



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU
UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

WOŚ.420.30.2024.JS.14

Wrocław, dnia 22 listopada 2024 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, 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 o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 z dnia 15 maja 2024 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn. „Modernizacja podg Wilka z przygotowaniem do zabudowy zdalnego sterowania” w ramach projektu „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów etap 3” oraz:

1. Określam warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b 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:

1. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji oraz zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Zachować minimum 61 sztuk drzew wskazanych przez dendrologa, tj. 60 sztuk dębów szypułkowych *Quercus robur* oraz 1 sztukę świerka pospolitego *Picea abies* – okazów o szczególnie cennych wartościach przyrodniczych.
2. Wycinkę drzew i krzewów w okresie od 1 marca do 31 sierpnia prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 1 września do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
3. Pnie drzew narażone na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości około 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczenia drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
4. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odsłonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.

5. Nie magazynować ziemi, odpadów stałych lub płynnych w sposób mogący zmienić chemizm gleby (np. oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
6. Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopu związane z budową oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
7. Zaplecza budowy, powierzchnie magazynowania materiałów budowlanych oraz miejsca postoju sprzętu budowlanego lokalizować w odległości większej niż 50 m od zbiornika wodnego Niedów.

II. Integralną częścią decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, jako podmiot planujący podjęcie przedsięwzięcia, zwany dalej Wnioskodawcą, wnioskiem z dnia 15 maja 2024 r. wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn. „Modernizacja podg Wilka z przygotowaniem do zabudowy zdalnego sterowania” w ramach projektu „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów etap 3”.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zwanej dalej ustawą ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionego w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl/>) pod numerem: 172/2024.

Liczba stron postępowania przekracza 10. W związku z powyższym, na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, zwanej dalej Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, w niniejszym postępowaniu strony, inne niż planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia, informowane były o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez zawiadomienie w formie publicznego obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu.

Stosownie do dyspozycji ustawowej art. 74 ust. 3aa ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu o decyzjach i innych czynnościach wydanych lub podjętych każdorazowo powiadamiał organ wykonawczy gminy właściwej ze względu na obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a ww. ustawy, tj. Wójta Gminy Zgorzelec, Wójta Gminy Sulików oraz Burmistrza Miasta Zawidów.

Obwieszczeniem z dnia 11 czerwca 2024 r., znak: WOOŚ.420.30.2024.JS.2, tutejszy organ powiadomił strony postępowania m.in. o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, jak również możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożenia uwag i wniosków, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków. O powyższym Wnioskodawca został poinformowany zawiadomieniem z dnia 11 czerwca 2024 r., znak: WOOŚ.420.30.2024.JS.1.

Z uwagi na fakt, iż w załączonej do wniosku Karcie informacyjnej przedsięwzięcia pn.: „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn. „Modernizacja podg Wilka z przygotowaniem do zabudowy zdalnego sterowania” w ramach projektu „Digitalizacja

infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów etap 3[™] (EnviRail Sp. z o. o. – zespół autorów pod kierownictwem Joanny Sokół-Woźniak, 05.2024 r.), zwanej dalej *Kip*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdził braki merytoryczne, pismami: z dnia 11 czerwca 2024 r., znak: WOOS.420.30.2024.JS.4 oraz z dnia 12 lipca 2024 r., znak: WOOS.420.30.2024.JS.5, wzywał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Pismami: z dnia 21 czerwca 2024 r. (data wpływu: dnia 27 czerwca 2024 r.), znak: IZ23IW.2233.9.2023.IZZ-03017-I.53 oraz z dnia 29 lipca 2024 r. (data wpływu: dnia 30 lipca 2024 r.), znak: IZ23IW.2233.9.2023.IZZ-03017-I.57, Wnioskodawca przedłożył uzupełnienia treści *Kip*, stanowiące odpowiedzi na ww. wezwania tutejszego organu.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, tutejszy organ w piśmie z dnia 1 sierpnia 2024 r., znak: WOOS.420.30.2024.JS.6, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. e *ustawy ooś*, tutejszy organ w piśmie z dnia 1 sierpnia 2024 r., znak: WOOS.420.33.2024.JS.7, wystąpił do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, po uzyskaniu stosownych wyjaśnień w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zawartych w uzupełnieniu Wnioskodawcy z dnia 30 sierpnia 2024 r., znak: IZ23IW.2233.9.2023.IZZ-03017-I.60, w opinii z dnia 1 października 2024 r. (data wpływu: 4 października 2024 r.), znak: V.RZS.4901.37.2024.JH, wyraził stanowisko, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących wymagań:

1. *Podczas prowadzenia prac budowlanych wyznaczyć miejsca parkowania maszyn budowlanych na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.*
2. *W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.*
3. *Zaplecze budowy wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych.*
4. *Tankowanie oraz serwisowanie pojazdów, maszyn i urządzeń przeprowadzać na utwardzonym i uszczelnionym podłożu poza terenem inwestycji. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwami, olejami itp.*
5. *W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopu przed ich zalaniem wodami opadowymi lub roztopowymi oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1087), należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.*
6. *Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych i roztopowych.*
7. *Nie dopuszczać do powstawania ścieków przemysłowych.*
8. *Odpady wytworzone na etapie realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia gromadzić selektywnie w zależności od rodzaju odpadów w wydzielonych i przystosowanych miejscach, zabezpieczonych przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych (odpady niebezpieczne) i dostępem osób postronnych, w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska gruntowo-wodnego substancji szkodliwych, w oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenie na zbieranie odpadów.*
9. *Wodę na teren inwestycji dostarczać z tymczasowego przyłącza do wodociągów gminnych. Zapewnić racjonalne jej wykorzystanie.*

