismo z dnia 5 stycznia 2018r., znak: WOOS.4210.34.2017.BZ.5).

Z uwagi na fakt, iż załącznik mapowy do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia nie przedstawiał wszystkich działek objętych zakresem oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, tj.: działek przylegających bezpośrednio do działek, na których ma być realizowane przedsięwzięcie, pismem z dnia 17 stycznia 2018 r., znak: WOOS.4210.34.2017.BZ.7, tutejszy organ wezwał wnioskodawcę do przedłożenia załącznika mapowego przedstawiającego obszar oddziaływania przedsięwzięcia w rozumieniu art. 74 ust. 3a *ustawy* ooś

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (pismem z dnia 17 stycznia 2018r., znak: WR.RZŚ.435.4.2018.JS, data wpływu 22 stycznia 2018 r.), jak również Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oławie (postanowieniem z dnia 23 stycznia 2018 r., znak: ZNS.610.01.2018.AZ, data wpływu 26 stycznia 2018 r.) i Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu (postanowieniem z dnia 15 stycznia 2018 r., znak: ZNS-TK-621-4/18, data wpływu 2 lutego 2018 r.), wyrazili opinie o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Mając na uwadze konieczność dokonania niezbędnych czynności w prowadzonym postępowaniu, obejmujących m.in.: prawidłowe skompletowanie materiału dowodowego, obwieszczeniem z dnia 30 stycznia 2018 r., znak: WOOS.4210.34.2017.BZ.8, zawiadomiono strony o braku możliwości wydania w terminie ustawowym postanowienia co do obowiązku/braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu po przeprowadzonej analizie planowanego przedsięwzięcia w aspekcie uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ustawy ooś, uznał iż planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

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:*

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rewitalizacji linii kolejowej nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sotysowice od km 0,403 do km 21,447.

Obecnie analizowana linia jest linią drugorzędną, jednotorową, zelektryfikowaną, nie są na niej realizowane regularne przewozy pasażerskie i towarowe, natomiast odbywają się okazjonalne przejazdy o bardzo małej częstotliwości. Linia nie wchodzi w skład transeuropejskiego systemu kolei.

Zakres prac obejmuje przebudowę i rozbudowę przedmiotowej linii kolejowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą (na odcinku o długości ok. 21,044 km).

Zakres prac budowlanych obejmuje również: prace w zakresie sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, sieć gazociągowych, likwidację kolizji z istniejącą infrastrukturą. Prace te nie kwalifikują się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Planowana inwestycja nie przewiduje budowy nowych linii kolejowych.

Analizowany odcinek linii kolejowej 292 położony jest w całości na terenie województwa dolnośląskiego i przebiega przez 3 powiaty: olawski, wrocławski, Wrocław oraz 3 gminy: Jelcz Laskowice, Czernica, Wrocław.

Łączna powierzchnia działek objętych zakresem planowanych robót wyniesie ok. 616 667 m² (w tym tereny kolejowe ok. 590 756 m²).

- 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:*

Oddziaływanie skumulowane spowodowane jest połączeniem oddziaływań pochodzących z obiektów (zakładów przemysłowych oraz układów komunikacyjnych) istniejących w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Może wystąpić w zakresie wzrostu

poziomu hałasu i wibracji, zwiększenia emisji pyłów do powietrza, wzrostu emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. W *Kip* dokonano identyfikacji obiektów mogących prowadzić do kumulacji oddziaływań obiektów znajdujących się w odległości 200 m od planowanej inwestycji. Stwierdzono, że w przeciągu roku nie były oraz nie są realizowane przedsięwzięcia znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub, w których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania mogąc prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Zidentyfikowano natomiast obiekty, których działalność może prowadzić do kumulacji oddziaływań. Skumulowanie się oddziaływań pochodzących z obiektów liniowych związane jest z bliskim przebiegiem drogi krajowej nr 98, dróg wojewódzkich: DW 453 i DW 455 oraz linii kolejowych: nr 143 Kalety - Wrocław Mikołajów i nr 277 Opole Groszowice - Wrocław Brochów. W buforze 200 m znajdują się również zakłady przemysłowe, których działalność związana jest z emisją pyłów i gazów do powietrza oraz wytwarzaniem ścieków i odpadów: 3M Wrocław Sp. z o.o., Fabryka autobusów VOLVO, Baza magazynowa PKN Orlen.

