



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów
WOOS.420.9.1.2025.PM.25

Rzeszów, dnia 10 czerwca 2025 r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Działając na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572);
- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27 grudnia 2024 r. (uzupełnionego formalnie pismem z dnia 27 stycznia 2025 r., znak: IZ07DK.2160.13.2024.MP.21) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, w imieniu którego występuje pełnomocnik Pan Tomasz Trzasański, Zastępca Dyrektora Technicznego ds. Technicznych Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbiórka istniejącego mostu i budowa nowego mostu w km 67,687 linii nr 101 Munina - Hrebenne” w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowych dla obiektów inżynierskich na terenie IZ Rzeszów w 2024 r.”** oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) karty informacyjnej przedsięwzięcia zawierającej dane określone w art. 62 a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz uzupełnienia,
- 2) poświadczonych przez właściwy organ kopii map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać,
- 3) map w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie ono oddziaływać;

orzekam

STWIERDZAM brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbiórka istniejącego mostu i budowa nowego mostu w km 67,687 linii nr 101 Munina - Hrebenne” w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowych dla obiektów inżynierskich na terenie IZ Rzeszów w 2024 r.”**, o ile spełnione będą następujące warunki:

- 1) Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, oraz miejsca magazynowania odpadów, przewidziane do sytuowania poza terenem kolejowym, należy zlokalizować poza terenami zadrzewionymi, zbiorowiskami łąkowymi, miejscami podmokłymi i miejscami,

gdzie w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe. Teren, na którym zlokalizowane będą zaplecza budowy, miejsca magazynowania odpadów, materiałów budowlanych itp. należy uszczelnić i zabezpieczyć tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego. Miejsca te będą wybierane przy udziale nadzoru przyrodniczego.

- 2) Realizacja planowanej inwestycji nie będzie wiązała się z koniecznością wycinki występujących w sąsiedztwie drzew.
- 3) Wycinka krzewów powinna wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i powinna zostać przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki pojedynczych krzewów w ww. okresie lęgowym, możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dany krzew nie jest wykorzystywany przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
- 4) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
 - pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez ich owinięcie matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach 1,7 x 1,5 m), a następnie ich oszalowanie deskami do wysokości 1,5 - 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa); osłony należy minimum trzykrotnie opasać opaskami zaciskowymi lub drutem, co 0,4-0,6 m;
 - grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o min. wysokości 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni; powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m;
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami;
 - przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa;
 - w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie należy przyciąć pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się żywy korzeń; pielęgnować należy wyłącznie rany świeże; w przypadku ran stycznych pielęgnacja sprowadza się wyłącznie do wyrównania brzegu rany ostrym narzędziem (należy przy tym uważać, aby nadmiernie nie poszerzać i nie pogłębiać rany), w przypadku ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obrączkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i preparatami różnego rodzaju; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miazgę przed wyschnięciem, jest preparat pełniący funkcję tzw. sztucznej kory (pokrywa się nim wyłącznie brzeg rany stycznej/poprzecznej); glebę w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni zastąpić w bardziej zasobną w składniki odżywcze;
 - pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godzin; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć np. wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą; podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem za pomocą np. mat, koców lub warstwy

- torfu oszalowanego deskami;
- nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu; szczególnie należy unikać magazynowania w pobliżu drzew cementu, wapna i gruzu;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu;
 - w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.
- 5) Prace związane z rozbiórką obiektu mostowego powinny być poprzedzone (1-3 dni przed terminem planowanej rozbiórki) kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem obecności w nich nietoperzy, ptaków i innych chronionych gatunków zwierząt. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, wyburzenie należy wstrzymać do momentu opuszczenia tych obiektów (np. po wyprowadzeniu lęgów) lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt. Prace związane z rozbiórką wiaduktu kolejowego powinny być poprzedzone (1-3 dni przed terminem planowanej rozbiórki) kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem obecności w nich nietoperzy, ptaków i innych chronionych gatunków zwierząt. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, wyburzenie należy wstrzymać do momentu opuszczenia tego obiektu (np. po wyprowadzeniu lęgów) lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
- 6) Teren budowy należy wygrodzić należy zabezpieczyć (odgrodzić) na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowym płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów i innych małych zwierząt na teren budowy). Tymczasowe grodzia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i mieć wysokość min. 60 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączy sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. Przewieszkę, tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°. Płotki powinny posiadać „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o wymiarach zalecanych 30-50 x 70-80 cm. Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 1 m. Wzdłuż ogrodzenia ochronnego można wykopać dołki o wymiarach ok. 0,5 x 0,5 x 0,2 m, które będą wyłożone folią. Jako pułapki na wędrujące płazy i gady można też zastosować wiadra z tworzyw sztucznych (wkopane równo z gruntem, przylegające do ogrodzenia), z przepuszczalnym dnem (z otworami w dnie) oraz w ich wnętrzu umieścić gałązki, wystające ponad krawędź wiadra w celu umożliwienia opuszczenia pułapek innym zwierzętom (np. drobnym ssakom, owadom). Można zrezygnować ze stosowania dołków/wiader łownych na rzecz częstszych kontroli nadzoru przyrodniczego. Co najmniej dwa razy dziennie – rano i wieczorem – nadzór przyrodniczy będzie przeprowadzał zbieranie gromadzących się wzdłuż ogrodzenia płazów, wybierając także te z dołków/wiader i przenosił je we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. Kontrola nadzoru przyrodniczego powinna odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich intensywnych migracji. Zaleca się, aby zabezpieczenie zostało wykonane do 15 lutego, ewentualnie później (termin uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej, panującej temperatury i warunków atmosferycznych), czyli przed rozpoczęciem wędrówek płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 31 października każdego roku, po tym okresie można