10. *Na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe gromadzić w przenośnych urządzeniach sanitarnych, a następnie przekazywać do zagospodarowania wyspecjalizowanym podmiotom.*
11. *Wody opadowe lub roztopowe odprowadzać powierzchniowo do rowów otwartych, a następnie do odbiorników (cieków).*
12. *Prace prowadzone w obrębie obiektów inżynierskich nad ciekami lub rowami prowadzić bez ingerencji w warunki biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków, w sposób niezaburzający dynamiki przepływu wód oraz w sposób zapobiegający ich zanieczyszczeniu.*
13. *Na odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych do ziemi lub urządzeń wodnych uzyskać stosowne pozwolenia wodnoprawne.*

Zapisy warunków nałożonych przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wynikają z obowiązujących regulacji prawnych, do stosowania których zobowiązany jest Wnioskodawca i będą też przedmiotem innych postępowań administracyjnych, są zbyt ogólne bądź odnoszą się do charakterystycznych cech inwestycji i technologii prowadzenia prac, które to ujęto w uzasadnionym zakresie wskazanym w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Stąd też organ nie zadysponował ich w sentencji niniejszej decyzji.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu pismem z dnia 8 sierpnia 2024 r., znak: ZNS.9022.5.19.2024.MŚ, wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 15 października 2024 r., znak: WOOŚ.420.30.2024.JS.13, poinformował strony postępowania o zebraniu całego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także przysługującym prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ww. obwieszczeniu tutejszy organ poinformował, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia obwieszczenia. O powyższym Wnioskodawca został poinformowany zawiadomieniem z dnia 15 października 2024 r., znak: WOOŚ.420.30.2024.JS.12. W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach strony nie wniosły uwag ani wniosków.

W ramach prowadzonego postępowania administracyjnego przedłożono komplet dokumentacji zgodny z art. 74 ust. 1 ustawy ooś.

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając 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:*

Celem inwestycji jest przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym na posterunku ruchu odgałęźnym (podg) Wilka w celu umożliwienia zdalnego sterowania podg Wilka ze stacji Zawidów. Dodatkowo zakres robót obejmuje odbudowę około 0,9 km linii kolejowej nr 780 podg Wilka 1 – podg Wilka 2 i wymianę nawierzchni kolejowej w torze linii nr 290 (około 1 km) i nr 344 (około 0,4 km). Po odbudowie linii nr 780 pociągi dojeżdżające linią nr 344 – bez konieczności dojazdu do stacji Sulików i zmiany kierunku jazdy – będą mogły dotrzeć bezpośrednio do stacji Krzewina Zgorzelecka (na linii nr 290). Możliwość bezpośredniego dojazdu do stacji Krzewina Zgorzelecka skróci czas dojazdu.

Przedsięwzięcie w zakresie branży sterowania ruchem kolejowym (srk), telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej nietrakcyjnej będzie prowadzone na liniach kolejowych w kilometrach:

- linia kolejowa nr 290 – od około km 7,100 do około km 10,400,
- linia kolejowa nr 344 – od około km 0,076 do około km 2,400,
- linia kolejowa nr 780 – na całej długości linii od km 0,000 do około km 0,874.

Natomiast roboty w zakresie branży torowej będą wykonywane jedynie w poniżej przedstawionych kilometrach:

- nr 290 Mikułowa – Granica Państwa (Krzewina Zgorzelecka) od około km 8,145 do około km 9,171,
- nr 344 Wilka – Zawidów od około 0,076 do km 0,350 i od około km 0,844 do około km 0,998,
- nr 780 Wilka 2 – Wilka 1 od około km 0,000 do około km 0,874.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmować będzie:

- odbudowę toru linii nr 780 na długości około 0,9 km;
- wymianę nawierzchni kolejowej w torze linii nr 290 na długości około 1 km;
- wymianę nawierzchni kolejowej w torze linii nr 344 na długości około 0,4 km;
- wymianę jednego rozjazdu oraz zabudowę dwóch nowych rozjazdów;
- wzmocnienie podtorza na liniach nr 290, nr 344 i nr 780 w zakresie wymiany nawierzchni i odbudowy;
- wykonanie izolacji przeciwwodnej nad przepustem w km 8,779 linii kolejowej nr 290;
- wykonanie odwodnienia podtorza linii kolejowych objętych zadaniem oraz przejazdu kolejowo-drogowego w km 8,282 linii nr 290;
- wykonanie wymiany nawierzchni drogowej na przejeździe kolejowo-drogowym w km 8,282 linii nr 290, wraz ze zmianą kategorii przejazdu, zabudową i wyprofilowaniem nawierzchni bitumicznej na drodze w granicach terenu kolejowego oraz wykonanie wygrozdzenia przejazdu;
- kompleksową wymianę urządzeń sterowania ruchem kolejowym na podg Wilka z przekaźnikowych na przekaźnikowo-komputerowe;
- przebudowę urządzeń TvU na potrzeby przejazdu kolejowo-drogowego oraz SKP, a także wymianę urządzeń łączności zapowiadawczej i zapewnienie połączenia kablowego między posterunkami ruchu Wilka i Zawidów;
- zabudowę instalacji oświetleniowej na przejeździe kolejowo-drogowym i w obrębie rozjazdów, a także urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów na wymienianym i nowo zabudowywanych rozjazdach;
- postawienie 3 nowych kontenerów (betonowych prefabrykowanych);
- rozbiórkę istniejącego budynku podg Wilka wraz z uporządkowaniem terenu po uruchomieniu nowego systemu srk.

Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie województwa dolnośląskiego, w powiecie zgorzeleckim, na obszarze gmin: Zgorzelec i Sulików oraz miasta Zawidów.

Powierzchnia terenu, na którym będzie przedsięwzięcie wynosi około 16 ha. W zakresie przewidzianych prac objętych przedmiotowym przedsięwzięciem terenem inwestycji będą przede wszystkim tereny kolejowe, które są przekształcone antropogenicznie i zabudowane infrastrukturą kolejową. Dodatkowo, w związku z pracami związanymi z prowadzeniem kabli branż srk, telekomunikacyjnych, elektroenergetyki nietrakcyjnej nastąpi czasowe zajęcie terenu około 0,02 ha. Analizowane odcinki projektowanych prac na liniach kolejowych nr 290, nr 344 i nr 780 mają łączną długość około 6,6 km.

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w przeważającej części pomiędzy terenami rolniczymi, z rozproszoną zabudową mieszkaniową jednorodzinną w miejscowościach Wilka i Łomnica.

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę około 525 drzew i około 2 000 m² krzewów.

- 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:*

Uwzględniając zakres planowanych robót budowlanych oraz usytuowanie istniejących linii kolejowych i dróg jako źródło oddziaływania skumulowanego uznano: linie kolejowe nr 780, nr 344 i nr 290 oraz drogi o znaczeniu lokalnym.

Na etapie realizacji nie zidentyfikowano możliwości występowania istotnych oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do innych komponentów środowiska. Krótkotrwały 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 materiałów budowlanych. Uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem tych prac, a dobra organizacja pracy znacznie ograniczy kumulację negatywnych oddziaływań.

Na etapie eksploatacji także nie przewiduje się kumulacji oddziaływań z uwagi na niewielką liczbę pociągów na linii kolejowej nr 290 i nr 344 oraz na odbudowywanej linii kolejowej nr 780 oraz niewielki ruch na drogach lokalnych. Przedsięwzięciem, które przewiduje się do realizacji w sąsiedztwie niniejszego przedsięwzięcia, będą prace związane z projektem „Rewitalizacja linii kolejowej Zgorzelec – Bogatynia w celu włączenia Bogatyni do sieci regionalnego, wojewódzkiego transportu kolejowego” – przedsięwzięcie dotyczy między innymi linii kolejowej nr 290 Mikułowa – granica państwa (Krzewina Zgorzelecka) (od km 1,075 do km 15,815). Z przeprowadzonej analizy akustycznej dla linii kolejowej nr 290, w tym dla odcinka od km 7,100 do km 10,400 objętego przedmiotowym przedsięwzięciem, wynika, iż przy uwzględnieniu skumulowanego ruchu pociągów nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów objętych ochroną akustyczną na linii kolejowej nr 290.

Mając na uwadze powyższe, a także skalę planowanych robót budowlanych oraz parametry i warunki eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się kumulowania oddziaływań przebudowanego obiektu z innymi przedsięwzięciami znajdującymi się w rejonie zainwestowania lub w obszarze oddziaływania przedmiotowej inwestycji.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno negatywnie wpłynąć na bioróżnorodność, rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genową), międzygatunkową (różnorodność gatunków) i ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

Realizacja inwestycji wymagać będzie zastosowania surowców i materiałów budowlanych takich jak: szyny, podkłady, kable, rury osłonowe, urządzenia srk, nawierzchnia przejazdowa, tłuczeń, elementy stalowe i żelbetowe. W trakcie realizacji wykorzystywane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i dopuszczenia.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia woda będzie pobierana z tymczasowego przyłącza do sieci wodociągowej. Woda będzie zużywana na cele bytowe oraz cele budowlane. Przewiduje się, że zużycie wody na cele bytowe przy przyjęciu czasu realizacji przedsięwzięcia na poziomie ok. 7 miesięcy będzie kształtowało się na poziomie około 63 m³. Określenie zużycia wody na cele budowlane na danym etapie jest trudne do oszacowania.

W fazie realizacji używane będą środki transportu, maszyny i urządzenia budowlane, agregaty prądotwórcze oraz inne urządzenia napędzane olejem napędowym. Dla potrzeb organizacji zaplecza budowy, zasilania narzędzi elektrycznych, ładowania maszyn i tymczasowego oświetlenia placu budowy pobierana będzie energia elektryczna. Szacuje się, że maksymalne przewidywane zużycie energii elektrycznej dla ww. celów będzie się kształtować na poziomie około 200 kW/h.

W fazie eksploatacji wykorzystanie surowców, materiałów, paliw i energii związane będzie głównie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej. Przewiduje się wykorzystanie następujących materiałów: tłuczeń, podkłady strunobetonowe, szyny, podsypka, kable. Wykorzystane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac. Prognozuje się zmniejszenie zużycia ww. elementów z uwagi na mniejszą częstotliwość prowadzonych remontów.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z modernizacją istniejących linii kolejowych nr 290 i nr 344 oraz odbudową linii kolejowej nr 780 wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z oddziaływaniami, tj.:

- czasowe zajęcie pasa terenu pod zaplecze budowy, w tym park maszyn, bazę materiałowo-magazynową, drogi dojazdowe do placu budowy;
- zniekształcenie struktury gleby w wyniku jej zagęszczenia i silnego ugniecenia;
- potencjalne zanieczyszczenie gruntów substancjami niebezpiecznymi dla środowiska.