Należy zaznaczyć, że analizowana linia kolejowa z uwagi na niewielkie natężenie ruchu nie stanowi istotnego źródła emisji hałasu i zanieczyszczeń do środowiska, a więc o zasięgach ewentualnych oddziaływań skumulowanych decydować będzie wyłącznie wielkość emisji występująca na wyżej wskazanych obiektach.

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

Inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genowa), międzygatunkową (różnorodność gatunków) i ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

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 działalności.

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.

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie związany z pracą typowych maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz ruchem

pojazdów transportujących materiały i surowce oraz wywożących odpady. Na etapie realizacji inwestycji spodziewać się można również wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań mechanicznych w związku z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, dowozem materiałów budowlanych itp. Pracujące maszyny (np. ciężkie samochody ciężarowe) mogą wywoływać drgania ciągłe o niskiej i wysokiej częstotliwości. Na wielkość tych uciążliwości będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń na stosunkowo niewielkim obszarze oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Oddziaływanie hałasu i drgań na etapie realizacji inwestycji może być uciążliwe dla ludzi zamieszkujących w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Będzie ono jednak ograniczone w czasie i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych. Jak wynika z zapisów *Kip*, w celu ograniczenia tych uciążliwości:

- czas prac budowlanych i montażowych na terenach zabudowy mieszkaniowej zostanie maksymalnie ograniczony poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego,
- stosowany będzie sprzęt w dobrym stanie technicznym,
- w przypadku montażu fundamentów palowych słupów trakcyjnych przy zabudowie mieszkaniowej podlegającej ochronie akustycznej i zlokalizowanej w bliskiej odległości od linii kolejowej prace wykonywane będą w technologii osadzania pali przy wykorzystaniu techniki wiertniczej,
- zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn nie będą lokalizowane w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz organizowane w taki sposób aby ograniczyć emisję hałasu w kierunku terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów podlegających ochronie.

W okresie realizacji, przedsięwzięcia wystąpią krótkotrwale uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Podczas robót ziemnych dominować będzie nieorganizowana emisja pyłów, wynikająca z użycia pyłących materiałów budowlanych oraz związana z ruchem sprzętu po nieutwardzonej nawierzchni, jak również pośrednie pylenie spod kół poruszających się pojazdów. Tutejszy organ, mając na uwadze oszacowany w *Kip* ładunek zanieczyszczeń, aktualne tło zanieczyszczeń (dane Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska we Wrocławiu – pismo WM.7016.1.2017 w aktach sprawy) oraz znaczny teren objęty robotami budowlanymi powodujący rozproszenie źródeł emisji, nie przewiduje możliwości występowania przekroczeń standardów jakości powietrza. Emisja zanieczyszczeń na tym etapie będzie miała charakter emisji nieorganizowanej o lokalnym zasięgu, występować będzie okresowo z różnym natężeniem w sposób przemijający, nie spowoduje trwałych negatywnych zmian

w środowisku. Dodatkowo będzie ona ograniczona poprzez właściwą organizację prac, dbałość o stan techniczny używanego sprzętu, zabezpieczenie transportowanych mas ziemnych i surowców sypkich przed nadmiernym pyleniem (zastosowanie przykryć ograniczających pylenie transportowanego materiału).

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie również znacząco wpływać na klimat. Na etapie prac budowlanych, w tym rozbiórkowych, wystąpią krótkotrwale uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, głównie CO₂. Emisja zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej i przemieszczać się wraz z frontem robót. Mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustanie oddziaływań wraz z zakończeniem prac), jak i stosunkowo krótkotrwały okres trwania budowy, oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia na klimat, zarówno w skali lokalnej jak i ponadlokalnej należy uznać za nieistotne, niewymagające wprowadzania działań minimalizujących).