je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń na okres zimowy, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego, a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, bezpośrednio po stopnieniu) należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności.

Dokładna lokalizacja tymczasowego płotku herpetologicznego i termin jego wykonania zostaną wskazane przez nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy w sytuacjach koniecznych wskaże dodatkowe miejsca wymagające zastosowania tymczasowych płotków herpetologicznych (np. w miejscach występowania zastoisk wody, wykopów wypełnionych wodą). Montaż płotków będzie prowadzony pod nadzorem herpetologa. Stan techniczny płotków (szczelność) należy kontrolować podczas całego okresu realizacji inwestycji.

- 7) Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie uporządkować teren. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona należy przywrócić do stanu sprzed realizacji. Uszkodzone powierzchnie gruntu poddać obsiewowi trawy (rodzimiymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie).
- 8) Nie projektować systemu odprowadzania wód roztopowo-opadowych za pomocą korytek krakowskich lub głębokich rowów betonowych.
- 9) Kolorystyka projektowanego obiektu inżynierskiego powinna być stonowana, zbliżona do kolorów występujących w bezpośrednim otoczeniu obiektów (stonowane odcienie zieleni, szarości, brązu).
- 10) Prace przygotowawcze i budowlane powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania wskazanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego i aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków, celem wskazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, czy też wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy (niezbędnych do wdrożenia);
 - a) zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:
 - szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
 - nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki krzewów, zdejmowania humusu wraz z roślinnością zielną, lokalizacji zapleczy budowy, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych itd.,
 - nadzorowanie wykonywania zabezpieczeń drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenia podczas prac budowlanych,
 - nadzorowanie wykonywania tymczasowych płotków herpetologicznych, kontrolowanie ich stanu technicznego; zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż nich płazów, wybieranie także tych z dołków / wiader (pułapek łownych), oraz przenoszenie ich w odpowiednie siedliska (prace związane ze zbieraniem i przenoszeniem płazów mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy, poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i studzienek, pod kątem

- ewentualnego występowania w nich uwięzionych zwierząt (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- b) czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych. Nadzór ten ma trwać od momentu rozpoczęcia prac, w których niezbędne jest zapewnienie nadzoru, do ich zakończenia. Z każdego dnia kontroli należy wykonać notatkę zawierającą: datę, czas trwania wizyty, kilometrą, stwierdzone zagrożenia, wprowadzone działania oraz dokumentację fotograficzną.
- 11) Zaplecza budowy wyposażone zostaną w środki umożliwiające skuteczną neutralizację miejsc ewentualnego niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych (np. sorbenty, maty sorpcyjne, itp.).
- 12) Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (tj. pomiędzy godzinami 06.00 – 22.00). W przypadku, gdy technologia prac będzie wymagała zachowania ciągłości prac, będą mogły one być prowadzone również w porze nocnej.

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

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 27 grudnia 2024 r. (uzupełniony formalnie w dniu 27 stycznia 2025 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, w imieniu którego występuje pełnomocnik Pan Tomasz Trzasański, Zastępca Dyrektora Technicznego ds. Technicznych Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka istniejącego mostu i budowa nowego mostu w km 67,687 linii nr 101 Munina - Hrebenne” w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowej dla obiektów inżynierskich na terenie IZ Rzeszów w 2024 r.”.