Prace budowlane będą prowadzone w całości po śladzie istniejących już linii kolejowych lub z pozostałości po torowisku dawnej linii kolejowej nr 780. Ponadto roboty w możliwym zakresie będą prowadzone tzw. metodą z torowiska/nasypu, czyli przy użyciu maszyn poruszających się po torowisku – dotyczy to prac związanych z układaniem nawierzchni kolejowej oraz budową/odbudową rowów i odwodnienia.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z przekroczeniem rowu melioracyjnego oraz dwóch cieków – Dopływu z Łomnicy oraz Dopływu z Wrociszowa Dolnego. W przypadku rowu melioracyjnego, który w stanie istniejącym przechodzi pod nasypem toru linii kolejowej nr 290 w km 8,779 nie przewiduje się prac w korycie cieku, a tym samym nie przewiduje się zaburzeń przepływu oraz zabezpieczeń cieku. Zakres robót związanych z przepustem ograniczy się do bieżącej konserwacji obiektu. W przypadku cieków – Dopływ z Łomnicy (km 9,442 linii kolejowej nr 290) oraz Dopływ z Wrociszowa Dolnego (km 1,112 linii kolejowej nr 344) zakres robót budowlanych dotyczyć będzie ich skrzyżowania z przebiegiem projektowanej kanalizacji kablowej. Kable poprowadzone zostaną pod dnem cieków. Nie przewiduje się żadnej ingerencji w istniejące cieki.

Zaplecze budowy, w tym bazy materiałów i sprzętu, zostaną urządzone na terenie kolejowym, który nie przedstawia cennych walorów przyrodniczych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia podczas prac budowlanych wykonywanych w związku z realizacją omawianej inwestycji, do atmosfery emitowane będą zanieczyszczenia pyłowe i gazowe. Podstawowym źródłem emisji substancji do powietrza będą silniki pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy budowie. Ponadto w miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac budowlanych. Powyższe oddziaływania, ze względu na lokalny i okresowy charakter – zmieniający się w zależności od miejsca i fazy budowy, nie wpłyną znacząco na stan powietrza i ustąpią po zakończeniu planowanych prac, nie powodując trwałych zmian w środowisku.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z wykorzystaniem urządzeń o znacznej emisji hałasu/mocy akustycznej (np.: wyrównywanie spychaczem, szlifowanie szyn, podbicie toru). Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego duży wpływ będzie mieć, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, również czas trwania prac budowlanych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia w rejonie jego lokalizacji mogą wystąpić okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu, przejazdami pojazdów transportujących urządzenia przeznaczone do montażu oraz materiały budowlane. Źródłami hałasu będą w szczególności:

- maszyny budowlane, m.in. takie jak: układnice rozjazdów, zgrzewarki do szyn, podbijaki szlakowe, podbijaki rozjazdów, koparki, ładowarki, spycharki, betoniarki samochodowe, wywrotki, szlifierki do rozjazdów i torów itp.;
- urządzenie pomocnicze takie jak: sprężarki, kompresory, itp.;
- transport samochodowy.

Realizacja inwestycji będzie trwała około 7 miesięcy i będzie miała charakter przejściowy i przemijający. Uciążliwości akustyczne związane z budową będą miały charakter tymczasowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych. Roboty budowlane zostaną wykonane w możliwie najkrótszym czasie. Biorąc pod uwagę powyższe oraz zakres planowanych prac, etap budowy nie powinien powodować znaczących negatywnych skutków emisji hałasu.

Na etapie eksploatacji analizowanych odcinków linii kolejowych przewiduje się zmniejszenie negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo-wodnego. Odtworzenie nawierzchni i podtorza, budowa oraz oczyszczenie i udrożnienie rowów odwadniających i oczyszczenie z zalegających w rowach elementów utrudniających odpływ wód opadowych, przyczyni się do przywrócenia odpowiedniego funkcjonowania systemu odwodnienia.

Podstawowym sposobem odwodnienia podtorza będzie odwodnienie powierzchniowe w postaci otwartych rowów ziemnych. W miejscach, gdzie ukształtowanie terenu lub lokalizacja granicy terenu kolejowego uniemożliwi wykonanie odwodnienia powierzchniowego, wykonane zostanie odwodnienie wgłębne w postaci drenaży, drenokolektorów i kolektorów wraz ze studniami na ciągach odwodnienia. Odbiornikami zebranej wody będą istniejące rowy zlokalizowane wzdłuż torów oraz gleba. W miejscu remontowanego przejazdu w km 8,282 linii kolejowej nr 290 wykonane zostanie odwodnienie podtorza w postaci drenaży z odprowadzeniem do odwodnienia toru poza przejazdem. Na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do ziemi lub urządzeń wodnych Wnioskodawca uzyska stosowne pozwolenia wodnoprawne.

Z dokumentacji wynika, że wody opadowe i roztopowe pochodzące z terenów kolejowych nie będą stanowić źródła zanieczyszczenia węglowodorami ropopochodnymi i zawiesiną ogólną. Nie przewiduje się zatem, aby na etapie eksploatacji przedsięwzięcia występowały znaczące negatywne wpływy na jakość gruntów. Eksploatacja nie będzie generowała ścieków ani wymagała dostarczania wody.