Linia kolejowa nr 292 na analizowanym odcinku przecina 35 cieków/rowów. Prace budowlane na linii kolejowej mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla jakości tych wód na skutek: zamulenia wskutek erozji gruntu podczas prac budowlanych, zanieczyszczeń mechanicznych podczas wykonywania prac na obiektach bezpośrednio nad ciekami, wypłukiwania zanieczyszczeń z materiałów odpadowych oraz materiałów stosowanych podczas rewitalizacji, przenikania do wód powierzchniowych substancji chemicznych z pracujących maszyn, urządzeń budowlanych i pojazdów (np. w wyniku awarii), czy też przedostania się do gruntu ścieków bytowych z zaplecza budowy. Najistotniejszym zagrożeniem mogą być roboty budowlane w zakresie obiektów inżynierskich w sąsiedztwie cieków (mosty, przepusty). Prace te wiązać się będą z remontem, rozbiórką lub budową nowego obiektu. Jak wynika z zapisów *Kip*, przebudowane mosty będą zabezpieczone siatkami zabezpieczającymi przed przedostawaniem się gruzu i innych elementów do rzek. Umocnienia podstawy skarpy opaską faszynową zostaną wykonane na długości do około 50 m (po 25 m w górę i w dół cieku). Wprowadzone zostaną również prewencyjne działania organizacyjne polegające na lokalizacji zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsca magazynowania odpadów) z dala od cieków wodnych i rowów melioracyjnych (minimalna odległość 50 m od krawędzi koryta), poza terenami zagrożonymi wystąpieniem powodzi (rejon km 15,820 – 15,865 i rejon km 19,430 – 20,720) oraz poza terenem występowania GZWP (rejon km 0,403 – 3,565). W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy w granicach w/w terenów, zaplecze budowy zostanie zabezpieczone w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego poprzez utwardzenie (np. z pomocą płyt betonowych) i uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany). Miejsca tankowania pojazdów zostaną

zabezpieczone oraz zaopatrzone w środki do neutralizacji substancji ropopochodnych na wypadek wycieku. Place budowy wraz z zapleczem zostaną zaopatrzone w przenośne sanitariaty, które będą systematycznie opróżniane.

Oddziaływanie ilościowe podczas prowadzenia prac budowlanych będzie polegało na zaburzeniu przepływu wody w miejscach, gdzie cieki powierzchniowe przepływają przez mosty lub przepusty. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych. Prace budowlane prowadzone będą w większości z poziomu torowiska, a w przypadku braku takiej możliwości z linii brzegu. Technologia prowadzenia prac nie powinna stanowić zagrożenia dla jakości i zasobności wód powierzchniowych, w stopniu mogącym naruszyć ich jakość i zasobność.

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu analizowanego przedsięwzięcia będą przejazdy składów pociągów. Prognozowane dobowe natężenie ruchu dla roku 2020 (oddania inwestycji do użytkowania) i roku 2021 wynosi: 41 pociągów osobowych aglomeracyjnych kategorii C2 (pociągi elektryczne głównie z hamulcami typu tarczowego oraz dodatkowo z hamulcami typu klockowego; ilość członów 4) i 4 pociągi towarowe kategorii C4 (pociągi spalinowe z hamulcami typu klockowego; ilość członów 1+21).

Klasyfikacji akustycznej terenu sąsiadującego z analizowanym odcinkiem linii kolejowej nr 292 dokonano na podstawie dokumentów planistycznych obowiązujących w rejonie planowanego przedsięwzięcia oraz informacji o faktycznym zagospodarowaniu i wykorzystaniu terenów w pobliżu torów kolejowych (pisma z odpowiednich Urzędów Gmin/Miast w aktach sprawy). W otoczeniu przedmiotowej linii występują tereny podlegające ochronie akustycznej. W przeważającej części są to obszary zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej oraz w niewielkim stopniu mieszkaniowej wielorodzinnej. Część obszarów w stanie istniejącym jest niezagospodarowana. Największa gęstość zabudowy mieszkaniowej zaznacza się w buforze od 50 do 300 m od osi skrajnego toru. Zabudowa najbliższej położona względem analizowanej linii występuje pojedynczo na całej jej długości. Na podstawie klasyfikacji akustycznej terenu przyjęto dopuszczalne wartości równoważnego poziomu hałasu przenikającego do środowiska od linii kolejowej w odniesieniu do jednej doby, tj.: 65 dB i 61 dB dla pory dnia oraz 56 dB dla pory nocy.

W przedłożonej dokumentacji zinwentaryzowano zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną na terenach określonych w art. 114 ust. 3 *ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2017 poz. 519)*, mówiącym o tym, że „jeżeli na terenach zamkniętych oraz na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania, znajduje się zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy pomocy społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach”.

Z przedstawionych w *Kip* wyników całodobowych pomiarów hałasu komunikacyjnego od kolei, wykonanych w dniach 19 kwietnia 2017 r. – 21 kwietnia 2017 r. w 4 punktach pomiarowych zlokalizowanych na granicy zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej najbliżej względem linii kolejowej, wynika, że aktualny ruch pociągów po analizowanej trasie nie powoduje występowania przekroczenia dopuszczalnego, równoważnego poziomu hałasu.