Do wniosku dołączono wymagane prawem dokumenty, m. in.: Kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem 565/2025.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do grupy przedsięwzięć, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, na podstawie art. 63 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 73 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, tj.: „*linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytkowej powyżej 1 km*” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, na podstawie art. 75 ust. 1, pkt 1, lit. t ww. ustawy jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji, gdyż jest to przedsięwzięcie polegające na realizacji linii kolejowej.

Pełnomocnik Inwestora uzupełnił braki formalne wniosku. Stosowne uzupełnienie zostało przedłożone do tut. Urzędu przy piśmie z dnia 27 stycznia 2025 r., znak: IZ07DK.2160.13.2024.MP.21.

Po przedłożeniu uzupełnień, uznano wniosek za prawidłowo skompletowany zgodnie z art. 74 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zawiadomieniem z dnia 04 lutego 2025 r., znak: WOOS.420.9.1.2025.PM.3, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Po analizie przedłożonych materiałów, w tym m. in. Karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzono, że przedstawiają one w sposób dostateczny zagadnienia istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, pozwalające ocenić skalę możliwych oddziaływań planowanego zamierzenia na środowisko.

Wobec powyższego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 1e) ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismami z dnia 6 lutego 2025 r., znak: WOOS.420.9.1.2025.PM.5 i WOOS.420.9.1.2025.PM.6, zwrócił się odpowiednio do Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, z prośbą o wydanie opinii dotyczących potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w opinii z dnia 12 lutego 2025 r., znak: SNZ.9020.4.3.2025.RD, uznał, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ponieważ realizacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, w opinii z dnia 06 lutego 2025 r., znak: R.RZŚ.4901.4.2025.MS, uznał, iż uwzględniając rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia, jego lokalizację, zasięg oddziaływania oraz wymienione działania minimalizujące, zamierzenie nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne. W związku z czym, przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zamierzenia, nie jest wymagane. Jednocześnie uznał, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Po analizie przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzono, że nie przedstawia ona w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, określonych w art. 62a ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dlatego też pismem z dnia 06 marca 2025 r., znak: WOOS.420.9.1.2025.PM.11, wezwano Inwestora do uzupełnienia ww. dokumentu. Inwestor przedłożył stosowne uzupełnienie przy piśmie z dnia 26 kwietnia 2025 r., znak: IZ07DK.2160.13.2024.MP.36.

Wobec powyższego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismami z dnia 30 kwietnia 2025 r., znak: WOOS.420.9.1.2025.PM.15 i WOOS.420.9.1.2025.PM.16, ponownie zwrócił się odpowiednio do Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, z prośbą o wydanie nowych opinii dotyczących potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia lub podtrzymanie zajętego stanowiska.

Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z dnia 07 maja 2025 r., znak: SNZ.9020.4.3.2025.RD, podtrzymał swoje stanowisko, zajęte w opinii z dnia 12 lutego 2025 r., znak: SNZ.9020.4.3.2025.RD.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, w piśmie z dnia 06 maja 2025 r., znak: R.RZŚ.4901.4.2025.MS, podtrzymał swoje stanowisko, zajęte w opinii z dnia 06 lutego 2025 r., znak: R.RZŚ.4901.4.2025.MS.

Podczas analizy informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniu, uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ust. 1 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.

Na podstawie informacji w przedłożonej dokumentacji ustalono, że przedmiotowe zamierzenie obejmuje swym zakresem rozbiórkę istniejącego przęsła, budowę nowego przęsła oraz nadbudowę przyczółków mostu w km 68,687 linii nr 101 Munina – Hrebenne wraz z wymianą nawierzchni torowej, zabudową schodów skarpowych, reprofilacją i umocnieniem stożków skarpowych, wykonaniem odwodnienia obiektu oraz inne roboty towarzyszące z zakresu prac remontowych.

Linia kolejowa nr 101 Munina – Hrebenne jest linią kolejową drugorzędną, jednotorową, normalnotorową, niezelektryfikowaną, o prędkości konstrukcyjnej $V=80$ km/h i długości 82,789 km. Odcinek linii kolejowej, na którym zlokalizowany jest przedmiotowy most stanowi szlak Horyniec Zdrój – Werchrata. Przebudowywany most znajduje się na działce nr 120, obręb Dziewięcierz, gmina Horyniec-Zdrój.

Most na linii kolejowej w km 67,687 przechodzi nad okresowym ciekim (działka nie wydzielona) nie ujętym w ewidencji urządzeń melioracji wodnych.