Eksploatacja rozpatrywanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z emisją hałasu, których źródłem będzie ruch pociągów towarowych. Hałas generowany będzie głównie w miejscu styku koła pociągu z główką szyny. Poziom wyemitowanej energii akustycznej zależy od rodzaju składu, jego prędkości oraz natężenia ruchu. Prognozuje się, że ruch pociągów towarowych na trasach omawianych linii będzie nieznaczny (maksymalnie 3 przejazdy pociągów w porze dziennej i 1 przejazd co dwa dni w porze nocnej), a w wyniku realizacji inwestycji nie ulegnie znaczącej zmianie. Nie zakłada się zmiany natężenia ruchu na liniach kolejowych nr 290 i nr 344 w stosunku do stanu obecnego. Jedynie na nowo odbudowanej linii kolejowej nr 780 zwiększy się z 0 do 1 pociągu średnio na 2 dni. Biorąc pod uwagę nieznaczne obciążenie przedmiotowych linii ruchem pociągów towarowych, a także uwzględniając zastosowanie nowych technologii torowiska, tj. szyn bezстыkowych oraz podkładów strunobetonowych na podsypce, a także szlifowania szyn, na etapie eksploatacji (zarówno w porze dnia, jak i nocy) nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

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. Nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska, występujące w trakcie eksploatacji przedmiotowych linii kolejowych, związane mogą być z poważną awarią w transporcie. W każdym przypadku zagrożenie dla środowiska wiązać się będzie z ewentualnością uwolnienia paliwa lub substancji chemicznej i przedostania się jej do środowiska.

W kontekście ryzyka związanego ze zmianą klimatu należy zaznaczyć, iż z uwagi na nieznaczny ruch pociągów towarowych nie przewiduje się znaczącego wpływu na ogólną emisję gazów cieplarnianych. Przewidywane zmiany mikroklimatu będą minimalne i nie będą miały wpływu na funkcjonowanie innych elementów środowiska.

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

Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady rozbiórkowe oraz odpady budowlane należące głównie do grup:

- nr 15 – głównie zmieszane odpady opakowaniowe oraz opakowania inne (opakowania po materiałach budowlanych, opakowania po farbach i rozpuszczalnikach – opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone), a także różnego rodzaju sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i zużyte ubrania;
- nr 16 – głównie zużyte transformatory i kondensatory oraz inne zużyte urządzenia, a także zużyte baterie lub akumulatory;
- nr 17 – głównie odpady związane z właściwymi robotami na placu budowy: odpady rozbiórkowe z rozbiórki nastawni oraz pozostałości po starych elementach linii kolejowej

nr 780 – beton, gruz betonowy, gruz ceglany, zmieszane odpady z betonu i gruzu ceglanego, a także odpady z remontów i przebudowy dróg, drewno, szkło, aluminium, żelazo i stal (elementy pochodzące z rozbiórki, szyny, elementy przytwierdzeń, rozjazdy), kable, tłuczeń torowy oraz odpadowe masy ziemne (gleba i ziemia);

– nr 20 – głównie odpady komunalne;

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady należące do grup: grupy 13 – oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, grupy 15 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne, grupy 16 – zużyte urządzenia oraz elementy usuniętych urządzeń, niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń oraz baterie; grupy 17 – drewno i mieszaniny metali, miedź, brąz, mosiądz i aluminium, żelazo i stal, kable oraz tłuczeń torowy.

Odpady gromadzone będą w sposób selektywny, segregowane będą pod kątem rodzaju, składu, zawartości oraz sposobu zagospodarowania z podziałem na odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne. Odpady magazynowane będą w pojemnikach i kontenerach dostosowanych do właściwości fizycznych i chemicznych odpadów w wyznaczonych i odpowiednio zabezpieczonych do tego celu miejscach.

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

Na etapie budowy potencjalne oddziaływanie na zdrowie ludzi może być związane z okresowymi uciążliwościami transportu samochodowego, powodującego emisję zanieczyszczeń do atmosfery i hałasu. Emisja będzie miała charakter niezorganizowany i uzależniona będzie w szczególności od natężenia robót budowlanych i rozbiórkowych. Uciążliwości związane z oddziaływaniem na tych etapach będą ograniczone do minimum poprzez odpowiednią organizację prac i brak koncentrowania robót budowlanych w tym samym czasie. Prace odbywać się będą poza godzinami nocnymi.

Etap eksploatacji inwestycji nie powinien spowodować występowania ponadnormatywnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie ani przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji zanieczyszczających w powietrzu.

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

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

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne, w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z przekroczeniem rowu melioracyjnego oraz dwóch cieków – Dopływu z Łomnicy oraz Dopływu z Wrociszowa Dolnego.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Inwestycja usytuowana jest na zachodzie województwa dolnośląskiego w powiecie zgorzeleckim. W związku z powyższym, nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary górskie. Inwestycja częściowo przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

- 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 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478). Najbliżej położony obszar Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Przełomowa Dolina Nysy Łużyckiej (PLH020066) znajduje się w odległości około 0,8 km. Inwestycja realizowana będzie poza granicami głównych korytarzy ekologicznych. Wzdłuż tras kolejowych znajdują się pasy zadrzewień i zakrzewień.

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

Na terenie gmin Zgorzelec i Sulików, na których realizowane będzie przedsięwzięcie zanotowano przekroczenia bezno(a)pirenu. Jako główną przyczynę wystąpienia przekroczeń wskazano oddziaływanie emisji związanych z indywidualnym ogrzewaniem budynków.

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

Zabytkiem wpisanym do rejestru zabytków położonym w najmniejszej odległości od linii kolejowej nr 290 jest Pałac w miejscowości Łomnica (100 m od osi linii kolejowej nr 290 w km 10,700) z zabudowaniami gospodarczymi (50 m od osi linii kolejowej nr 290 w km 10,700) i Parkiem Pałacowym (20 m od osi linii kolejowej nr 290 w km 10,700). Nie przewiduje się ingerencji w obszar ww. obiektów ani parku. Roboty budowlane na danym odcinku będą polegać jedynie na przeprowadzeniu kabli i zapewnieniu odpowiedniej jakości zasilania w energię elektryczną wszelkich urządzeń wymagających zasilania na podg Wilka.