Przeprowadzona w oparciu o wyniki pomiarów kalibracja modelu obliczeniowego dowodzi równoważności metody pomiarowej oraz obliczeniowej i potwierdza spełnienie warunku koniecznego $\leq 2,5$ dB.

Obliczenia prognostyczne (przeprowadzone w 130 punktach obliczeniowych) oraz wyznaczone na ich podstawie izolinie obrazujące rozkład poziomu hałasu (dla roku 2020 i 2021), przedstawione na załącznikach graficznych, wykazują, iż eksploatacja linii kolejowej nr 292 na analizowanym odcinku nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określonych przepisami obowiązującego prawa. W obliczeniach uwzględniono maksymalną prędkość poruszania się pociągów osobowych (120 km/h) oraz 60% prędkości maksymalnej pociągów towarowych wynoszącej 80 km (na odcinku od km 16+200 do km ok. 16+500 uwzględniono w modelu obliczeniowym ograniczenie prędkości maksymalnej do 70 km/h, zgodnie ze stanem projektowym). Do analizy akustycznej przyjęto torowisko z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa na całej długości linii wraz z szynami bezстыkowymi.

Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się konieczności zastosowania elementów ochrony przeciwhałasowej na przedmiotowej linii.

Eksploatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują w kierunku środowiska. Jak wynika z zapisów *Kip*, oddziaływania o charakterze wibracyjnym nie będą szkodliwe dla konstrukcji budynków oraz szkodliwe dla ludzi, a więc eksploatacja linii kolejowej nie będzie powodowała zagrożeń z uwagi na generowane drgania.

Analizowana linia kolejowa jest zelektryfikowana, w związku z tym nie jest i nie będzie istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie jej eksploatacji. Analizując przedstawione w *Kip* wyniki obliczeń wielkości emisji dla wariantu inwestycyjnego oraz biorąc pod uwagę specyfikę transportu kolejowego, tzn. całkowitą elektryfikację i niewielkie natężenie ruchu pojazdów spalinowych (4 pojazdy dziennie), przewiduje się, iż inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu jakości powietrza.

Mając na uwadze lokalny zasięg oddziaływania analizowanego zamierzenia inwestycyjnego na powietrze atmosferyczne, ograniczony do terenu inwestycji, oraz niskie

wartości obliczonych stężeń, można przyjąć, że jego eksploatacja nie wpłynie istotnie na oddziaływanie skumulowane z przecinającymi linię kolejową drogami i liniami kolejowymi.

Z analizy *Kip* wynika również, że wartości stężeń średniorocznych tlenków azotu, normowane z uwagi na ochronę roślin nie zostaną przekroczone, co oznacza, że emisja zanieczyszczeń pochodzących z linii kolejowej nie będzie miała znaczącego wpływu na roślinność w analizowanym obszarze.

Linia kolejowa nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice stanowić ma alternatywne rozwiązanie dla transportu drogowego, można więc przyjąć, że jej eksploatacja dzięki przejęciu ruchu z transportu drogowego przyczyni się do ograniczenia emisji CO₂ w sektorze transportu.

Na etapie eksploatacji analizowanego odcinka linii kolejowej nr 292 wystąpić może potencjalne oddziaływanie linii kolejowej na wody powierzchniowe i podziemne (m.in. poprzez spływy deszczowe, roztopowe z terenu torowiska i nasypu kolejowego, ewentualne wycieki z eksploatowanego taboru). Uwzględniając uwarunkowania wynikające z przepisów ochrony środowiska, po przeanalizowaniu zaproponowanych w *Kip* zabezpieczeń (zaplanowany zakres prac przewiduje rozwiązania mające na celu ochronę wód w zakresie m.in. odbudowy/udrażniania systemów odwodnienia torowiska, przystanków osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą i obiektów inżynierskich) można stwierdzić, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na środowisko wodne, jak również nie będzie powodować zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych. Odtworzone i udrożnione systemy odwadniające torowisko powinny zapewnić dostatecznie szybki spływ wód. Zaplanowany zakres prac, związany z systemem odwodnienia w efekcie końcowym (po realizacji przedsięwzięcia), nie powinien wpłynąć w sposób negatywny na jakość i zasobność wód powierzchniowych zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie linii.