Most w km 67,687 linii 101 w stanie istniejącym stanowi stalowe przęsło blachownicowe, nitowane, z jazdą górą na mostownicach bezpośrednio opartych na podłużnych belkach stalowych. Przęsło oparte jest na kamiennych masywnych przyczółkach. Dodatkowo konstrukcja stalowa podparta jest klatkami z podkładów drewnianych i drewnianym jarzmem, usytuowanymi w świetle obiektu. W torze zabudowane są konstrukcje odciażające z wiązek szyn. Obiekt wyposażony jest w chodnik służbowy z nawierzchnią drewnianą i nieprzepisowe poręcze.

Przęsło mostu, ze względu na zły stan techniczny wymaga rozbiórki oraz budowę nowej konstrukcji. W celu oparcia nowego przęsła należy nadbudować istniejące przyczółki. Ponadto przedsięwzięcie przewiduje również wymianę nawierzchni torowej na samym obiekcie jak i na dojazdach, zabudowę 1 biegu schodów skarpowych dla obsługi, reprofilację i umocnienie stożków skarpowych oraz wykonanie odwodnienia obiektu.

W czasie prowadzenia prac wystąpi zapotrzebowanie m.in. na wodę, beton towarowy, stal zbrojeniową, energię elektryczną, kruszywa i olej napędowy. Przedmiotowy most jest inwestycją nieprodukcyjną.

Nawierzchnia kolejowa na obiekcie i dojazdach zostanie wymieniona odcinku od ok. km 67+664,4 do ok. km 67+696,4 na nową nawierzchnię (tor klasyczny z szyn na podkładach strunobetonowych na podsypce tłuczniowej).

Zaprojektowano ustrój nośny o schemacie ramownicy, jednoprzęsłowy. Zaplanowano konstrukcję z prefabrykowanych żelbetowych ram (element górny) opartych na prefabrykowanych podporach (element dolny).

Długość całkowita żelbetowego przęsła wyniesie ok. 10,6 m. Każdy z dźwigarów stalowych zostanie posadowiony na łożysku wykonanym w postaci dźwigara stalowego lub szyny kolejowej wbudowanej w przyczółek. Rozpiętość teoretyczna przęsła wyniesie ok. 10,16 m. Światło poziome pod obiektem zostanie zwiększone do ok. 9,7 m, natomiast światło pionowe ulegnie zwiększeniu do ok. 3,4 m.

Strefy przy skrzydłach i podporach obiektu zostaną umocnione na szerokości ok. 1,5 m kamieniem łamanym, spoinowanym, na podbudowie z betonu

Po zakończeniu przedsięwzięcia możliwa prędkość jazdy pociągów na moście będzie wynosić 80-120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 60-100 km/h dla pociągów towarowych.

Po zakończeniu przebudowy, inwestycja nie będzie wymagała wykorzystania wody ani innych surowców, materiałów, paliw oraz energii. Etap realizacji przedsięwzięcia potrwa ok. 3-4 miesiące.

Materiały niezbędne do wykonania robót będą dowożone za pomocą transportu drogowego (w odległości 20 m od mostu znajduje się przejazd kolejowy w poziomie szyn) oraz transportu kolejowego, magazynowane na obszarze utwardzonym, na terenie zamkniętym PKP PLK S.A.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia źródłami krótkotrwałych, nieznacznych wzrostów zanieczyszczeń powietrza będą spaliny generowane przez silniki samochodów, maszyn i urządzeń budowlanych zaangażowanych w transport materiałów oraz wykonywanie poszczególnych, niezbędnych robót ziemnych, rozbiórkowych i montażowych. Praca silników spalinowych jest źródłem takich związków jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, węglowodory. Podczas prac budowlanych wymagających spawania wystąpi emisja nieorganicznych niewielkich ilości gazów spawalniczych zawierających tlenki węgla, azotu i inne.

Emisja substancji zanieczyszczających do powietrza oraz emisja hałasu podczas prowadzenia prac budowlanych, która będzie spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących materiały budowlane, nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter krótkotrwały i odwracalny. Uciążliwości dla terenów sąsiednich związane z występowaniem hałasu, wibracji, emisji do powietrza, pyłu i błota, będą mieć charakter przejściowy. Prace związane z realizacją zamierzenia prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej (tj. w godz. od 06.00 do 22.00).

Realizacja zadania, nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów szynowych na przedmiotowym odcinku linii kolejowej, a jedynie usprawni ich przejazd.