Oddziaływanie pośrednie budowy inwestycji będzie dotyczyć Parku Pałacowego oraz najbliższych położonych obiektów ujętych w gminnej ewidencji zabytków (m.in. osady oraz fortyfikacje położone w m. Wilka) i spowodowane będzie prowadzaniem prac ziemnych wykonywanych przy użyciu maszyn budowlanych w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów oraz obszarów chronionych kulturowo. Ewentualne oddziaływanie może wiązać się ze zwiększeniem stężenia pyłu w powietrzu atmosferycznym oraz narażeniem na drgania związane z prowadzonymi pracami budowlanymi. Oddziaływanie to zostanie ograniczone poprzez zabezpieczenie pojazdów przewożących materiały sypkie i pyłące, co pozwoli zmniejszyć zapylenie, a ograniczenie liczby przejazdów ciężkiego sprzętu zredukuje poziom drgań przenoszonych na grunt i otoczenie przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w sąsiedztwie terenu intensywnego osadnictwa historycznego (osadu XIII – XV w., ślad wczesnośredniowiecznego osadnictwa). Zakres niniejszej inwestycji nie będzie ingerował w teren udokumentowanych stanowisk archeologicznych (znajdują się one jedynie w zasięgu oddziaływania).

Podczas prac w granicach strefy ochrony archeologicznej zlokalizowanej w ciągu linii kolejowej nr 344 od km około 1,280 do km około 1,640 w przypadku natrafienia podczas robót ziemnych na obiekty mające charakter zabytku archeologicznego – o odkryciu niezwłocznie zostaną powiadomione służby ochrony zabytków.

- h) *gęstość zaludnienia:*

Zgodnie z przedłożoną informacją, gęstość zaludnienia wynosi: w gminie Sulików około 64 os/km², w gminie Zawidów około 681 os/km² oraz w gminie Zgorzelec około 62 os/km².

- i) *obszary przylegające do jezior:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia znajduje się zbiornik wodny Niedów.

- j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na obszarze zlewni pięciu jednostek planistycznych gospodarowania wodami – jednolitych – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP):

- Nysa Łużycka od Pliessnitz do Żareckiego Potoku o kodzie PLRW60001117453. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. z 2023 r., poz. 335), dalej zwanym *Planem*, ww. JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Nysa Łużycka w obrębie JCWP (dla łososia), zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Nysa Łużycka w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na naturalną podatność na presję wynikającą z potencjału sorpcyjnego zlewni oraz inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, procesy fizykochemiczne, zanieczyszczenia z przeszłości). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu (występującego w wodzie) – ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokajania potrzeby społeczno-ekonomicznej.
- Czerwona Woda o kodzie PLRW60000317449. Zgodnie z zapisami *Planu* ww. JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne).
- Witka od granicy państwa do ujścia o kodzie PLRW60000317429. Zgodnie z zapisami *Planu* ww. JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne, zanieczyszczenia z przeszłości). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu (występującego w wodzie) – ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokajania potrzeby społeczno-ekonomicznej.

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 105 o kodzie PLGW6000105, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i słabym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako zagrożona ilościowo nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i brak pogorszenia aktualnego stanu ilościowego (słaby stan ilościowy w zakresie bilansu wodnego). Przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych. Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi.

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

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

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

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

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

Inwestycja zlokalizowana jest w odległości około 4,5 km od granicy z Republiką Federalną Niemiec i około 2,5 km od granicy z Republiką Czeską. Lokalny charakter, nieznaczne obciążenie ruchem pociągów towarowych przedmiotowych odcinków linii kolejowych i parametry planowanej inwestycji eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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

Ze względu na rodzaj przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania oddziaływań o charakterze złożonym i wywierających wpływ na istniejącą infrastrukturę techniczną. Uciążliwości związane z etapem budowy będą miały charakter krótkotrwały (około 7 miesięcy) i odwracalny, ustąpią po zakończeniu prac. Przewidywany moment rozpoczęcia oddziaływania to rozpoczęcie prac przez Wykonawcę.

Z uwagi na skalę, charakter i lokalizację inwestycji, nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcie spowodowało dodatkowe uciążliwości na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego. Na etapie eksploatacji nie istnieje ryzyko przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie ani ponadnormatywnej emisji substancji do powietrza atmosferycznego.

d) *prawdopodobieństwa oddziaływania:*

Na etapie budowy można spodziewać się uciążliwości i oddziaływań w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz wytwarzania odpadów. Istnieje także możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przez substancje ropopochodne z potencjalnych wycieków z silników spalinowych maszyn i środków transportu. Inwestycja po zrealizowaniu nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie powinno wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. formy ochrony przyrody.

Warunek I.1 nałożono w celu zminimalizowania wpływu inwestycji na krajobraz poprzez zachowanie części roślinności wysokiej, zwłaszcza okazów o szczególnie cennych wartościach przyrodniczych, a przez to zachowanie potencjalnych siedlisk dla różnych gatunków zwierząt, w szczególności ptaków.

Warunek I.2 nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z realizacją inwestycji na chronione gatunki zwierząt, w szczególności na ptaki. Prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony

gatunkowej zwierząt (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380), w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz niszczenia gniazd, siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalisty ornitologa w przypadku realizacji prac w okresie lęgowym ptaków ma zagwarantować, iż prace związane z wycinką drzew i krzewów będą wykonywane bez szkody dla chronionych gatunków ptaków.