Analizowana linia kolejowa przecina obszar zagrożenia powodzią i narażony na ryzyko powodzi, z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi raz na 100 lat (Q_{1%}) i raz na 10 lat (Q_{10%}), a w jednym miejscu przebiega bezpośrednio przy takim terenie. Jak wynika z analizy *Kip*, nie zaplanowano prac ani obiektów mogących zwiększyć zasięg terenów zalewowych i terenów zagrożonych powodzią, w stosunku do tych jakie zostały wyznaczone. Nie powstaną żadne budowle hydrotechniczne mogące negatywnie wpływać na stan wód płynących oraz ich hydrodynamikę. Zakres prac nie przewiduje powstania nowych obiektów piętrzących na istniejących ciekach lub innych obiektów mogących zaburzyć przepływ wód, a tym samym zwiększyć ryzyko wystąpienia powodzi. Zapewnienie prawidłowego działania systemu odwodnienia w tym czyszczenia i udrożnienia systemu odwodnienia linii kolejowej stanowić będzie zabezpieczenie przed napływem wód i niszczącym ich działaniem oraz zapewni zbieranie i odprowadzanie wód w celu zapewnienia ciągłej sprawności

eksploatacyjnej drogi kolejowej. W związku z powyższym stwierdza się brak oddziaływań przedsięwzięcia na zwiększenie ryzyka powodziowego w stosunku do stanu istniejącego na etapie realizacji przedsięwzięcia.

- 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 inwestycji nie przewiduje się poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia, w wyniku niewłaściwej obsługi parku maszynowego na placu budowy może wystąpić potencjalne zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi. Odpowiednia organizacja placu budowy i zaplecza budowy, jak również użytkowanie sprawnych maszyn i sprzętu, powinno zminimalizować ryzyko wystąpienia takich sytuacji.

Etap realizacji wiąże się również z emisją dwutlenku węgla (w wyniku spalania paliw w samochodach i maszynach) zaliczanego do gazów cieplarnianych - nie będą to jednak emisje gazów na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie.

Analizowana linia kolejowa jest zelektryfikowana, a więc na etapie eksploatacji stanowić będzie nieistotne źródło emisji gazów cieplarnianych związane z naprawami i pracami utrzymaniowymi. Bezpośrednim i lokalnym źródłem emisji CO₂ mogą być jedynie silniki spalinowe lokomotyw pociągów towarowych oraz ewentualnie silniki innych maszyn (np.: plugi odśnieżne, drezyny). Ww. przypadkach emisja gazów cieplarnianych będzie pomijalna w stosunku do bilansu krajowej ich emisji z transportu kolejowego.

Mając na uwadze powyższe, można przyjąć, że w związku z realizacją, eksploatacją i ewentualną likwidacją przedsięwzięcia, nie nastąpi żadna zmiana klimatu.

Dzięki dotrzymaniu warunków technicznych zostanie zapewniona wystarczająca odporność analizowanej linii kolejowej na różne warunki klimatyczne, w tym wahania temperatur i klęski żywiołowe.

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

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

Etap budowy planowanego przedsięwzięcia w głównej mierze będzie związany z powstaniem odpadów z grupy 17 - pochodzących z rozbiórek elementów infrastruktury kolejowej i technicznej oraz obiektów kubaturowych oraz z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Największą masę będą stanowić odpady

z nawierzchni torowej takie jak: stal pochodząca z szyn, drewno zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi z podkładów kolejowych, tłuczeń torowy z podsypki, gruz, ziemia ale także w mniejszych ilościach inne odpady charakterystyczne dla robót budowlanych.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia i związane z nim ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów, związany będzie z prowadzeniem prac utrzymaniowych infrastruktury kolejowej, technicznej oraz prac porządkowych na terenie wewnętrznego układu komunikacyjnego terenu sekcji eksploatacji oraz peronów i przejść dla pieszych

Jak wynika z zapisów *Kip*, wszystkie odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;

Biorąc pod uwagę skalę, zakres, sposób realizacji prac budowlanych oraz funkcjonowanie analizowanego odcinka linii nr 292, po zakończeniu przedsięwzięcia, nie stwierdza się zagrożeń, które mogłyby być istotne dla 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 - uwzględniające:

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

W zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują obszary wodno – błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe.

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej 292 koliduje z większymi ciekami/rowami w 35 miejscach (2 mosty masywne, 1 most blachowy, 32 przepusty), nie stwierdzono kolizji ze zbiornikami wodnymi. W strefie 500 m od analizowanego odcinka linii kolejowej zinwentaryzowano kilkanaście zbiorników wodnych.