Na etapie eksploatacji przebudowanego obiektu mostowego, źródłem uciążliwości dla terenów sąsiednich i oddziaływania na środowisko będzie ruch kolejowy, którego natężenie jest niewielkie i wynosi ok. 4 pociągów na dobę. W trakcie użytkowania mostu zarówno hałas, jak i emisje zanieczyszczeń do powietrza oraz spływy wód opadowo-roztopowych powstawać będą w takim samym zakresie jak w stanie obecnym.

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów szynowych, w wyniku realizacji przedmiotowego zadania nie nastąpi zwiększenie ewentualnej emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, jak również nie wystąpi pogorszenie jakości powietrza w stosunku do stanu istniejącego.

Najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym położone są w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, położone w odległości ok. 20 m, dla których wartości dopuszczalne poziomu hałasu dla źródeł hałasu w postaci dróg i linii kolejowych określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) wynoszą dla pory dnia odpowiednio 65 dB oraz pory nocy 56 dB.

Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na ograniczenie emisji hałasu i drgań dzięki wykonaniu nowej nawierzchni mostu. Z uwagi na występujące na przedmiotowej linii kolejowej natężenie ruchu pojazdów szynowych oraz brak zwiększenia natężenia ruchu kolejowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia, przewiduje się, że przebudowa mostu nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz drgań w środowisku na etapie jego eksploatacji.

Działania związane z realizacją przedsięwzięcia skutkować będą powstawaniem odpadów. Przestrzegane będą ogólne zasady gospodarowania odpadami wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Powstające podczas fazy realizacji odpady, będą selektywnie magazynowane oraz przekazane uprawnionym podmiotom w celu dalszego ich zagospodarowania.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przedsięwzięcie zaplanowano do realizacji w obrębie zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (dalej

JCWP) „Rata do granicy państwa” o kodzie PLRW 20000626714125, RW_wap - Potok lub mała rzeka wyżynna na podłożu węglanowym, będącej monitorowaną, naturalną częścią wód, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla omawianej JCWP zostało ustanowione odstępstwo odroczenia w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. w trybie art. 4 ust. 4 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. UE. L. z 2000 r. Nr 327, str. 1 ze zm.) (dalej Ramowej Dyrektywy Wodnej) oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej dla wskaźników: benzo(a)piren (występowanie w wodzie) i związki tributyllocyny (występowanie w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. Południoworostoczański Park Krajobrazowy oraz obszary Natura 2000: Roztocze PLB060012, Uroczyska Roztocza Wschodniego PLH060093 i Horyniec PLH180017.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z obiektu zaprojektowano za pomocą odpowiednio wyprofilowanych spadków na ustroju nośnym, a następnie rurami drenarskimi ułożonymi na korytkach betonowych do rowów kolejowych zlokalizowanych wzdłuż nasypu na terenie kolejowym zamkniętym na działce nr ew. 120.

Przedmiotowy most znajduje się nad okresowym ciekiem na niewydzielonej działce i niestanowiący JCWP. Najbliższy ciek będący JCWP, tj. Dopływ spod Dziewięcierza wyróżniony jako JCWP „Rata do granicy państwa” znajduje się w linii prostej w odległości ok. 300 m od mostu.

Przebudowa podpór i wbudowanie przęsła mostowego przebiegać będzie bez ingerencji w koryto ww. okresowego cieku. W trakcie prac związanych z przebudową podpór przewiduje się częściową rozbiórkę fundamentu do głębokości około 1,0 m poniżej odsadзки. Wykopy w gruncie z tym związane nie będą przekraczać głębokości 1,0 m i będą realizowane bezpośrednio nad istniejącym fundamentem, co zabezpieczy środowisko gruntowo-wodne przed przedostaniem się zanieczyszczeń do wód podziemnych. Poziom wód gruntowych wymusza wykonanie ścianek szczelnych wokół istniejącego fundamentu o wysokości ok. 0,7 m powyżej powierzchni terenu. Woda z wykopów będzie na bieżąco wypompowywana i wywożona beczkowozami poza teren inwestycji we wskazane miejsce odbioru.