Warunki 1.3 – 1.5 mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałaniu nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszeniu napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, w szczególności płazów, gadów i małych ssaków – gatunków objętych ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* – nałożono działanie wskazane w warunku 1.6.

Warunek 1.7 nałożono w celu uniknięcia przedostawania się zanieczyszczeń do wody w zbiorniku wodnym Niedów, mogących wpływać negatywnie na organizmy wodne w nim bytujące.

e) *czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:*

Oddziaływania w fazie budowy przedsięwzięcia będą posiadały charakter czasowy (krótkotrwały), lokalny – obejmujący obszar robót i ustaną po realizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter trwały (ciągły) przez cały okres funkcjonowania inwestycji.

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:*

Z uwagi na skalę planowanych robót budowlanych oraz parametry i warunki eksploatacji planowanej inwestycji nie przewiduje się skumulowanego oddziaływania inwestycji z istniejącą infrastrukturą drogową.

g) *możliwości ograniczenia oddziaływania:*

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji określono warunki dotyczące realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, wobec czego nie powinna ona wywierać znaczącego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. formy ochrony przyrody.

Realizacja przedsięwzięcia i jego funkcjonowanie nie powinno być źródłem znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

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

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego

rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 7, art. 75 § 1 i art. 80 Kpa.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowi załącznik – charakterystyka przedsięwzięcia.

Pouczenie

Od decyzji, zgodnie z art. 129 § 1 i 2 Kpa, służy stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

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



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu
Katarzyna Łapińska

Dokonano opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji w wysokości 205 PLN oraz opłaty od pełnomocnictwa w wysokości 17 PLN na konto Gminy Wrocław nr 82 1020 5226 0000 6102 0417 7895.

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa reprezentowane przez:
Pan Zbigniew Drozdowski, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
ul. Parkowa 9, 58-302 Wałbrzych
2. Pozostałe strony postępowania w drodze obwieszczenia, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś

Do wiadomości:

1. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 22 listopada 2024 r., znak: WOOŚ.420.30.2024.JS.14, dla przedsięwzięcia pn.: „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn. „Modernizacja podg Wilka z przygotowaniem do zabudowy zdalnego sterowania” w ramach projektu „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów etap 3”.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie województwa dolnośląskiego, w powiecie zgorzeleckim, na obszarze gmin: Zgorzelec i Sulików oraz miasta Zawidów. Powierzchnia terenu, na którym będzie przedsięwzięcie wynosi około 16 ha. W zakresie przewidzianych prac objętych przedmiotowym przedsięwzięciem terenem inwestycji będą przede wszystkim tereny kolejowe, które są przekształcone antropogenicznie i zabudowane infrastrukturą kolejową. Analizowane odcinki projektowanych prac na liniach kolejowych nr 290, nr 344 i nr 780 będą miały łączną długość około 6,6 km. Dodatkowo, w związku z pracami związanymi z prowadzeniem kabli branż sterowania ruchem kolejowym (srk), telekomunikacyjnych, elektroenergetyki nietrakcyjnej nastąpi czasowe zajęcie terenu około 0,02 ha. Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w przeważającej części pomiędzy terenami rolniczymi, z rozproszoną zabudową mieszkaniową jednorodzinną miejscowości Wilka i Łomnica.

Przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie urządzeń sterowania ruchem kolejowym na posterunku ruchu odgałęźnym (podg) Wilka w celu umożliwienia zdalnego sterowania podg Wilka ze stacji Zawidów. Dodatkowo zakres robót obejmuje odbudowę około 0,9 km linii kolejowej nr 780 podg Wilka 1 – podg Wilka 2 i wymianę nawierzchni kolejowej w torze linii nr 290 (około 1 km) i nr 344 (około 0,4 km). Po odbudowie linii nr 780 pociągi dojeżdżające linią nr 344 – bez konieczności dojazdu do stacji Sulików i zmiany kierunku jazdy – będą mogły dotrzeć bezpośrednio do stacji Krzewina Zgorzelecka (na linii nr 290). Możliwość bezpośredniego dojazdu do stacji Krzewina Zgorzelecka skróci czas dojazdu.

Przedsięwzięcie w zakresie branży srk, telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej nietrakcyjnej będzie prowadzone na liniach kolejowych w kilometrach:

- linia kolejowa nr 290 - od około km 7,100 do około km 10,400,
- linia kolejowa nr 344 - od około km 0,076 do około km 2,400,
- linia kolejowa nr 780 - na całej długości linii od km 0,000 do około km 0,874.

Natomiast roboty w zakresie branży torowej będą wykonywane jedynie w poniżej przedstawionych kilometrach:

- nr 290 Mikułowa – Granica Państwa (Krzewina Zgorzelecka) od około km 8,145 do około km 9,171,
- nr 344 Wilka – Zawidów od około 0,076 do km 0,350 i od około km 0,844 do około km 0,998,
- nr 780 Wilka 2 – Wilka 1 od około km 0,000 do około km 0,874.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmować będzie:

- odbudowę toru linii nr 780 na długości około 0,9 km;
- wymianę nawierzchni kolejowej w torze linii nr 290 na długości około 1 km;
- wymianę nawierzchni kolejowej w torze linii nr 344 na długości około 0,4 km;
- wymianę jednego rozjazdu oraz zabudowę dwu nowych rozjazdów;