Wariant realizacyjny w zakresie odwodnienia nie przewiduje prac mogących spowodować obniżenie istniejącego poziomu wód gruntowych. Ponadto, zaplanowane prace w zakresie odtworzenia, konserwacji i odmulenia istniejących rowów trawiastych również nie spowodują naruszenia istniejących stosunków wodnych i warstw wodonośnych.

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 i środowisko morskie.

c) obszary górskie lub leśne;

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach górskich.

W otoczeniu analizowanego odcinka linii kolejowej nr 292 dominują tereny użytkowane rolniczo. Tereny leśne odznaczają się zdecydowanie mniejszym udziałem w strukturze pokrycia terenu, są to lasy mieszane z udziałem gatunków liściastych i iglastych.

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

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 292 biegnie przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 320 Pradolina rzeki Odra. W buforze 500 m od przedmiotowej linii znajduje się kilka ujęć wód podziemnych i jedno ujęcie wód powierzchniowych. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji sprawy, przedmiotowy odcinek linii kolejowej nie koliduje ze strefami ochronnymi wyznaczonymi dla ujęć wód podziemnych i ujęć wód powierzchniowych. W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na funkcjonowanie ujęć wód oraz ustanowione dla nich zakazy i nakazy.

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;*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują 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 – w rozumieniu art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.). Najbliżej położone obszary Natura 2000: Specjalny Obszar Ochrony siedlisk Grądy w Dolinie Odry PLH020017 i Obszar Specjalnej Ochrony ptaków Grądy Odrzańskie PLB020002 znajdują się w odległości ok. 0,5 km.

W ramach realizacji inwestycji zostanie przeprowadzona wycinka drzew i krzewów, wynikająca z zapisów § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczalnych usytuowanie budowli i budynków, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonania robót ziemnych sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1227), który stanowi, iż na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego. Jak wynika z przedłożonych dokumentów drzewa przeznaczone do usunięcia stanowią głównie samosiejki, które wyrosły na terenach kolejowych w ciągu minionych kilkunastu lat.

Uwzględniając zakres i przebieg przedmiotowej linii, inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszary Natura 2000. Ponadto

realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na bioróżnorodność, rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genowa), międzygatunkową (różnorodność gatunków) i ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

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

Z analizy Kip, nie wynika, by w miejscu realizacji inwestycji występowały obszary, na których standardy środowiska zostały przekroczone. Tereny o przekroczonych standardach akustycznych lub zagrożone hałasem komunikacyjnym wzdłuż istniejących tras komunikacyjnych mogą znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji. Należy jednak zaznaczyć, że linia kolejowa nr 292 na analizowanym odcinku nie stanowi istotnego źródła emisji hałasu do środowiska. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu i lokalny zasięg oddziaływania nie będzie ona wpływała na obszary, w których ewentualne przekroczenia stwierdzono.

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

W strefie 200 m od osi traktacji kolejowej planowanej inwestycji są zlokalizowane obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków, stanowiska archeologiczne oraz architektoniczne zabytki nieruchome figurujące w gminnej ewidencji zabytków. Jak wynika z zapisów Kip, przedmiotowa inwestycja nie będzie bezpośrednio kolidować z zabytkami wpisanymi do Rejestru zabytków oraz w gminnej ewidencji zabytków, a także stanowiskami archeologicznymi.

Analizowana linia kolejowa jest linią istniejącą od wielu lat, tworzy stały element wkomponowany w krajobraz. Przedmiotowe przedsięwzięcie ukierunkowane jest na przywrócenie jej utraconej zdolności techniczno – eksploatacyjnej. W ramach przedsięwzięcia nie powstaną żadne wysokie obiekty mogące tworzyć dominantę w krajobrazie.

Obniżenie jakości wizualnej krajobrazu możliwe jest podczas realizacji inwestycji (czasowe zajęcie terenu pod place budowlane, place składowe i inne).

Zasięg przestrzenny oddziaływania na krajobraz dotyczyć będzie terenu realizacji przedsięwzięcia jak i obszaru, z którego poszczególne prace i budowany układ komunikacyjny będą widoczne. Będzie on zatem lokalny. Czas oddziaływania będzie krótkookresowy, ograniczony do czasu realizacji przedsięwzięcia.

h) gęstość zaludnienia;

Zgodnie z Kip liczba ludności dla jednostek terytorialnych, na których realizowana będzie przedmiotowa inwestycja wynosi:

- dla Powiatu Wrocław – 61,7 osób/km²,
- dla Powiatu wrocławskiego – 55,8 osób/km².