Nie przewiduje się urządzeń oczyszczających wody opadowo-roztopowe z przedmiotowego terenu. Jak wynika z opracowania pn. „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszaru kolejowego (aktualizacja)” [PKP PLK S.A., Warszawa, 2022], w badaniach jakości wód opadowych i roztopowych przeprowadzonych na 59 liniach kolejowych w Polsce w latach 2011-2020 w przypadku 1336 prób (co stanowi 91,8% wszystkich przebadanych prób) uzyskano wyniki na poziomie niższym niż 0,2 mg/l węglowodorów ropopochodnych (tj. znacznie poniżej wymaganego stężenia 15 mg/l). W przypadku 1177 próbek (81% wszystkich przebadanych prób) stężenie było poniżej granicy oznaczalności metod jakimi dany parametr był badany. Notowane stężenia wahały się od 0,05 mg/l do 8,23 mg/l. Zatem jakość wód odprowadzanych z terenów kolejowych w zakresie substancji ropopochodnych wskazuje na stężenia niższe od wartości normowanych, co świadczy o braku potrzeby stosowania separatorów.

W odniesieniu do zawiesiny ogólnej w 1391 przebadanych próbkach (tj. ponad 95% wszystkich prób) twierdzono stężenie zawiesiny ogólnej na poziomie poniżej lub równym 100 mg/l. Notowane stężenia wahały się od 2 mg/l do 2106 mg/l. Mediana wynosiła 15 mg/l, zaś dominanta 12 mg/l. Stężenia zawiesiny ogólnej na poziomie powyżej 100 mg/l notowane były jedynie w miejscu przypuszczalnie niesprawnego systemu odwodnienia i oddziaływania terenów sąsiednich (do przekroczeń dopuszczalnych wartości zawiesiny dochodziło

najczęściej w wodach opadowych i roztopowych pobranych z rowów na odcinkach szlakowych linii kolejowych, które najczęściej przez dłuższy czas nie były konserwowane). Zatem uzasadnione projektowanie osadników może być konieczne w wybranych lokalizacjach, przy czym należy skoncentrować się na utrzymaniu systemu odwodnienia, gdyż to systematyczność prac konserwacyjnych powinna gwarantować jego skuteczność.

Jak podają Autorzy KIP w czasie eksploatacji po przedmiotowej linii kolejowej prowadzony będzie tabor spalinowy, z którego ewentualne zanieczyszczenia zostaną wyłapane przez podsypkę tłuczniową, co zapewni ochronę przed zanieczyszczeniem wód podziemnych.

Na etapie realizacji wykorzystywany do robót sprzęt będzie technicznie sprawny i dopuszczony do eksploatacji. Rozbiórka przedmiotowego obiektu prowadzona będzie sposobem ręcznym oraz sposobem mechanicznym. Ze względu na specyfikę robót większość maszyn dostosowana jest do poruszania się po torach, a więc większość robót będzie wykonywana w obrębie torowiska. Nie przewiduje się zaopatrywania sprzętu w dowożone paliwo, sprzęt będzie w całości zatankowany na zewnątrz i zdalny do użytku na budowie. W trakcie realizacji przedsięwzięcia dojdzie do użycia wody do celów technologicznych i celów bytowych. Obiekty zaplecza budowy będą wyposażone w szczelne, bezodpływowe zbiorniki do gromadzenia ścieków bytowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do oczyszczalni ścieków. Wykonawca robót budowlanych będzie posiadał na terenie ww. obiektów substancje do neutralizowania ewentualnych wycieków z maszyn i urządzeń (np. sypkie sorbenty hydrofobowe, maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach itp.). Na terenie zaplecza niedopuszczalne będzie mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, a także tankowanie pojazdów z wyjątkiem tzw. sprzętu drobnego (w wyznaczonych do tego miejscach szczelnie wyłożonych płytami betonowymi). Nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu itp. będą utwardzone. Po zakończeniu prac teren zapleczy zostanie uporządkowany.

Materiały niezbędne do wykonania robót będą dowożone za pomocą transportu drogowego po istniejących gruntowych drogach dojazdowych oraz transportu kolejowego, magazynowane na obszarze utwardzonym, na terenie zamkniętym PKP PLK S.A. Stosowana technologia będzie technologią typową dla robót mostowych i torowych. Realizacja robót będzie odbywać się przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego przy robotach mostowych kolejowych. Wszystkie materiały będą posiadały wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. Materiały sypkie takie jak tłuczeń, piasek potrzebne do wykonania podsypki dla rusztu torowego na nowym przęśle mostu zostaną dostarczone w wagonach kolejowych przystosowanych do transportu materiałów podsypkowych. Gruz z rozbiórki fragmentów przyczółków zostanie wywieziony samochodami ciężarowymi zabezpieczonymi plandekami poza obszar realizacji inwestycji do wyznaczonego miejsca odbioru tego typu odpadów. Piasek dla potrzeb budowy zostanie dostarczony transportem samochodowym i zmagazynowany na utwardzonym podłożu zaplecza budowy. Płyny eksploatacyjne (smary, paliwa) będą przechowywane w szczelnych zbiornikach na utwardzonym podłożu a wszelkie awaryjne rozlania będą bezzwłocznie usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie będą przekazywane do unieszkodliwienia.

Teren przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo wystąpienia powodzi, poza ujęciami wód i wyznaczonymi dla nich strefami ochronnymi oraz w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 407 „Niecka lubelska (Chełm-Zamość)”.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i zasięg oddziaływania, a także wymienione wyżej działania minimalizujące wpływ tego zadania inwestycyjnego na środowisko uznano, że zamierzenie nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne. Jednocześnie, przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i zasięg oddziaływania, a także uwzględniając działania podejmowane w celu minimalizacji skutków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, uznano, że nie spowoduje ono znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne.

Przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania w granicach Południoworostoczańskiego Parku Krajobrazowego, funkcjonującego na podstawie Uchwały Nr XXXIX/790/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 października 2013 r. w sprawie Południoworostoczańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2013 r., poz. 3631 ze zm.), specjalnego obszaru ochrony siedlisk Horyniec PLH180017 i obszaru specjalnej ochrony ptaków Roztocze PLB060012. Miejsce planowanej inwestycji znajduje się w granicach głównego korytarza ekologicznego – Korytarza Południowo-Centralnego (KPdC-1A – Puszcza Solska), wyznaczonego w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R.W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J.M., Zalewska H., Pilot M. 2005, zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Horyniec PLH180017 są: 4 typy siedlisk przyrodniczych (8310 – jaskinie niedostępne do zwiedzania, 9130 – żyzne buczyny *Dentario glandulosae* Fagenion, *Galio odorati*-Fagenion, 9170 – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*, 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae* i olsy źródliskowe), 2 gatunki bezkręgowców (przeplatka aurinia, czerwoczyk nieparek) i 3 gatunki ssaków (mopek, nocek duży, wilk). Dla obszaru Horyniec został opracowany plan zadań ochronnych: Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Horyniec PLH180017 (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2014 r., poz. 1452, ze zm.).

W obszarze Natura 2000 Roztocze PLB060012 przedmiotami ochrony są 24 gatunki ptaków (siniak, lelek, derkacz, bocian biały, bocian czarny, bączek, trzmiełojad, orlik krzykliwy, włośnatka, sóweczka, puchacz, puszczyk uralski, kobuz, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł średni, dzięcioł białoszyi, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, gąsiorek, lerka, jarzębatka, muchołówka mała, muchołówka białoszysza, pliszka górska).

Miejsce planowanej inwestycji znajduje się w granicach terenu kolejowego, w otoczeniu mozaiki gruntów ornych, pastwisk, nieużytków, zadrzewień oraz niewielkiej zabudowy mieszkaniowej miejscowości Dziewięcierz. Przedmiotowy most kolejowy przechodzi nad okresowym ciekiem – nie ujętym w ewidencji urządzeń melioracji wodnych. Równolegle do linii kolejowej nr 101 przebiega tor szerokiej nieczynnej linii nr 116 Granica Państwa (Werchrata) – Kaplisze (torowisko LK 116 zlokalizowane jest na oddzielnym obiekcie inżynierskim, nieobjętym pracami budowlanymi w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia). Obszar pod konstrukcjami mostów (normalnotorowego i szerokotorowego) jest znacznie zawężony przez prowizoryczne podpory.

Z uwagi na lokalizację, charakter i skalę przedsięwzięcia, rodzaj i możliwy zasięg oddziaływań z nim związanych oraz niżej zaproponowane działania ochronne, stwierdza się, iż nie będzie ono w sposób znacząco negatywny oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz na obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000, stąd nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 (oceny, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej). Zgodnie z danymi przyrodniczymi zebranymi na potrzeby opracowania planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Horyniec PLH180017, na terenie planowanej inwestycji, jak również w jej sąsiedztwie (w zasięgu możliwego oddziaływania) nie występują siedliska przyrodnicze, jak również gatunki zwierząt (i ich siedliska) stanowiące przedmioty tego obszaru. Realizacja planowanej inwestycji nie będzie zagrażała celom ochrony ustalonym dla ww. przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Horyniec PLH180017. Miejsce planowanej inwestycji i jej najbliższe

otoczenie nie stanowi dogodnego siedliska dla gatunków ptaków stanowiących przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Roztocze PLB060012 (za wyjątkiem pospolicie występującego gąsiorka). Realizacja planowanej inwestycji kolejowej nie będzie również zagrażała tymczasowym celom ochrony opracowanym dla przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Roztocze PLB060012. Przedmiotowa inwestycja kolejowa zalicza się do inwestycji celu publicznego, stąd zakazy obowiązujące w Południoworoztoczańskim Parku Krajobrazowym, zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, ze zm.) jej nie dotyczą. Ponadto jej realizacja (mając na uwadze jej lokalizację i charakter) nie będzie stała w sprzeczności ze szczególnymi celami ochrony Parku określonymi w § 2 ww. Uchwały Sejmiku Województwa Podkarpackiego oraz pełnionymi przez ten obszar funkcjami. Przedsięwzięcie nie wpłynie również w sposób negatywny na drożność występującego tu głównego korytarza ekologicznego. Należy tu nadmienić, iż zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, pod nowym obiektem mostowym powstanie przestrzeń o świetle poziomym ok. 9,7 m i pionowym ok. 3,4 m, która zapewni możliwość migracji zwierząt co najmniej średnich (obecnie możliwość ta jest w pewnym stopniu ograniczona).

Mając na uwadze rodzaj, skalę, usytuowanie przedsięwzięcia oraz ww. warunki realizacji przedsięwzięcia uznano, iż nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na zasoby, twory i składniki przyrody, o których mowa w art. 2 ust. 1 ww. ustawy o ochronie przyrody, w tym na przedmioty i cele ochrony ww. obszarów Natura 2000, na integralność tych obszarów i spójność sieci Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie wymaga zatem przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym oceny oddziaływania na obszary Natura 2000, wymaganej art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, decyzje te wydawane są w odrębnych postępowaniach i mają inny charakter, dlatego też w przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat ograniczy się do spalania paliw w pojazdach i maszynach wykorzystywanych na placu budowy na etapie realizacji przedsięwzięcia. Ze względu na charakter i skalę przedsięwzięcia, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na zmiany klimatu lokalnego i globalnego.

Przedsięwzięcie ze względu na charakter oraz dzięki zastosowanym rozwiązaniom organizacyjnym, technicznym i technologicznym nie będzie powodować zagrożeń wystąpienia poważnych awarii.

Biorąc pod uwagę przebudowę istniejącego mostu, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu, w związku z tym, nie zakłóci estetyki krajobrazu.

Ogólny zasięg oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji będzie obejmował tylko teren przedsięwzięcia (teren, na którym zlokalizowany jest most kolejowy). W zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują inne obiekty mostowe, nie będzie występowało skumulowane oddziaływanie na środowisko.

Z uwagi na odległość od najbliższej granicy państwa oraz lokalny zasięg oddziaływań przedsięwzięcia wskutek wprowadzanych do środowiska substancji i energii, nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym w żadnym komponencie środowiska. Przedsięwzięcie nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania oraz przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

Wobec powyższego, mając na uwadze stwierdzony brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji, nie było konieczności

zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Przed wydaniem niniejszej decyzji zapewniono stronom możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 Kpa poprzez obwieszczenie z dnia 19 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.9.1.2025.PM.21. W związku z ww. obwieszczeniem, w tut. Urzędzie żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, jak również nie zostały wniesione żadne uwagi do postępowania.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie oraz przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego wynika, że sposób realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac oraz rozwiązań technologicznych określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz charakterystyce przedsięwzięcia pozwoli na dotrzymanie obowiązujących standardów jakości środowiska, w tym zdrowia ludzi na obszarze w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, na podstawie przepisów przywołanych w podstawie prawnej, orzeczono jak w osnowie.

Pouczenie

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia.
2. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
3. Przed upływem 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.

Załącznik do decyzji:

- 1) Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. P. Tomasz Trząsański, Zastępca Dyrektora Technicznego ds. Technicznych Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie, Pełnomocnik PKP PLK S.A.
2. Wójt Gminy Horyniec-Zdrój, al. Przyjaźni 5, 37-620 Horyniec-Zdrój – doręczenie elektroniczne
3. Strony postępowania wg rozdzielnika

Do wiadomości:

1. Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie, ul. Wierzbowa 16, 35-959 Rzeszów – doręczenie elektroniczne
2. PGW WP Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, ul. Hanasiewicza 17B, 35-103 Rzeszów - doręczenie elektroniczne
3. WOOŚ; aa