- wzmocnienie podtorza na liniach nr 290, nr 344 i nr 780 w zakresie wymiany nawierzchni i odbudowy;
- wykonanie izolacji przeciwwodnej nad przepustem w km 8,779 linii kolejowej nr 290;
- wykonanie odwodnienia podtorza linii kolejowych objętych zadaniem oraz przejazdu kolejowo-drogowego w km 8,282 linii nr 290;
- wykonanie wymiany nawierzchni drogowej na przejeździe kolejowo-drogowym w km 8,282 linii nr 290, wraz ze zmianą kategorii przejazdu, zabudową i wyprofilowaniem nawierzchni bitumicznej na drodze w granicach terenu kolejowego oraz wykonanie wygrozdzenia przejazdu;
- kompleksową wymianę urządzeń sterowania ruchem kolejowym na podg Wilka z przekaźnikowych na przekaźnikowo-komputerowe;
- przebudowę urządzeń TvU na potrzeby przejazdu kolejowo – drogowego oraz SKP, a także wymianę urządzeń łączności zapowiadawczej i zapewnienie połączenia kablowego między posterunkami ruchu Wilka i Zawidów;
- zabudowę instalacji oświetleniowej na przejeździe kolejowo-drogowym i w obrębie rozjazdów, a także urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów na wymienianym i nowo zabudowywanych rozjazdach;
- postawienie 3 nowych kontenerów (betonowych prefabrykowanych);
- rozbiórkę istniejącego budynku podg Wilka wraz z uporządkowaniem terenu po uruchomieniu nowego systemu srk.

Realizacja projektu ma na celu m.in.:

- poprawienie stanu technicznego nawierzchni kolejowej,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków oraz skrócenie czasu przewozu ładunków,
- zwiększenie bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym,
- zapewnienie odpowiedniej odporności infrastruktury na obecne i prognozowane zmiany klimatu.

Powyższe linie kolejowe będą liniami jednotorowymi, niezelektryfikowanymi, kategorii pierwszorzędnej. Projektuje się nową nawierzchnię kolejową z podkładami strunobetonowymi i nową podsypką tłuczniową.

Prędkość konstrukcyjna i prędkość jazdy na linii kolejowej nr 344 pozostaną bez zmian i będą wynosić 80 km/h. Dla linii kolejowej nr 290 prędkość konstrukcyjna pozostaje bez zmian 100 km/h, natomiast zmienia się prędkość jazdy z 60 km/h na 80 km/h. Linię kolejową nr 780 projektuje się na taką samą prędkość konstrukcyjną i jazdy $V=40$ km/h. Dodatkowo w ramach zadania projektuje się rozjazdy zwyczajne stanowiące połączenia węzłowe torów linii kolejowych nr 290, nr 344 i nr 780. W związku z zabudową 3 rozjazdów planuje się wykonanie korekty geometrii torów. Układ geometryczny torów w profilu zostanie dostosowany do istniejących rzędnych wysokościowych z uwzględnieniem zmiany typu nawierzchni kolejowej – wynikającej z różnicy wysokości nawierzchni projektowanej względem istniejącej. W zakresie zadania dla wszystkich torów linii kolejowych projektuje się jednakowy typ nawierzchni torowej jako tory szlakowe/główne zasadnicze z szynami nowymi, typu lekkiego, na podkładach strunobetonowych z podsypką tłuczniową.

W ramach przedmiotowego zadania przewiduje się przebudowę urządzeń srk na podg Wilka związaną z odtworzeniem linii kolejowej nr 780 (Wilka 1 - Wilka 2). Granice posterunku zostaną zmienione (wydłużone) w stosunku do obecnych. Planuje się zabudowę nowych przekaźnikowo-komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym ze stanowiskiem obsługi w nowoprojektowanej nastawni dysponującej stacją Zawidów. Urządzenia srk dla podg Wilka zostaną zabudowane w nowoprojektowanym kontenerze (betonowym prefabrykowanym, ocieplonym, z klimatyzacją), wstępnie ułożonym przy budynku nastawni, przewidzianej do rozbiórki. Do nowych urządzeń srk zostanie ułożona sieć kablowa w kanalizacji kablowej z miejscowymi pracami ziemnymi do urządzeń zainstalowanych przy torze.

Podstawowym sposobem odwodnienia podtorza będzie odwodnienie powierzchniowe w postaci otwartych rowów ziemnych o szerokości dna min. 0,40 m, głębokości min. 0,50 m i pochyleniu skarpy nie większym niż 1:1,5. W miejscach, gdzie ukształtowanie terenu lub lokalizacja granicy terenu kolejowego uniemożliwi wykonanie odwodnienia powierzchniowego, wykonane zostanie odwodnienie wgłębne w postaci drenaży, drenokolektorów i kolektorów

wraz ze studniami na ciągach odwodnienia. Odwodnienie wgłębne wykonane będzie w postaci ciągów odwodnieniowych, które przewiduje się wykonać z rur perforowanych w pełni sącących (drenaże), rur wielofunkcyjnych (drenokolektory) lub o przekroju pełnym (kolektory), z tworzyw sztucznych. Rury zostaną ułożone na podsypce piaskowej i zasypane zasypką filtracyjną (drenaże i drenokolektory) lub gruntem rodzimym (kolektory). Na ciągach odwodnienia przewiduje się studnie kontrolne i rewizyjne. Odbiornikami zebranej wody będą istniejące rowy zlokalizowane wzdłuż torów oraz gleba. W miejscu remontowanego przejazdu w km 8,282 linii kolejowej nr 290 wykonane zostanie odwodnienie podtorza w postaci drenaży z odprowadzeniem w do odwodnienia toru poza przejazdem. Na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do ziemi lub urządzeń wodnych Wnioskodawca uzyska stosowne pozwolenia wodnoprawne.

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę około 525 drzew i około 2 000 m² krzewów.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu

Katarzyna Łapinska