- dla Powiatu olawskiego – 59,6 osób/km².

i) obszary przylegające do jezior;

Planowane przedsięwzięcia koliduje ze zbiornikami wodnymi, których występowanie stwierdzono w buforze 500 m (kilkanaście zbiorników wodnych bez nazwy). Nie zidentyfikowano żadnych jednolitych części wód powierzchniowych jeziornych.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej;

Nie występują na terenie inwestycji.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;

Prace prowadzone będą na obszarze dorzecza Odry, w regionie wodnym Środkowej Odry (6000) w granicach sześciu zlewni jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP), tj.:

- *Graniczna* o kodzie PLRW60002313649, która została oceniona jako naturalna o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny,
- *Widawa od zb. Michalice do Oleśnicy* o kodzie PLRW60001913659, która została oceniona jako naturalna o złym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny,
- *Kanał Graniczny* o kodzie PLRW60002323136769, która została oceniona jako naturalna o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny,
- *Widawa od Oleśnicy do Dobrej* o kodzie PLRW60001913679, która została oceniona jako naturalna o złym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny,
- *Odra w granicach Wrocławia* o kodzie PLRW60002113399, która została oceniona jako silnie zmieniona o dobrym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny,
- *Trzciana* o kodzie PLRW60001713392, która została oceniona jako silnie zmieniona o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny.

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej znajduje się w obrębie dwóch jednolitych części wód podziemnych) JCWPd), tj.:

- JCWPd 96 o kodzie PLGW600096, charakteryzująca się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym, która została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny,
- JCWPd 109 o kodzie PLGW6000109, charakteryzująca się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym, która została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny.

Biorąc pod uwagę przedstawiony w przedłożonej dokumentacji sposób prowadzenia prac budowlanych, rodzaj technologii oraz zastosowane rozwiązania należy uznać, iż planowana inwestycja nie powinna wpłynąć na stan/potencjał ekologiczny i stan chemiczny ww. jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP). Realizacja zamierzenia nie spowoduje zmiany poziomu wód i nie wpłynie na pogorszenie jakości wód podziemnych. Mając zatem na uwadze powyższe, można uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych JCWPd.

Odnosząc się do zapisów art. 81 ust. 3 *ustawy o oś* stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja ze względu na swój charakter i skalę nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w przepisach obowiązującego prawa.

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 o oś*, 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. Zasięg oddziaływania na etapie prac nad realizacją przedsięwzięcia, w trakcie których wystąpi emisja spalin do powietrza związana z pracą sprzętu budowlanego na miejscu oraz pochodząca od środków transportu jak również hałas generowany przez pracujące maszyny i urządzenia oraz środki transportu, będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia (plac budowy) i terenów bezpośrednio graniczących z realizowaną inwestycją. Biorąc pod uwagę przejściowość tych prac, nie powinny one wpłynąć znacząco na klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego panujący wokół terenu przeznaczonego pod planowane zainwestowanie.

- b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze;*

Planowana do realizacji inwestycja będzie miała znaczenie lokalne, w związku z powyższym oraz biorąc pod uwagę znaczną odległość od granicy państwa – nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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

Na etapie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia może dochodzić do kumulacji oddziaływań 5 obiektów liniowych i 3 punktowych zlokalizowanych

w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 292 z planowanym przedsięwzięciem w zakresie emisji hałasu i emisji substancji do powietrza.

Negatywny wpływ na klimat akustyczny terenu objętego planowanym przedsięwzięciem na etapie budowy będzie wynikał głównie z pracy środków transportu, maszyn budowlanych i ciężkiego sprzętu. Hałas o charakterze okresowym będzie emitowany także podczas transportu samochodami materiałów budowlanych. Uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem tych prac. Ponadto dobra organizacja pracy, oraz wykonywanie robót budowlanych w porze dziennej (w przypadku sąsiedztwa obszarów podlegających ochronie akustycznej) znacznie ograniczy kumulację negatywnych oddziaływań.

Oddziaływanie w zakresie emisji substancji do powietrza związane będzie ze zwiększeniem substancji emitowanych w spalinach w rejonie prowadzenia prac budowlanych. Oddziaływanie to będzie się przemieszczać wraz z frontem robót, co powoduje, że charakter tych oddziaływań będzie okresowy i nie będzie powodował naruszania standardów jakości powietrza.

Na etapie eksploatacji wpływ istniejącego układu drogowego i kolejowego w powiązaniu z planowanym przedsięwzięciem może lokalnie podwyższyć wielkość emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego w najbliższym otoczeniu. Dodatkowo możliwe są oddziaływania skumulowane ze źródłami typu przemysłowego.

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej może również powodować wystąpienie kumulacji oddziaływań w odniesieniu do spływów wód opadowych i roztopowych z innymi liniami kolejowymi znajdującymi się w zakresie terenu inwestycji, a nie będącymi przedmiotem inwestycji, a także z drogami znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie linii.

W oparciu o zgromadzony materiał w sprawie tutejszy organ oddziaływania skumulowane uznał za nieistotne. Nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcie spowodowało dodatkowe uciążliwości na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego.

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 uciążliwość ustąpią. Należy przyjąć, że planowana inwestycja na etapie realizacji nie będzie w znaczący sposób oddziaływała na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu nie powinno spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Wartości dopuszczalne na terenach chronionych pod względem hałasu nie zostaną przekroczone. Nie nastąpi również przekroczenie dopuszczalnej normy dotyczącej stężenia substancji ropopochodnych oraz zawiesiny w wodach opadowo-roztopowych odprowadzanych do środowiska oraz nie zostaną przekroczone dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń pyłowo – gazowych i NO_x .

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania;

Oddziaływania w fazie budowy i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą posiadały charakter czasowy (krótkotrwały) i lokalny – obejmujący obszar robót – oraz ustaną po realizacji/likwidacji przedsięwzięcia. Większość oddziaływań z wyjątkiem przekształceń terenu związanych z zajęciem terenu pod planowaną infrastrukturę będzie miało charakter odwracalny.

Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter stały (ciągły) związany z funkcjonowaniem linii kolejowej, przystanków osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą przez cały okres funkcjonowania przedsięwzięcia.

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;

Do oddziaływań skumulowanych może dochodzić jedynie w miejscach skrzyżowań z innymi drogami/liniami kolejowymi. Jak wykazały przeprowadzone w Kip obliczenia propagacji hałasu i stężeń substancji w powietrzu, nie przewiduje się aby w miejscach powiązań planowanej drogi z innymi przedsięwzięciami wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w środowisku.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania;

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w rozstrzygnięciu niniejszego postanowienia określono warunki dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, wobec czego nie powinna ona wywierać znaczącego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszar Natura 2000.

Warunek określony w punkcie 1 nałożono w celu zagwarantowania, iż prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną wykonane bez szkody dla chronionych gatunków zwierząt, w szczególności ptaków. W przypadku konieczności wycinki przedmiotowych drzew we wskazanym terminie, tj.: od 1 marca do 15 października, w sytuacji gdy nadzór stwierdzi zasiedlenie drzew przez ptaki, Inwestor winien uzyskać zezwolenie właściwego organu w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2017 r. poz. 2134) na ww. czynność zakazaną w stosunku do gatunków chronionych lub wstrzymać wycinkę do czasu zakończenia lęgów i rozrodu (co winno zostać potwierdzone przez ornitologa).

Zapisy warunku punktu 2 stanowią wypełnienie art. 87a ustawy o ochronie przyrody. Mają one na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia, 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.

Warunek określony w punkcie 3, 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. Przedmiotowa inwestycja nie będzie powodować zanieczyszczenia wód i pogorszenia stosunków wodnych, jak również nie powinna negatywnie oddziaływać na klimat akustyczny oraz stan zanieczyszczenia powietrza w rejonie przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia i jego funkcjonowanie nie powinna być źródłem negatywnego oddziaływania na środowisko.

Na podstawie dostarczonych przez Pełnomocnika Inwestora danych, w tym Kip i jej uzupełnienia oraz biorąc pod uwagę wynik analizy szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określonych w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, tutejszy organ uznaje, że można odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszar Natura 2000 na etapie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając powyższe na uwadze postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Na postanowienie nie służy prawo wniesienia zażalenia.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

Otrzymują:

1. Pełnomocnik – Pan Krzysztof Sroga
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oławie
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Polskiego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie

