



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

WOOS.420.49.2023.MSA.41

Wrocław, dnia 17 kwietnia 2026 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 75 ust. 1a, art. 75 ust. 5, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 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 (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.)*, w związku z art. 15 ust. 1 *ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890)*, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 1 pkt 88 lit. a i lit. e *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.)*, a także art. 104 i art. 108 § 1 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691)*, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica z elektryfikacją” w wariantcie W1.**

**I. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane zamierzenie inwestycyjne polega na rewitalizacji linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica od ok. km 100+288 do ok. km 149+109, przebiegającym przez gminy: Kępno, Bralin, Perzów, Syców, Dziadowa Kłoda, Oleśnica oraz miasto Oleśnica. W zakres przedsięwzięcia wchodzi także przebudowa linii kolejowych nr 812, nr 813, nr 814 na terenie gminy Kępno, nr 143 na terenie miasta Oleśnica oraz nr 281 na terenie gminy Oleśnica i miasta Oleśnica. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje łącznie ok. 63,297 km następujących linii kolejowych:

- linia kolejowa nr 181 od ok. km 100+288 do ok. km 149+109 (łącznie ok. 48,821 km);
- linia kolejowa nr 812 od ok. km -0+326 do ok. km 3,449 (łącznie ok. 3,775 km);
- linia kolejowa nr 813 od ok. km 0+000 do ok. km 1+203 (łącznie ok. 1,203 km);
- linia kolejowa nr 814 od ok. km 0+000 do ok. km 1+419 (łącznie ok. 1,419 km);
- linia kolejowa nr 143 od ok. km 133+690 do ok. km 137+017 (łącznie ok. 3,327 km);
- linia kolejowa nr 281 od ok. km -0+355 do ok. km 4+397 (łącznie ok. 4,752 km).

Zakres planowanych prac obejmuje przede wszystkim:

- przebudowę układu torowego linii kolejowej nr 181 wraz z odwodnieniem oraz wzmocnieniem górnych partii podtorza w miejscach wybranych;

- wymianę toru szlakowego, torów głównych dodatkowych i bocznych na przebudowywanych posterunkach ruchu oraz układu torowego na stacjach granicznych;
- wymianę rozjazdów w torach szlakowych, głównych zasadniczych, głównych dodatkowych i bocznych;
- przebudowę nawierzchni torowej linii kolejowych nr 814, nr 813, nr 812;
- prace sieciowe oraz roboty kablowe na liniach kolejowych nr 143 i nr 281;
- rozbiórkę istniejących peronów i budowę nowych wraz z dojazdami, odwodnieniem, małą architekturą oraz elementami informacji pasażerskiej;
- budowę nowych podstacji trakcyjnych i modernizację istniejących podstacji trakcyjnych;
- wymianę nawierzchni przejazdowej oraz nawierzchni drogowej wraz z towarzyszącymi elementami ulic i odwodnienia przejazdów kolejowych w ciągu linii kolejowych nr 181, nr 812 i nr 814 oraz dróg dojazdowych;
- budowę i przebudowę sieci trakcyjnych;
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty);
- likwidację istniejących przepustów oraz wykonanie prac konserwacyjnych na przepustach;
- wykonanie systemu odwodnienia;
- wykonanie elementów sterowania ruchem kolejowym;
- wykonanie prac związanych z budową sieci i urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowę urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej;
- budowę nowej nastawni w stacji Kępno;
- przebudowę infrastruktury energetycznej;
- przebudowę istniejącej infrastruktury kolidującej z planowanym przedsięwzięciem;
- wycinkę drzew i krzewów oraz wykonanie nowych nasadzeń.

W ramach prac zaplanowano wykonanie układu torowego linii kolejowej nr 181 składającego się m.in. z toru projektowanego w technologii bezстыkowej, szyn stalowych, podkładów strunobetonowych wraz ze wzmocnieniem górnych partii podtorza.

Zaprojektowano także wykonanie układu torowego linii kolejowych nr 812, 813 i 814 składającego się m.in. z toru projektowanego w technologii bezстыkowej, szyn stalowych, podkładu strunobetonowego wraz ze wzmocnieniem podtorza.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie województwa dolnośląskiego w powiecie oleśnickim, na terenie gmin Syców, Dziadowa Kłoda, Oleśnica oraz miasta Oleśnica, a także na obszarze województwa wielkopolskiego w powiecie kępińskim, w gminach Kępno, Bralin i Perzów. Łączna długość linii kolejowych objętych zakresem przedsięwzięcia w województwie dolnośląskim wynosi ok. 36,925 km, a w województwie wielkopolskim ok. 26,372 km. Sumaryczna powierzchnia czasowego zajęcia terenu na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 30 tys. m<sup>2</sup> (ok. 19 tys. m<sup>2</sup> w granicach województwa dolnośląskiego i ok. 11 tys. m<sup>2</sup> w granicach województwa wielkopolskiego).

## **2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

1. Wszelkie prace budowlane w rejonie terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6<sup>00</sup> do godziny 22<sup>00</sup>. Dopuszcza się prowadzenie procesów technologicznych w porze nocy będących kontynuacją prac z pory dnia,

- których nie można przerwać oraz prac narzuconych przez gestorów obiektów kolizyjnych.
2. Teren budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie, np. poprzez zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia w bezdeszczowe i wietrzne dni oraz czyszczenie terenu z pozostałości sypkich materiałów budowlanych, ziemi i błota.
  3. Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca postoju pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych:
    - a) usytuować w odległości nie mniejszej niż 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem;
    - b) utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować;
    - c) zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego np. poprzez utwardzenie podłoża za pomocą płyt betonowych oraz uszczelnienia geowłókniną separacyjną w przypadku lokalizacji w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 322 Oleśnica, tj. na odcinku: LK181 od ok. km 139+100 do ok. km 149+300, LK143 od ok. km 133+700 do ok. km 134+400, a także od początku LK281 do ok. km 0+700 oraz w ok. km 2+120 – 4+300;
    - d) zlokalizować z uwzględnieniem następujących warunków:
      - w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych;
      - poza obszarami o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych stwierdzonych w km 136+400, 106+352, 106+161 oraz 103+300 LK181;
      - poza zasięgiem zagrożenia powodziowego, tj. poza odcinkiem od ok. km 120+000 do ok. km 120+400 LK181;
      - poza strefami ochronnymi ujęć wód, tj. poza odcinkami w ok. km 128+300 – 130+700 LK181 oraz w ok. km 3+180 – 4+400 LK281, przy czym nie dotyczy to zapleczy technologicznych niezbędnych do realizacji obiektów inżynierskich. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska wodno-gruntowego w pobliżu cieków jest konieczna dla budowy/przebudowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej powinno zostać uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych oraz szczelne sanitarium, z których ścieki bytowe będą regularnie wywożone do oczyszczalni ścieków.
  4. Wszelkie materiały sypkie gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
  5. Odpady niebezpieczne, w tym odpady ciekłe oraz płyny eksploatacyjne, magazynować selektywnie w szczelnych, zamykanych pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie gromadzonych w nich substancji, posadowionych na uszczelnionym podłożu, w miejscu odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych; wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
  6. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i oznakowanych miejscach, na utwardzonym

- podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem odcieku do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione podmioty.
7. Zdemontowany tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne magazynować na uszczelnionych placach składowych.
  8. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu następujących warunków:
    - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
    - w wydzielonej części pasa robót,
    - w sposób umożliwiający wykorzystanie go do prac odtworzeniowych,
    - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
  9. Tankowanie oraz serwis pojazdów obsługujących plac budowy wykonywać w miejscach utwardzonych, uszczelnionych i wyposażonych w środki do neutralizacji wycieków.
  10. W przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
  11. Prace w korytach cieków związane z przebudową mostów i przepustów prowadzić przy zachowaniu ciągłości przepływu wód w ciekach.
  12. Podczas prac rozbiórkowych i budowy obiektów mostowych zabezpieczyć wody cieku przed zanieczyszczeniem (np. poprzez zastosowanie osłon lub siatek podwieszonych pod obiektami). Systematycznie usuwać z koryta cieku elementy powstające z rozbiórki.
  13. Na bieżąco kontrolować stan techniczny ekranów akustycznych, w tym ewentualne uszkodzenia i ubytki mające wpływ na zmniejszenie ich skuteczności akustycznej. Stwierdzone nieprawidłowości niezwłocznie usuwać, nie dłużej jednak niż w ciągu 6 miesięcy od chwili stwierdzenia nieprawidłowości.
  14. Na etapie eksploatacji przeprowadzać cykliczne szlifowanie szyn.
  15. Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację (minimum raz na 3 lata) systemu odwodnienia linii kolejowej.
  16. Wycinkę drzew i krzewów zlokalizowanych na odcinkach:
    - linii kolejowej nr 181: od ok. km 107+500 do ok. km 108+500, od ok. km 109+800 do ok. km 110+200, od ok. km 112+800 do ok. km 113+100, od ok. km 118+400 do ok. km 119+000, od ok. km 125+800 do ok. km 126+800, od ok. km 127+700 do ok. km 128+200, od ok. km 130+700 do ok. km 132+600, od ok. km 135+100 do ok. km 135+800, od ok. km 139+300 do ok. km 139+800, od ok. km 143+000 do ok. km 144+000,
    - linii kolejowej nr 812: od ok. km 2+500 do ok. km 2+900, wykonać wyłącznie w okresie od 1 września do końca lutego.
  17. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Na odcinkach LK181 i LK812 niewymienionych w punkcie I.2.16 dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie od 1 marca do 31 sierpnia pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin i zasady prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 1 września do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
  18. Usunięcie drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm dziuplastych i/lub z odstającą korą prowadzić przy udziale specjalistów chiropterologa i entomologa, którzy przed wycinką dokonają oględzin pod kątem obecności stanowisk nietoperzy lub/i chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalny termin i sposób prowadzenia wycinki.

19. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, w szczególności poprzez:
  - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu),
  - maksymalnie skrócenie czasu narażenia korzeni na przesuszenie w okresie upałów, owijanie je miękką tkaniną i regularne zraszanie wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronienie przed przemrożeniem poprzez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym,
  - niezmiękanie poziomu gruntu oraz niezagęszczanie gleby w odległości 3-5 m od pni poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.
20. Przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych przeprowadzić kontrolę obiektów kubaturowych i obiektów inżynierskich pod kątem obecności nietoperzy. W przypadku konieczności zniszczenia ich schronień prace przeprowadzić pod nadzorem specjalisty chiropterologa (m.in. w zakresie terminu ich wykonania, czy też podjęcia działań kompensacyjnych w postaci montażu skrzynek dla nietoperzy).
21. Ewentualne prace ingerujące w koryta cieków: Widawa, Struga Parzynowska i Niesób przeprowadzić w terminie od 1 lipca do końca lutego, poza okresem tarła stwierdzonych gatunków ryb m.in. kozy *Cobitis taenia*, piskorza *Misgurnus fossilis*.
22. Przed rozpoczęciem robót – przy udziale specjalisty fitosocjologa – w sposób widoczny dla wykonawców prac, we wskazanych poniżej kilometrach linii kolejowej, wygrodzić taśmami ostrzegawczymi płyty siedlisk przyrodniczych: 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*): ok. 122+800 – 123+000 (LK181 strona prawa), ok. 143+200 – 143+500 (LK181 strona prawa) oraz użytku ekologicznego „Storczyk”: ok. 126+200 – 126+400 (LK181 obustronnie).
23. Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy związane z budową oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji we właściwe siedliskowo miejsce, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
24. Prace związane z ewentualnym umocnieniem dna i skarp koryt cieków ograniczyć do miejsc gdzie wynika to z uwarunkowań technicznych lub technologicznych i wykonać za pomocą materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonymi do naturalnych (tj. np. drewno, ziemia, kamień, żwir, biomasa biodegradowalna). Użycie gotowych betonowych elementów prefabrykowanych lub zaprawy betonowej ograniczyć wyłącznie do miejsc, gdzie jest to uzasadnione względami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa (np. w obrębie mostów). Do wykonywania umocnień skarp i dna cieków nie stosować koszy i materaców gabionowych.
25. Prace budowlane prowadzone w obrębie cieków oraz zbiorników wodnych stanowiących siedliska rozrodcze płazów wykonać pod nadzorem herpetologicznym poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca. Przed rozpoczęciem prac

osobniki, w każdym stadium rozwoju, odławiać przy pomocy czerpaków i przenosić poza obszar zagrożenia do odpowiednich siedlisk.

26. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w okresie między 15 marca a 30 października, wykonać tymczasowe bariery herpetologiczne na odcinkach linii kolejowych wskazanych w tabeli 1:

Tabela 1. Zestawienie tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych

Numer linii kolejowej	Lokalizacja (orientacyjny kilometr)	
	Strona lewa*	Strona prawa*
181	101+900 – 102+800**	102+200 – 102+800**
	103+100 – 104+300**	103+100 – 104+300**
	106+000 – 106+600	106+000 – 106+600
	109+400 – 110+300	109+400 – 110+300
	112+800 – 113+400	112+800 – 113+400
	120+100 – 120+500	120+100 – 120+500
	126+200 – 126+600	126+200 – 126+600
	127+300 – 128+200	127+300 – 128+200
	130+700 – 131+100	130+700 – 131+100
	132+000 – 132+700	132+000 – 132+700
	–	133+900 – 134+600
	135+000 – 135+300	135+000 – 135+300
	139+200 – 139+800	139+200 – 139+800
	142+800 – 144+000	142+800 – 144+000
136+000 – 136+600	136+000 – 136+600	
812	0+000 – 1+450**	0+000 – 1+450**
813	0+500 – 1+100**	0+500 – 1+100**
814	0+300 – 0+900**	0+300 – 0+900**

\* – strona linii kolejowej określona zgodnie z rosnącym kilometrażem

\*\* – w przypadku realizacji robót torowych na przedmiotowych odcinkach linii 181, 812, 813 i 814 w tym samym czasie ogrodzenia tymczasowe pokrywające się należy ze sobą skoordynować.

Wygradzenia zlokalizować w granicach terenu kolejowego i wykonać z odpowiedniego materiału zapewniającego trwały naciąg. Wygradzenia winny mieć wysokość minimum 60 cm n.p.t. i być rozpięte szczelnie na drewnianych palikach oraz wkopane w grunt na głębokość ok. 30 cm. Góra wygradzenia winna być zaopatrzona w tzw. „przewieszkę” wygiętą w stronę „od budowy”. Każdorazowo wygradzenie należy zakończyć w formie U-kształtnej, czyli tzw. „zawrotką”. Szczegółową lokalizację i długość wygradzeń, należy uzgodnić ze specjalistą herpetologiem na placu budowy. W razie konieczności ww. specjalista winien dostosować szczegółowy przebieg ogrodzenia dla płazów do lokalnych uwarunkowań terenowych i lokalnych korytarzy migracyjnych lub wskazać nowe miejsca wymagające zabezpieczenia. Zamontowane na terenie inwestycji bariery należy na bieżąco monitorować, a ewentualnie gromadzące się w obrębie terenu budowy płazy, przy udziale i pod nadzorem herpetologa, przenosić na siedliska zastępcze.

27. Każdorazowo przed przystąpieniem do likwidacji miejsc ze stagnującą wodą, w tym starych koryt cieków wodnych, winny być one skontrolowane przez nadzór przyrodniczy (z udziałem specjalisty herpetologa) pod kątem występowania w nich zwierząt, w szczególności płazów i gadów. W przypadku potwierdzenia ich występowania należy postępować zgodnie z zaleceniami ww. nadzoru.
28. Przed rozpoczęciem prac ziemnych w granicach obszaru kolejowego i linii rozgraniczających planowaną inwestycję, dokonać kontroli terenu przy udziale botanika pod kątem występowania stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych, mchów, porostów i grzybów. W przypadku ich stwierdzenia, specjalista winien wskazać dopuszczalny termin i zasady prowadzenia prac (w tym uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, przy czym w pierwszej kolejności rozważyć przeniesienie osobników na siedlisko zastępcze). W przypadku stwierdzenia stanowisk gatunków chronionych poza obszarem realizacji przedsięwzięcia, ale na obszarze szczególnie zagrożonym zniszczeniem czy przekształceniem – stanowisko pozostawić i widocznie zabezpieczyć lub wygrodzić.
29. Z terenu inwestycji usunąć okazy rdestowca ostrokończystego *Reynoutria japonica* przy zastosowaniu metod mieszanych polegających np. na wykaszaniu oraz zastosowaniu herbicydów. Uzyskaną biomasę, w tym kłocza, należy przekazać do utylizacji.
30. Zbiorcze raporty zawierające informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzonych działań, o których mowa w punktach I.2.17–I.2.18, I.2.20, I.2.22, I.2.25–I.2.28, II.1, a także dokumenty potwierdzające udział specjalisty (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań) przedłożyć do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu w okresie 60 dni od zakończenia poszczególnych prac z udziałem specjalistów.
- 3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 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:**
1. Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 2 z uwzględnieniem następujących warunków:
- ekrany zlokalizować jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne;
  - zastosować ekrany charakteryzujące się następującymi właściwościami:
    - jednolicebowy wskaźnik pochłaniania dźwięku powinien wynosić  $DL\alpha > 8$  dB;
    - jednolicebowy wskaźnik izolacyjności od dźwięków powietrznych powinien wynosić  $DLR > 25$  dB.

Tabela 2. Zestawienie projektowanych ekranów akustycznych

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu	Kilometraż końcowy ekranu	Strona*	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu
Linia kolejowa nr 814						
E01	1+215	1+320	Lewa	3,5	105	pochłaniający
Linia kolejowa nr 272						
E02	41+638	41+668	Prawa	3	35	pochłaniający
E03	41+692	41+814	Lewa	3,5	122	pochłaniający

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu	Kilometraż końcowy ekranu	Strona*	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu
Linia kolejowa nr 181						
E04	103+289	103+410	Lewa	3	123	pochłaniający
E05	103+670	103+716	Prawa	3,5	46	pochłaniający
E06	103+714	103+724	Prawa	3,5	10	pochłaniający
E07	103+730	103+783	Lewa	4	56	pochłaniający
E08	103+752	103+867	Prawa	4	115	pochłaniający
E09	103+867	104+296	Prawa	3	429	pochłaniający
E10	104+947	105+066	Prawa	3	119	pochłaniający
E11	106+164	106+191	Lewa	3	27	pochłaniający
E12	106+188	106+208	Lewa	3	20	pochłaniający
E13	107+002	107+071	Lewa	3	69	pochłaniający
E14	108+473	109+007	Lewa	3	534	pochłaniający
E15	109+004	109+023	Lewa	3	19	pochłaniający
E16	109+047	109+069	Lewa	3	23	pochłaniający
E17	109+065	109+598	Lewa	3	533	pochłaniający
E18	110+064	110+155	Lewa	4,5	94	pochłaniający
E19	110+496	110+706	Prawa	3,5	210	pochłaniający
E20	111+591	111+604	Prawa	3	13	pochłaniający
E21	111+599	111+640	Prawa	3	41	pochłaniający
E22	114+384	114+474	Lewa	3	90	pochłaniający
E23	114+390	114+503	Prawa	3	113	pochłaniający
E24	114+482	114+512	Lewa	3	33	pochłaniający
E25	114+921	115+063	Lewa	3	142	pochłaniający
E26	116+555	116+650	Prawa	3	95	pochłaniający
E27	118+793	118+933	Prawa	3	140	pochłaniający
E28	118+912	118+952	Lewa	3	40	pochłaniający
E29	118+949	118+961	Lewa	3	12	pochłaniający
E30	118+986	118+998	Lewa	3	12	pochłaniający
E31	118+993	119+034	Lewa	3	39	pochłaniający
E32	119+165	119+279	Prawa	3	114	pochłaniający
E33	119+544	119+627	Lewa	3	83	pochłaniający
E34	119+667	119+861	Prawa	3	194	pochłaniający
E35	128+400	128+425	Prawa	3	25	pochłaniający
E36	128+422	128+489	Prawa	3	67	pochłaniający
E37	128+664	128+733	Lewa	3	69	pochłaniający

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu	Kilometraż końcowy ekranu	Strona*	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu
E38	128+680	128+735	Prawa	3	55	pochłaniający
E39	128+756	128+807	Lewa	3	51	pochłaniający
E40	128+756	128+806	Prawa	3	50	pochłaniający
E41	137+373	137+514	Lewa	3	141	pochłaniający
E42	137+388	137+531	Prawa	3	143	pochłaniający
E43	137+511	137+531	Lewa	3	20	pochłaniający
E44	137+547	137+567	Lewa	3	20	pochłaniający
E45	137+563	137+758	Lewa	3	195	pochłaniający
E46	139+262	139+312	Prawa	3	50	pochłaniający

\* – stronę toru określono zgodnie z rosnącym kilometrażem linii kolejowej

- Zapewnić szczelne dla fali akustycznej połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
- W przypadku realizacji przezroczystych ekranów akustycznych zastosować na ekranach wzór w postaci czarnych kropek średnicy minimum 0,8 cm w odległości nie większej niż 14 mm od siebie, całkowicie pokrywający ekran, naniesiony metodą sitodruku lub nakleić na zainstalowane ekrany po zewnętrznej stronie drogi czarne lub białe paski taśmy o szerokości nie mniejszej niż 2 cm, w odległości nie większej niż 10 cm od siebie. Jako rozwiązania alternatywne dopuszcza się zastosowanie ekranów akrylowych z zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi tworzącymi obraz pionowych pasów o szerokość nie mniejszej niż 2 mm, rozmieszczonych w odległości nie większej niż co 28 mm lub ekrany (np. z pleksi) laminowane folią z nadrukowanymi poziomymi czarnymi liniami o szerokości nie mniejszej niż 2 mm w odległości nie większej niż 28 mm od siebie.
- Zaprojektować i wykonać absorbery przyszynowe w km LK181: 102+810 – 103+100, 102+809 – 103+094, 103+690 – 103+790, 128+710 – 128+780.
- Zachować rezerwę terenu pod ekrany akustyczne na odcinkach określonych w tabeli 3.

Tabela 3. Zestawienie lokalizacji rezerwy terenu pod ewentualne dodatkowe ekrany akustyczne

Oznaczenie rezerwy	Kilometraż początkowy LK181	Kilometraż końcowy LK181	Strona toru (zgodnie z rosnącym kilometrażem)
ER1	103+219	103+288	Lewa
ER2	104+159	104+254	Lewa
ER3	105+640	105+678	Prawa
ER4	112+682	112+756	Lewa
ER5	127+324	127+459	Prawa
ER6	127+617	127+870	Prawa
ER7	127+878	128+024	Lewa

ER8	127+967	128+134	Prawa
ER9	128+231	128+388	Prawa
ER10	128+336	128+387	Lewa
ER11	128+395	128+528	Lewa
ER12	130+787	130+856	Prawa
ER13	134+307	134+419	Prawa
ER14	137+104	137+373	Lewa
ER15	137+125	137+388	Prawa
ER16	138+146	138+268	Lewa
ER17	139+193	139+323	Lewa
ER18	139+335	139+455	Prawa
ER19	139+339	139+484	Lewa
ER20	143+311	143+472	Lewa
ER21	144+400	144+858	Lewa

6. Odwodnienie linii kolejowych realizować poprzez rowy otwarte, system drenaży i kolektorów oraz rowy chłonno-odparowujące z funkcją retencyjną. Wody opadowe i roztopowe odprowadzać do odbiorników naturalnych (cieków) lub urządzeń wodnych.
7. Przy odwodnieniu liniowym podtorza zastosować płytkie koryta o parabolicznym lub łukowym przekroju dna, np. typu słowackiego. Nie stosować tzw. krakowskich korytek.
8. W niżej wskazanych lokalizacjach linii kolejowej nr 181, tj.:
  - od ok. km 101+900 do ok. km 102+700,
  - od ok. km 103+100 do ok. km 104+300,
  - od ok. km 106+000 do ok. km 106+650,
  - od ok. km 109+450 do ok. km 110+350,
  - od ok. km 112+850 do ok. km 113+350,
  - od ok. km 120+150 do ok. km 120+450,
  - od ok. km 126+200 do ok. km 126+600,
  - od ok. km 127+300 do ok. km 128+200,
  - od ok. km 130+700 do ok. km 131+100,
  - od ok. km 132+000 do ok. km 132+700,
  - od ok. km 133+900 do ok. km 134+550,
  - od ok. km 135+000 do ok. km 135+400,
  - od ok. km 139+250 do ok. km 139+850,
  - od ok. km 142+850 do ok. km 143+950

zaprojektować rozwiązania polegające na pozostawianiu szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości min. 5 cm wraz z dodatkowym usypaniem ścieżek z droбноziarnistego kruszywa lub zastosowaniem rynien betonowych lub stalowych, o przekroju półokrągłym lub prostokątnym, ułatwiających przemieszczanie małym zwierzętom.
9. W kilometrażach linii kolejowej nr 181 wskazanych w tabeli 4 zaprojektować obiekty, które pełnić będą funkcje przejść dla zwierząt poprzez spełnianie minimalnych wymagań strefy przeznaczonej dla migracji.

Tabela 4. Zestawienie obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt

Kilometraż LK181	Rodzaj obiektu	Pełniona funkcja	Elementy zapewniające możliwość migracji
106+353	Most na cieku Niesób	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 1 m Światło pionowe nad półką min. 1,0 m
110+150	Przepust na cieku Szumna Woda	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,75 m Światło pionowe nad półką min. 1,0 m
126+298	Przepust na dopływie spod Nowego Dworu	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,75 m Światło pionowe nad półką min. 1,5 m
128+132	Most na rzece Widawa	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 1 m Światło pionowe nad półką min. 1,5 m
139+455	Przepust na cieku Ciesielska Woda	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,75 m Światło pionowe nad półką min. 1,0 m
139+534	Przepust na rowie melioracyjnym	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe nad półką min. 1,0 m
143+732	Przepust na cieku Ciesielska Woda	Przejście dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,75 m Światło pionowe nad półką min. 1,0 m

10. Półki w obiektach pełniących funkcję przejść dla małych zwierząt, wskazane w punkcie I.3.9, winny być wykonane w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (pasy powinny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach obiektu, bez żadnych uskoków terenu, a dojścia do pasów powinny posiadać nachylenie 1:3 – 1:5). Powierzchnię półek przykryć warstwą ziemi, piasku lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darnią. Nie stosować koszy gabionowych jako elementów stanowiących pasy w przejściach dla zwierząt.

**II. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej polegającej na następujących działaniach:**

1. Wprowadzić nowe nasadzenia drzew i krzewów na terenach leśnych zarządzanych przez Nadleśnictwo Oleśnica Śląska i Nadleśnictwo Syców, w liczbie co najmniej równej powierzchni ok. 13,5 ha – biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, jak również wymogi bezpieczeństwa. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów (oraz ich odmiany hodowlane), np. dąb szypułkowy *Quercus robur*, buk zwyczajny *Fagus sylvatica*, grab zwyczajny *Carpinus betulus*, lipa drobnolistna *Tilia*

*cordata*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*. Sadzonki drzew powinny mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę oraz obwody pni minimum 10–12 cm. Nie stosować gatunków inwazyjnych. Nasadzeń dokonać przy udziale specjalisty dendrologa w okresie wiosennym lub jesiennym. Podczas okresu wegetacji, w okresie suszy, regularnie podlewać sadzonki przez co najmniej 2 lata.

### III. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej:

#### 1. W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na obszary podlegające ochronie akustycznej.

Pomiary należy wykonać po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania w celu porównania wielkości prognozowanego poziomu hałasu przedstawionego w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem oraz oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń minimalizujących oddziaływanie inwestycji na klimat akustyczny. W ramach analizy należy wykonać pomiary poziomu hałasu w przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na terenach, dla ochrony których zlokalizowane zostały ekrany akustyczne, a także na odcinkach, na których pozostawiono rezerwę terenu oraz w miejscach, gdzie dochodzi do oddziaływań skumulowanych z innymi liniami kolejowymi, a w szczególności w lokalizacjach wskazanych w tabeli 5. Ponadto, w przypadku powstania nowych zabudowań bądź terenów chronionych akustycznie i wykorzystywanych zgodnie z ich funkcją, punkty pomiarowe należy zlokalizować również w tych miejscach, gdzie może dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Należy zapewnić wykonanie pomiarów przez akredytowane laboratorium.

Tabela 5. Lokalizacja punktów pomiarowych do analizy porealizacyjnej

Oznaczenie punktu	Orientacyjny kilometr	Strona toru (zgodnie z rosnącym kilonetrem)
Linia kolejowa nr 813		
PDH-1	1+037	Lewa
PDH-2	1+110	Prawa
PDH-3	1+152	Lewa
Linia kolejowa nr 181		
PDH-4	102+942	Prawa
PDH-5	103+352	Lewa
PDH-6	103+741	Lewa
PDH-7	103+811	Prawa
PDH-8	105+025	Prawa
PDH-9	106+204	Lewa
PDH-10	107+063	Lewa
PDH-11	109+016	Lewa
PDH-12	110+096	Lewa
PDH-13	110+370	Prawa
PDH-14	111+595	Prawa

PDH-15	112+190	Lewa
PDH-16	114+488	Prawa
PDH-17	114+508	Lewa
PDH-18	115+010	Lewa
PDH-19	116+570	Prawa
PDH-21	118+859	Prawa
PDH-22	119+225	Prawa
PDH-23	119+607	Lewa
PDH-20	119+729	Prawa
PDH-24	123+124	Prawa
PDH-25	128+419	Prawa
PDH-26	128+717	Lewa
PDH-27	128+771	Prawa
PDH-28	137+386	Lewa
PDH-29	137+518	Lewa
PDH-30	137+604	Lewa
PDH-31	139+299	Prawa

Wyniki z przeprowadzonych pomiarów hałasu należy odnieść do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na tych terenach zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa na czas złożenia analizy porealizacyjnej. W przypadku niedotrzymania poziomów dopuszczalnych należy zaproponować dodatkowe rozwiązania zabezpieczające przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Analizę porealizacyjną należy przedstawić organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz Marszałkowi Województwa Dolnośląskiego w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Dla odcinka przebiegającego przez województwo wielkopolskie należy przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, również w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

## **2. W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.**

1. W drugim i piątym roku po oddaniu do użytkowania linii kolejowej prowadzić analizę skuteczności zastosowanych zabezpieczeń minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na gatunki zwierząt, obejmującą ocenę funkcjonalności wykonanych wszystkich przejść dla zwierząt (tj. płazy i gady) i ocenę śmiertelności zwierząt w ich rejonie (tj. płazy, gady) w zakresie wykonania – przy udziale specjalisty herpetologa – bezpośrednich obserwacji migrujących osobników płazów w obrębie obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt. Obserwacje winny polegać na oznaczeniu i liczeniu wszystkich osobników płazów stwierdzonych na powierzchni przejścia. Badania przeprowadzić w okresach charakterystycznych dla migracji wiosennych (od 1 marca do 31 maja) i jesiennych (od 1 września do 30 listopada). W każdym z ww. okresów w trakcie pory wieczornej lub nocnej przeprowadzić, na każdym z obiektów, przynajmniej 4 kontrole w odstępach

5–10 dniowych (uzależnionych od warunków pogodowych i aktywności płazów i gadów), razem nie mniej niż 8 kontroli na każdym z obiektów. W przypadku stwierdzenia braku efektywności zastosowanych rozwiązań minimalizujących, niezwłocznie zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wykonać wskazane przez specjalistę działania dodatkowe w celu poprawy efektywności.

Analizę porealizacyjną należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu w terminie 60 dni od jej zakończenia. Dla odcinka przebiegającego przez województwo wielkopolskie należy przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu również w terminie 60 dni od jej zakończenia.

**IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 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.**

**V. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

**VI. Integralną częścią decyzji jest Załącznik nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**

### **Uzasadnienie**

Wnioskiem z dnia 19 września 2023 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie (zwana dalej Wnioskodawcą) zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica z elektryfikacją”.

Z uwagi na braki formalne wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 27 września 2023 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTK.1, wezwał Wnioskodawcę do jego uzupełnienia. Pismem z dnia 12 października 2023 r. Wnioskodawca przedłożył wymagane uzupełnienie wniosku.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl/>) pod numerem 208/2023.

W toku postępowania przeanalizowano materiały dowodowe, w tym przedłożoną wraz z wnioskiem *Kartę informacyjną przedsięwzięcia (zespół autorów pod kierownictwem mgr. Macieja Kaczmarzkiego, wrzesień 2023 r.)*, zwaną dalej *Kip*, wyjaśnienia i uzupełnienia Wnioskodawcy i stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 1 pkt 88 lit. a i lit. e *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zwanej dalej *ustawą ooś*, organem właściwym do

wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Natomiast zgodnie z art. 75 ust. 5 *ustawy ooś*, w przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wykraczającego poza obszar jednego województwa, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie. Przedmiotowa inwestycja planowana jest do zrealizowania w województwie dolnośląskim i wielkopolskim, z czego większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie województwa dolnośląskiego. Zatem organem prowadzącym postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

W związku z tym, że liczba stron przedmiotowego postępowania przekracza 10, działając na podstawie art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, biorąc pod uwagę dyspozycję art. 15 ust. 1 *ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu powiadamiał strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenie publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu, a także na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Obwieszczenia przesyłane były równoległe do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z prośbą o upublicznienie w trybie ww. podstawy prawnej.

Obwieszczeniem z dnia 16 października 2023 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.2 oraz znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu powiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz złożenia uwag i wniosków, miejscu przechowywania akt sprawy, a także formie składania uwag i wniosków i organie właściwym do ich rozpatrywania. Wnioskodawca został o powyższym poinformowany zawiadomieniem z dnia 16 października 2023 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.3.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 24 października 2023 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.5, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie części inwestycji realizowanej na terenie województwa wielkopolskiego. Pismami z dnia 24 października 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.6) oraz do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu (znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.7) o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 26 października 2023 r. Wnioskodawca przedłożył dodatkowe wyjaśnienia w zakresie korekty informacji zawartej w *Kip* na temat lokalizacji przedsięwzięcia. Pismami z dnia 3 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.8, WOOŚ.420.49.2023.MTA.9,

WOOŚ.420.49.2023.MTA.10, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu przekazał ww. wyjaśnienia kolejno do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu.

Informacja o powyższym, w tym o wystąpieniach do ww. organów, została przekazana stronom postępowania w treści obwieszczenia z dnia 3 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.11.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu w opinii z dnia 9 listopada 2023 r., znak ZNS.9022.5.18.2023.MŚ, wyraził stanowisko o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 9 listopada 2023 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy, a następnie, pismem z dnia 16 listopada 2023 r., wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia *Kip*. Odpowiedź na ww. wezwanie została przedłożona do wiadomości Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 14 grudnia 2023 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: WR.RZŚ.4901.36.2023.JH, stwierdził, iż nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia 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, paliwem, olejami, itp.
5. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopki przed ich zalaniem wodami opadowymi lub roztopowymi oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwadniania wykopków budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Na odwadnianie wykopków budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopków, zgodnie z *ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne*, należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
6. Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopków gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych lub 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. Podczas realizacji inwestycji wodę na cele bytowe i budowlane dostarczać beczkowozami lub w formie butelkowanej.
10. Na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe gromadzić w przenośnych urządzeniach sanitarnych, a następnie przekazywać do zagospodarowania wyspecjalizowanym podmiotom.
11. Planowane do wybudowania budynki kubaturowe w ramach możliwości podłączyć do istniejących sieci wodociągowych i kanalizacyjnych. W przypadku konieczności wykonania studni oraz posadowienia zbiornika bezodpływowego na ścieki lub wykonania indywidualnej oczyszczalni ścieków uzyskać stosownie pozwolenia i decyzje.
12. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzać powierzchniowo do rowów otwartych, a następnie do odbiorników (cieków).
13. Przed realizacją inwestycji na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, zgodnie z ustawą Prawo Wodne należy uzyskać stosowne decyzje administracyjne.
14. Odpady magazynować w szczelnych pojemnikach ustawionych na utwardzonej powierzchni, zabezpieczonych przed niekorzystnym wpływem warunków atmosferycznych i dostępem osób trzecich. Odpady przekazywać, po zebraniu partii transportowej, uprawnionym podmiotom, w celu ich dalszego zagospodarowania. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia odpadami gleby, wód powierzchniowych i podziemnych.
15. Prace prowadzone w obrębie obiektów inżynierskich nad ciekami lub rowami prowadzić w sposób niezaburzający dynamiki przepływu wód oraz w sposób zapobiegający ich zanieczyszczeniu.

Spośród wymienionych wyżej wymagań Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uwzględnił warunki Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wskazane w punktach: 1, 3, 4, 6, 8, 12, 14 i 15 uznając je za zasadne wobec możliwych do wystąpienia oddziaływań na środowisko oraz adekwatne do skali i charakteru planowanej inwestycji. Warunki te zostały uwzględnione w punktach I.2.3–I.2.6, I.2.9, I.2.11, I.2.12, I.3.6 sentencji niniejszej decyzji. Część z nich uległa jednak doprecyzowaniu oraz rozszerzeniu tak, aby były wykonalne i mierzalne. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu nie uwzględnił warunków sformułowanych zbyt ogólnie i nieprecyzyjnie lub też jednoznacznie wynikających z przepisów prawa (tj. warunków wskazanych w punktach: 2, 5, 7, 9-11 oraz 13).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z dnia 23 listopada 2023 r., znak WOO-II.4220.230.2023.ET.1, wyraził opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do części inwestycji przebiegającej przez województwo wielkopolskie oraz wskazał zakres zagadnień wymaganych do przeanalizowania i uwzględnienia w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji i uwzględnieniu stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, biorąc pod uwagę kryteria zawarte w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś*, uznał, iż planowane przedsięwzięcie może znacząco oddziaływać na środowisko i tym samym wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym, postanowieniem z dnia 5 lutego 2024 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.13, Regionalny

Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego na środowisko oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodny z art. 66 *ustawy o oś*, ze szczególnym uwzględnieniem:

1. Analizy wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym:
  - a) oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze i krajobraz, w szczególności na przyrodę i krajobraz obszaru Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska” oraz funkcjonowanie szlaków migracyjnych zwierząt, w tym korytarza krajowego Stawy Milickie – Bory Stobrawskie (GKPdC-14) i lokalnych korytarzy, oraz propozycji zastosowania środków ograniczających ewentualny negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i krajobraz na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji;
  - b) analizy oddziaływania przedsięwzięcia na siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków zwierząt wymienionych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1713)*;
  - c) oceny oddziaływania na gatunki grzybów, roślin i zwierząt chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408)*, *z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409)* i *z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380)* oraz gatunków zagrożonych wyginięciem (np. znajdujących się na krajowej bądź regionalnej czerwonej liście) lub rzadkich;
  - d) analizy oddziaływania przedsięwzięcia na różnorodność biologiczną;
  - e) przeprowadzenia weryfikacji siedlisk i żerowisk ptaków oraz stanowisk gatunków chronionych roślin i zwierząt, a także siedlisk przyrodniczych na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej przez odpowiednich specjalistów w okresie aktywności zwierząt i wegetacji roślin. Inwentaryzacja faunistyczna winna obejmować okres lęgowy ptaków i rozrodczy innych grup zwierząt, dyspersji polęgowej i migracji sezonowych, z uwzględnieniem miejsc odpoczynku i żerowania ptaków oraz zimowania nietoperzy, tak aby właściwie określić znaczenie terenu planowanej inwestycji dla gatunków zwierząt, w szczególności ptaków;
2. Ochrony przed hałasem i wibracjami, w tym w szczególności:
  - a) określenia wartości poziomów hałasu na granicy terenów wymagających ochrony przed hałasem oraz przed elewacją budynków o funkcji chronionej zlokalizowanych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, z uwzględnieniem natężenia ruchu wyrażonego jako rzeczywista (całkowita) liczba pociągów;
  - b) przedstawienia skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z innymi planowanymi i istniejącymi przedsięwzięciami w ramach tego samego rodzaju źródła hałasu (drogi, linie kolejowe), określając poziom hałasu od przedmiotowego przedsięwzięcia, poziom hałasu od innych planowanych i istniejących przedsięwzięć oraz poziom hałasu od wszystkich przedsięwzięć, których oddziaływania mogą się kumulować;
3. Oddziaływania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, w tym m.in.:
  - a) wskazania zakresu prac w obrębie cieków wodnych i przeanalizowania możliwych do wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko w tym zakresie;

- b) analizy i charakterystyki oddziaływania w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oraz wskazania ostatecznych odbiorników z uwzględnieniem możliwości przyjęcia dodatkowych ilości wód opadowych i roztopowych;
4. Analizy oddziaływań w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego, w tym przedstawienia informacji o aktualnym poziomie tła substancji w powietrzu atmosferycznym (tj. wartości stężeń średniorocznych) oraz wykonania analizy oddziaływania przedsięwzięcia na stan jakości powietrza podczas jego realizacji i eksploatacji.

Dane o postanowieniu o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem: 26/2024.

Obwieszczeniem z dnia 6 lutego 2024 r., znak: WOOS.420.49.2023.MTA.14, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował strony postępowania o wydanym postanowieniu o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wypełniając dyspozycję ustawową art. 63 ust. 5 *ustawy ooś*, postanowieniem z dnia 1 marca 2024 r., znak: WOOS.420.49.2023.MTA.15, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. O powyższym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 1 marca 2024 r., znak: WOOS.420.49.2023.MTA.16.

W dniu 14 listopada 2024 r. Wnioskodawca przedłożył *Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica z elektryfikacją” (kierujący zespołem autorów: mgr Daniel Maranda, październik 2024 r.)*, zwany dalej *Raportem*, co skutkowało ustąpieniem przyczyn uzasadniających zawieszenie postępowania.

Postanowieniem z dnia 21 listopada 2024 r., znak: WOOS.420.49.2023.MTA.17, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. O wydanym postanowieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 21 listopada 2024 r., znak: WOOS.420.49.2023.MTA.18.

Dane o *Raporcie* zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem: 274/2024.

Pismem z dnia 27 grudnia 2024 r., znak: WOOS.420.49.2023.MTA.19, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, na podstawie art. 50 § 1 *Kpa*, wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia treści *Raportu*. Uzupełnienie dotyczyło m.in. zakresu i lokalizacji inwestycji (w związku z nowo przedłożonymi mapami obejmującymi teren i obszar oddziaływania inwestycji), kwalifikacji przedsięwzięcia, analizy wariantów alternatywnych, natężenia ruchu pociągów oraz oddziaływania akustycznego, a także oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w zakresie: planowanej wycinki drzew i krzewów, działań kompensacyjnych za wycinkę i zniszczenie fragmentów płatów siedlisk przyrodniczych oraz planowanego monitoringu dotyczącego oceny skuteczności przejść dla teriofauny lądowej. W odpowiedzi na ww. wezwanie w dniu 29 stycznia 2025 r. Wnioskodawca przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienia w formie Aneksu nr 1 do *Raportu*.

Z uwagi na fakt, iż dokumentacja w dalszym ciągu wymagała uzupełnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 11 marca 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.21, wezwał Wnioskodawcę do złożenia dalszych wyjaśnień do informacji zawartych w treści Aneksu nr 1 oraz *Raportu*, m.in. w przedmiocie aktualizacji obszaru oddziaływania przedsięwzięcia, kwalifikacji, analizy wariantów oraz analizy akustycznej, a także nasadzeń kompensacyjnych. Wnioskodawca, pismami z dnia 28 marca 2025 r. oraz 5 maja 2025 r., przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienia do treści *Raportu* w formie Aneksu nr 2 w zakresie wymaganym w ww. wezwaniu.

Pismem z dnia 9 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.23, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o wydanie opinii dla przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie części inwestycji realizowanej na terenie województwa wielkopolskiego. Pismami z dnia 9 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.24 oraz WOOŚ.420.49.2023.MTA.25, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił kolejno do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o informację w zakresie podtrzymania stanowiska, z uwagi na aktualizację informacji dotyczących zakresu realizacji i przewidywanego zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

O ww. czynnościach, w tym o uzupełnieniach dokumentacji oraz wystąpieniu do ww. organów opiniujących, strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 20 marca 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.22 oraz z dnia 9 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.26.

Pismem z dnia 19 maja 2025 r., znak: ZNS.9022.5.24.2025.MŚ, Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu zgłosił brak uwag i podtrzymał swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie, wyrażone w opinii sanitarnej z dnia 9 listopada 2023 r., znak: ZNS.9022.5.18.2023.MŚ. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 23 maja 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.36.2023.JH, również podtrzymał swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie, zawarte w opinii z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: W.RZŚ.4901.36.2023.JH.

Na podstawie art. 50 § 1 *Kpa*, w związku z art. 75 ust. 5 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wezwał Wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień do *Raportu* w zakresie wskazanym w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 12 czerwca 2025 r., znak: WOO-II.4221.7.2025.AON.1.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował strony o powyższych etapach postępowania obwieszczeniem z dnia 10 lipca 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.29.

Pismem z dnia 17 lipca 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.30, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o wydanie opinii dla przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie części inwestycji realizowanej na terenie województwa wielkopolskiego w związku z uzupełnieniem materiału dowodowego przez Wnioskodawcę (Aneks nr 3 z dnia 14 lipca 2025 r.).

Pismami z dnia 21 sierpnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.31, oraz z dnia 16 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MSA.33, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wzywał Wnioskodawcę do złożenia kolejnych wyjaśnień do *Raportu* w zakresie wskazanym w postanowieniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 20 sierpnia 2025 r., znak: WOO-II.4221.7.2025.AON.2 oraz z dnia 14 października 2025 r., znak: WOO-II.4221.7.2025.AON.3.

Pismami z dnia 18 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.32, oraz z dnia 12 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MSA.34, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu ponownie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o wydanie opinii dla przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie części inwestycji realizowanej na terenie województwa wielkopolskiego w związku z uzupełnieniem materiału dowodowego (Aneks nr 4 z dnia 6 września 2025 r. i Aneks nr 5 z dnia 6 listopada 2025 r.).

O ww. czynnościach strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 20 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MTA.35.

Pismem z dnia 2 grudnia 2025 r. Wnioskodawca przedłożył sprostowanie w sprawie kilometrażu na granicy województw podanego w treści *Raportu*.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z dnia 16 grudnia 2025 r., znak: WOO-II.4221.7.2025.AON.4, wyraził opinię w sprawie dotyczącej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w części przebiegającej przez województwo wielkopolskie i określił warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz wymagania konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*. W swoim postanowieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wskazał następujące warunki:

1. Wszelkie prace budowlane, w rejonie terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Dopuszcza się prowadzenie procesów technologicznych w porze nocy będących kontynuacją prac z pory dnia, których nie można przerwać oraz prac narzuconych przez gestorów obiektów kolizyjnych, pod warunkiem zachowania akustycznych standardów jakości środowiska.
2. Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych:
  - a) zlokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem;
  - b) wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
  - c) zlokalizować na terenach o niskich walorach szaty roślinnej, poza obszarami chronionymi, a także poza terenami leśnymi, dolinami cieków naturalnych oraz miejscami występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczy;
  - d) utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować;
  - e) nie lokalizować:
    - na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych,
    - w bezpośrednim sąsiedztwie – nie bliżej niż 50 m od zbiorników wodnych oraz cieków,
    - poza zasięgiem zagrożenia powodziowego, tj. poza odcinkiem od km 120+000 do km 120+263,przy czym, nie dotyczy do zapleczy technologicznych, niezbędnych do realizacji obiektów inżynierskich.
3. Wszelkie sypkie materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
4. Odpady niebezpieczne, w tym odpady ciekłe oraz płyny eksploatacyjne magazynować w szczelnych zamykanych pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie gromadzonych w nich substancji, posadowionych na uszczelnionym podłożu, w miejscu odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym przed działaniem czynników

- atmosferycznych; wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
5. Zdemontowany tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne magazynować na uszczelnionych placach składowych.
  6. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
    - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
    - w wydzielonej części pasa robót,
    - w sposób umożliwiający wykorzystanie go do prac rekultywacyjnych,
    - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
  7. Tankowanie oraz naprawę pojazdów obsługujących plac budowy wykonywać w miejscach utwardzonych, uszczelnionych i wyposażonych w środki do neutralizacji wycieków.
  8. W przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
  9. Prace w korytach cieków wodnych, związane z przebudową mostów i przepustów, prowadzić przy najniższych prognozowanych stanach wód, przy zachowaniu ciągłości przepływu wód w ciekach.
  10. Podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich zabezpieczyć wody cieku przed zanieczyszczeniem. Systematycznie usuwać z koryta cieku elementy powstające z rozbiórki.
  11. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego. Wycinkę drzew dziuplastych oraz o pierśnicy przekraczającej 150 cm przeprowadzić pod nadzorem chiropterologicznym.
  12. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
    - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
    - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
    - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesuszaniem i przemarzaniem;
    - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
  13. Przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych przeprowadzić kontrolę obiektów kubaturowych i obiektów inżynierskich pod kątem obecności nietoperzy. W przypadku konieczności zniszczenia siedlisk, podjąć działania kompensacyjne w postaci montażu skrzynek rozrodczych dla nietoperzy.
  14. Prace ingerujące w koryta cieków: Parzynowska Struga i Niesób przeprowadzić w terminie od 1 lipca do końca lutego, poza okresem tarła stwierdzonych gatunków ryb.
  15. Prace budowlane prowadzone w obrębie cieków oraz zbiorników wodnych stanowiących potencjalne siedliska rozrodcze płazów, wykonać pod nadzorem herpetologicznym poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca. Przed rozpoczęciem prac osobniki, w każdym stadium rozwoju, odławiać przy pomocy czerpaków i przenosić poza obszar zagrożenia do odpowiednich siedlisk.
  16. Przed rozpoczęciem i w trakcie trwania prac budowlanych w okresie między 15 marca a 30 października, obszar prowadzenia robót, na odcinkach wskazanych w tabeli 1 wygrodzić przed dostępem płazów przy pomocy tymczasowych ogrodzeń

herpetologicznych wykonanych z odpowiedniego materiału i trwałego naciągu, o następujących parametrach:

- wysokość części nadziemnej co najmniej 50 cm n.p.t.;
- głębokość zakopania w gruncie co najmniej 10 cm;
- górna krawędź ogrodzenia o szerokości 5 cm, odgięta w formie przewieszki na zewnątrz, w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45-90° a zakończenie ogrodzenia w kształcie litery U.

Ogrodzenie utrzymywać we właściwym stanie w całym okresie aktywności płazów, tj. do końca października oraz do momentu zakończenia prac realizacyjnych.

Tabela 1

Numer linii kolejowej	Lokalizacja tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych (kilometraż)	
	Strona lewa	Strona prawa
181	101+900 – 102+800	102+200 – 102+800
	103+100 – 104+300	103+100 – 104+300
	106+000 – 106+600	106+000 – 106+600
	109+400 – 110+300	109+400 – 110+300
	112+800 – 113+400	112+800 – 113+400
	120+100 – 120+500	120+100 – 120+500
812	0+000 – 1+450	0+000 – 1+450
813	0+300 – 0+900	0+300 – 0+900
814	0+500 – 1+100	0+500 – 1+100

Strona linii kolejowej określona zgodnie z rosnącym kilometrażem

17. Na etapie prowadzenia prac ziemnych minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenieść w bezpieczne miejsce, poza teren realizacji prac budowlanych. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

18. Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 2.

Tabela 2

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu	Kilometraż końcowy ekranu	Strona	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu
Linia kolejowa nr 814						
E01	1+215	1+320	Lewa	3,5	105	pochłaniający
Linia kolejowa nr 272						
E02	41+638	41+668	Prawa	3	35	pochłaniający
E03	41+692	41+814	Lewa	3,5	122	pochłaniający
Linia kolejowa nr 181						
E04	103+289	103+410	Lewa	3	123	pochłaniający
E05	103+670	103+716	Prawa	3,5	46	pochłaniający
E06	103+714	103+724	Prawa	3,5	10	pochłaniający
E07	103+730	103+783	Lewa	4	56	pochłaniający
E08	103+752	103+867	Prawa	4	115	pochłaniający
E09	103+867	104+296	Prawa	3	429	pochłaniający
E10	104+947	105+066	Prawa	3	119	pochłaniający
E11	106+164	106+191	Lewa	3	27	pochłaniający
E12	106+188	106+208	Lewa	3	20	pochłaniający
E13	107+002	107+071	Lewa	3	69	pochłaniający

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu	Kilometraż końcowy ekranu	Strona	Wysokość [m]	Długość [m]	Typ ekranu
E14	108+473	109+007	Lewa	3	534	pochłaniający
E15	109+004	109+023	Lewa	3	19	pochłaniający
E16	109+047	109+069	Lewa	3	23	pochłaniający
E17	109+065	109+598	Lewa	3	533	pochłaniający
E18	110+064	110+155	Lewa	4,5	94	pochłaniający
E19	110+496	110+706	Prawa	3,5	210	pochłaniający
E20	111+591	111+604	Prawa	3	13	pochłaniający
E21	111+599	111+640	Prawa	3	41	pochłaniający
E22	114+384	114+474	Lewa	3	90	pochłaniający
E23	114+390	114+503	Prawa	3	113	pochłaniający
E24	114+482	114+512	Lewa	3	33	pochłaniający
E25	114+921	115+063	Lewa	3	142	pochłaniający
E26	116+555	116+650	Prawa	3	95	pochłaniający
E27	118+793	118+933	Prawa	3	140	pochłaniający
E28	118+912	118+952	Lewa	3	40	pochłaniający
E29	118+949	118+961	Lewa	3	12	pochłaniający
E30	118+986	118+998	Lewa	3	12	pochłaniający
E31	118+993	119+034	Lewa	3	39	pochłaniający
E32	119+165	119+279	Prawa	3	114	pochłaniający
E33	119+544	119+627	Lewa	3	83	pochłaniający
E34	119+667	119+861	Prawa	3	194	pochłaniający

Stronę określono zgodnie z rosnącym kilometrażem linii kolejowej

- a) Ekrany zlokalizować jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne.
- b) Zastosować ekranu charakteryzujące się następującymi właściwościami:
  - właściwości dźwiękochłonne: nie mniej niż klasa A3;  $DL\alpha > 8$  dB – ekran pochłaniający;
  - właściwości izolacyjności ekranu od dźwięków powietrznych: nie mniej niż klasa B3;  $DLR > 25$  dB.

Minimalna wymagana klasa pochłaniania oraz izolacyjności akustycznej ekranów określona została zgodnie z normami PN-EN 1793-1 i PN-EN 1793-2. Wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi.

19. Fundamenty pod ekranu zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekranu te można było podwyższyć o co najmniej 25% projektowanej wysokości.
20. Zapewnić, szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
21. Zaprojektować i wykonać absorbery przyszynowe w km: 102+810 – 103+100, 102+809 – 103+094, 103+690 – 103+790.
22. Zachować rezerwę terenu pod ekranu akustyczne na odcinkach określonych w tabeli 3.

Tabela 3

Oznaczenie rezerwy	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Strona toru (zgodnie z rosnącym kilometrażem)
ER1	103+219	103+288	Lewa
ER2	104+159	104+254	Lewa
ER3	105+640	105+678	Prawa
ER4	112+682	112+756	Lewa

23. Zapewnić stały monitoring stanu technicznego ekranów akustycznych, w tym uszkodzeń i ubytków mających wpływ na zmniejszenie ich skuteczności akustycznej. Stwierdzone nieprawidłowości niezwłocznie usuwać, nie dłużej jednak niż w ciągu 6 miesięcy od chwili stwierdzenia nieprawidłowości.
24. W niżej wskazanych lokalizacjach linii kolejowej nr 181 w km: od 101+900 do 102+700, od 103+100 do 104+300, od 106+000 do 106+650, od 109+450 do 110+350, od 112+850 do 113+350, od 120+150 do 120+263 (z przedłużeniem do 120+450 na terenie województwa dolnośląskiego) zaprojektować rozwiązania polegające na pozostawianiu szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości min. 5 cm wraz z dodatkowym usypaniem ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa, lub zastosowaniem rynien betonowych lub stalowych, o przekroju półokrągłym lub prostokątnym, ułatwiających przemieszczanie małym zwierzętom.
25. Przepust na cieku Szumna Woda w km 110+150 linii kolejowej nr 181 dostosować do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt małych, w tym płazów, z obustronnymi półkami o szerokości co najmniej 0,75 m i wysokości minimalnej 1 m. Półki/suche pasy posadzić powyżej poziomu wody średniej, z zachowaniem odległości  $\geq 1,0$  m od półki do spodu konstrukcji przepustu.
26. Most na cieku Niesób w km 106+353 linii kolejowej nr 181 dostosować do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt małych, w tym płazów, z obustronnymi półkami o szerokości co najmniej 1 m i zapewniając maksymalne możliwe do uzyskania światło pionowe z uwagi na dane hydrologiczne i projektowaną niweletę.
27. Powierzchnię pótek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Zakończenia pótek połączyć szczelnie z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie małych zwierząt.
28. Wszystkie obiekty infrastruktury odwodnieniowej, mogące stanowić pułapkę dla małych zwierząt, zabezpieczyć przed możliwością przedostawania się do nich zwierząt lub wyposażyć w elementy umożliwiające samodzielne wydostanie się zwierząt.
29. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy obejmujący: kontrolę nad realizacją warunków określonych w punktach: 11–13, 15–17 kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, przenoszenie stanowisk gatunków chronionych.
30. Na etapie eksploatacji przeprowadzać cykliczne szlifowanie szyn.
31. Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia linii kolejowej.
32. Wykonać analizę porealizacyjną po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i dla odcinka przebiegającego przez województwo wielkopolskie przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na terenach, dla ochrony których zlokalizowane zostały ekrany akustyczne, w przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na odcinkach, na których pozostawiono rezerwę terenu oraz w przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na odcinkach, na których dochodzi od oddziaływań skumulowanych z innymi liniami kolejowymi. Zapewnić wykonanie pomiarów przez akredytowane laboratorium.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uwzględnił w niniejszej decyzji stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, uzupełniając je w zakresie swojej właściwości dla pozostałego obszaru inwestycji, tj. województwa dolnośląskiego oraz miejscami doprecyzowując. Wśród wskazanych wymagań nie uwzględniono warunku nr 19 dotyczącego wykonania fundamentów pod ekrany akustyczne w sposób umożliwiający ich podwyższenie o co najmniej 25% projektowanej wysokości

w przyszłości. Jak wynika z wyjaśnień Wnioskodawcy zaprojektowane ekrany akustyczne poddano odpowiednim działaniom optymalizacyjnym, mającym na celu uzyskanie takich parametrów ekranów, aby z jednej strony urządzenia te nie zostały niepotrzebnie przewymiarowane (ich zadaniem jest obniżenie natężenia hałasu do poziomu normatywnego, z zapasem co najmniej 0,5 dB), z drugiej zaś strony były wykonalne technicznie, biorąc pod uwagę ich wysokość i racjonalne możliwości posadowienia. Oznacza to, że przyjęte wartości zawierają już pewien zapas bezpieczeństwa, przekraczający minimalne wymagania wynikające z obliczeń. W konsekwencji przyjęta metodyka projektowa uwzględnia margines umożliwiający zniwelowanie ewentualnych niepewności obliczeniowych oraz zmian warunków eksploatacyjnych, co czyni zbędnym wprowadzanie dodatkowego wymogu konstrukcyjnego w zakresie możliwości podwyższenia ekranów. Z kolei warunek określony w punkcie 28 nie został zadysponowany w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na jego zbyt ogólny zapis – brak wskazania konkretnego sposobu zabezpieczenia infrastruktury odwadniającej przed wpadaniem do niej zwierząt. Ponadto przeredagowano treść warunku nr 13, doprecyzowując jego treść (został zadysponowany w warunku I.2.20 niniejszej decyzji).

Pismem z dnia 7 stycznia 2026 r., uzupełnionym w dniu 23 stycznia 2026 r., Wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji na podstawie art. 108 § 1 *Kpa*. Ocena przesłanek zastosowania ww. regulacji powinna być dokonywana w każdej sprawie indywidualnie, przy uwzględnieniu wszystkich specyficznych dla danej sprawy okoliczności. W przedmiotowym przypadku Wnioskodawca, w uzasadnieniu wniosku o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, powołuje się na ważny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony.

Planowane prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica stanowią inwestycję celu publicznego poprawiającą jakość i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja projektu umożliwi lepszą dostępność komunikacyjną na terenie województwa wielkopolskiego i dolnośląskiego, co przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i wspomże zachowanie zrównoważonego rozwoju województwa wielkopolskiego i dolnośląskiego przy tworzeniu przestrzennej i funkcjonalnej struktury regionu. Dzięki zrealizowaniu inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego, ograniczenie zakłóceń w ruchu pociągów oraz likwidacja „wąskich gardeł” infrastruktury. Przedsięwzięcie przyczyni się również do rozwoju niskoemisyjnego i czystego transportu dzięki zwiększeniu udziału bardziej przyjaznego dla środowiska transportu kolejowego w przewozie osób i towarów. Projekt odpowiada także na zdiagnozowane potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu, spełnia wymogi dotyczące infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa, oraz zapewnia dostępność transportu kolejowego dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

Ponadto nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi inwestorowi niezwłoczne złożenie wniosku o dalsze pozwolenia inwestycyjne i uzyskania kolejnych decyzji administracyjnych, co z kolei umożliwi realizację pozostałych do wykonania w ramach inwestycji etapów i dotrzymanie harmonogramu prac. Wydłużenie czasu wiązać się będzie z ryzykiem niedotrzymaniem terminów robót budowlanych i harmonogramu prac, stratami finansowymi spółki oraz późniejszym udostępnieniem infrastruktury dla podróżnych i ruchu towarowego.

Biorąc pod uwagę powyższe należy uznać, że nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadnione zarówno ze względu na interes społeczny, jak i ważny interes strony, zatem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, zgodnie z art. 108 § 1 *Kpa*, w punkcie V sentencji niniejszej decyzji nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Działając na podstawie art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w drodze obwieszczenia z dnia 13 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MSA.37, podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do procedury udziału społeczeństwa w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ww. obwieszczenie zostało upublicznione w dniach od 14 stycznia 2026 r. do 13 lutego 2026 r. (włącznie) na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu i na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Ponadto we wskazanym terminie ww. obwieszczenie upubliczniono w sposób zwyczajowo przyjęty poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń urzędu oraz zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej w Urzędzie Miejskim w Oleśnicy, Urzędzie Gminy Oleśnica, Urzędzie Miasta i Gminy w Sycowie, Urzędzie Gminy Dziadowa Kłoda, Urzędzie Gminy Perzów, Urzędzie Gminy Bralin, Urzędzie Miasta i Gminy w Kępnie, a także w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu (poprzez udostępnienie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu). Ponadto ww. obwieszczenie zostało opublikowane w dniu 14 stycznia 2026 r. w prasie (*Gazeta Wyborcza*) obejmującej swoim zasięgiem województwo dolnośląskie i województwo wielkopolskie.

W ww. obwieszczeniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował m.in. o możliwości zapoznania się z *Raportem*, jego aneksami i całą dokumentacją sprawy oraz wskazał sposób i miejsce składania uwag i wniosków w terminie 30 dni: od dnia 15 stycznia 2026 r. do dnia 13 lutego 2026 r. (włącznie).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zawiadomił o powyższym strony postępowania obwieszczeniem z dnia 13 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MSA.38, jednocześnie informując o wszystkich dotychczasowych czynnościach w związku ze zmianą zakresu inwestycji, która nastąpiła wraz z przedłożeniem przez Wnioskodawcę *Raportu*.

W przewidzianym na udział społeczeństwa 30-dniowym terminie, o którym mowa powyżej nie zostały wniesione żadne uwagi ani wnioski.

Przed wydaniem niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 *Kpa*, obwieszczeniem z dnia 27 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MSA.39, poinformował strony postępowania o zebraniu materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z nim, a także wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W ww. obwieszczeniu wskazano, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia tego zawiadomienia. Wnioskodawca został poinformowany o powyższym pismem z dnia 27 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.420.49.2023.MSA.40.

Na podstawie analizy zgromadzonego materiału dowodowego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu ocenił oddziaływania i potencjalne zagrożenia dla środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przedstawione analizy pozwoliły na zdefiniowanie warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*.

W toku postępowania, po przeanalizowaniu dokumentacji zgromadzonej w sprawie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu ustalił, co następuje.

Przedsięwzięcie było rozpatrywane w dwóch wariantach realizacyjnych. Planowana inwestycja dotyczy rewitalizacji istniejącej linii kolejowej nr 181, stąd w *Raporcie* przedstawiono wariantowanie techniczne w zakresie stosowanej konstrukcji obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągu rewitalizowanej linii kolejowej nr 181. W wariancie

rekomendowanym (W1) wykonane zostaną konstrukcje ramowe żelbetowe z płytkim korytem balastowym, bez urządzeń dylatacyjnych i łożysk. Z kolei w wariantcie alternatywnym (W2) ustroje nośne wykonane zostaną w całości ze stali, jako wolnopodparte na łożyskach, z urządzeniami dylatacyjnymi, a tory zrealizowane zostaną w korytach balastowych wypełnionych tłuczniem. Jak wynika z przedstawionej w *Raporcie* analizy wariantów, najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant wybrany do realizacji, tj. W1. W wariantcie W2 obijanie tłucznia ułożonego bezpośrednio w korycie balastowym na konstrukcji stalowej oraz odbijanie fal dźwiękowych od powierzchni stalowych ustroju nośnego i koryta balastowego będzie dodatkowym źródłem hałasu emitowanego do środowiska. Wybór wariantu został dokonany na podstawie porównania wyników obliczeń akustycznych – zdecydowano o realizacji przedsięwzięcia w wariantcie W1, charakteryzującym się mniejszą emisją hałasu w rejonie obiektów inżynierskich.

Zgodnie z dokumentacją sprawy w stanie istniejącym na analizowanym odcinku linii kolejowej nr 181 nie odbywa się ruch pociągów z uwagi na degradację nasypu kolejowego oraz liczne ubytki infrastruktury kolejowej. Ponadto perony nie spełniają wymogów przepisów w zakresie konstrukcji i wyposażenia oraz nie są dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej, czego rezultatem będzie wzrost bezpieczeństwa, poprawa dostępności kolejowej, skrócenie czasu przejazdu oraz zwiększenie przepustowości linii.

W *Raporcie* i jego uzupełnieniach dokonano opisu planowanego przedsięwzięcia, identyfikacji i charakterystyki elementów środowiska, obszarów i obiektów objętych ochroną oraz dóbr kultury występujących w rejonie inwestycji, a następnie oceniono wpływ projektowanej inwestycji na zidentyfikowane elementy środowiska, w tym na klimat akustyczny, stan powietrza atmosferycznego, wody powierzchniowe i podziemne, powierzchnię ziemi, krajobraz (w tym krajobraz kulturowy), szatę roślinną i zwierzęta, formy ochrony przyrody, a także na klimat i ludzi.

Etap realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będzie wiązać się z okresową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Hałas powstający na etapie budowy będzie charakteryzował się dużą dynamiką zmian natężenia wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie robót, będzie miał charakter lokalny i przemijający. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu nałożono warunek nr I.2.1, aby prace związane z realizacją przedsięwzięcia w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, z wyłączeniem prac, których technologia wymaga zachowania ciągłości robót. W porze dnia, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego, roboty budowlane nie będą odczuwane jako szczególnie uciążliwe. Znaczącą uciążliwość akustyczną stanowić może również funkcjonowanie zapleczy technicznych budowy, w związku z czym, zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych powinny być lokalizowane w obszarach możliwie odległych od terenów wymagających ochrony akustycznej (w odległości co najmniej 100 m), do czego zobligowano Wnioskodawcę warunkiem nr I.2.3 lit. a.

Powyższe oddziaływania będą tymczasowe, ograniczone do miejsca wykonywania prac i nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku. Oddziaływanie związane z etapem budowy zakończy się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Prowadzenie prac budowlanych zgodnie z zaplanowanym harmonogramem, przy użyciu sprawnego sprzętu w dobrym stanie technicznym i przy ograniczeniu prac w sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie do pory dziennej w znacznym stopniu zminimalizuje uciążliwości związane z generowaniem hałasu i drgań.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych w otoczeniu planowanej inwestycji. Tereny wymagające ochrony akustycznej wyznaczone na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)* zlokalizowane są wzdłuż linii kolejowych stanowiących przedmiot niniejszego przedsięwzięcia. Funkcja tych terenów została określona na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i zweryfikowana na podstawie faktycznego zagospodarowania określonego w pismach organów gmin, przez które przebiegają analizowane linie kolejowe.

Ocenę oddziaływania przedmiotowej inwestycji w zakresie akustycznym wykonano na podstawie analizy wyników obliczeń równoważnego poziomu dźwięku w porze dziennej i nocnej. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku przeprowadzono w oparciu o prognozowane natężenie ruchu kolejowego na lata 2027, 2031 oraz 2035. Prognozy obejmują trzy kategorie ruchu w podziale na porę dnia i nocy:

- linia kolejowa nr 181:
  - pociągi dalekobieżne: w roku 2027 nie przewiduje się kursowania pociągów dalekobieżnych; w roku 2031 i 2035 prognozowane natężenie ruchu wynosi 26 pociągów w porze dnia i 6 w porze nocy;
  - pociągi regionalne: w roku 2027 i 2031 przewiduje się 16 kursów w porze dnia i 4 w porze nocy, z kolei w 2035 roku prognozowana liczba kursów wzrośnie do 29 przejazdów w porze dnia i 7 przejazdów w porze nocy;
  - pociągi towarowe: we wszystkich prognozach czasowych (2027, 2031, 2035) natężenie ruchu wyniesie 7 kursów w porze dnia oraz 4 w porze nocy;
- linie kolejowe nr 812, 813, 814:
  - pociągi dalekobieżne: w roku 2027 prognoza zakłada brak przejazdów pociągów dalekobieżnych; w roku 2031 i 2035 przewiduje się 7 kursów w porze dnia i 2 kursy w porze nocy;
  - pociągi regionalne: w roku 2027 i 2031 prognozowane są 4 kursy w porze dnia i 1 w porze nocy; w roku 2035 liczba ta wzrośnie do 7 przejazdów w porze dnia oraz 2 w porze nocy;
  - pociągi towarowe: przewidywane natężenie ruchu dla wszystkich horyzontów czasowych (2027, 2031, 2035) wyniesie 2 kursy w porze dnia oraz 1 kurs w porze nocy.

Wyniki modelowania propagacji hałasu wykazały, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych planowane przedsięwzięcie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, w związku z czym w *Raporcie* przeanalizowano możliwości zastosowania działań ograniczających negatywne oddziaływanie w tym zakresie. Jako planowane do realizacji w ramach przedsięwzięcia środki ochrony przed hałasem Wnioskodawca wskazał ekrany akustyczne oraz absorbery przyszynowe. Długość ekranów została dobrana w taki sposób, aby izofony o wartościach dopuszczalnych hałasu w środowisku swoim zasięgiem nie obejmowały terenów chronionych akustycznie. Wartość tego parametru wynika także z działań optymalizacyjnych, mających na celu uzyskanie takich parametrów ekranów, aby z jednej strony urządzenia te nie zostały niepotrzebnie przewymiarowane (ich zadaniem jest obniżenie natężenia hałasu do poziomu normatywnego z zapasem co najmniej ok. 0,5 dB), z drugiej zaś aby były wykonalne technicznie, uwzględniając ich wysokość i racjonalne możliwości posadowienia.

Biorąc powyższe pod uwagę, w punkcie I.3.1 zobowiązano Wnioskodawcę do budowy ekranów akustycznych określając jednocześnie ich parametry, właściwości i lokalizację, celem dotrzymania wartości dopuszczalnych na terenach objętych ochroną akustyczną. Właściwości ekranów zostały określone w oparciu o normy PN-EN 16272-1:2024-04 oraz PN-EN 16272-

2:2024-04. W przypadku ekranów akustycznych istotne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność, a zatem w punkcie I.3.2 zobligowano Wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych. Ponadto, zgodnie z przedłożonymi w toku postępowania informacjami, wszystkie projektowane ekrany akustyczne zainstalowane zostaną jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne oraz przebieg drogi w terenie. W punkcie I.3.4 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu określił lokalizację projektowanych absorberów przyszynowych. Dodatkowo w punkcie I.3.5 nałożono warunek, aby pozostawić rezerwę terenu pod ewentualne ekrany akustyczne na 21 odcinkach linii kolejowej nr 181. W miejscach tych nie ma aktualnie terenów wymagających ochrony przed hałasem, jednak tereny te mogą zostać zagospodarowane budynkami mieszkalnymi w przyszłości.

Wzdłuż przedmiotowej linii kolejowej zinventaryzowano tereny wymagające ochrony przed hałasem, na których budynki mieszkalne znajdują się w bliskiej odległości od linii. W przypadku tych budynków zastosowanie mają zapisy art. 114 ust. 4 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.)*. Zgodnie z tym przepisem, w przypadku zabudowy chronionej akustycznie zlokalizowanej na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r., poz. 1234 ze zm.)* ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* w art. 4 definiuje przyległy pas gruntu jako grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Zgodnie z tą definicją szerokość przyległego pasa powinna wynikać z jego funkcji i wydaje się, że może być zmienna, zależnie od warunków lokalnych. Przyjęto zatem, że minimalną szerokość przyległego pasa gruntu określa dopuszczalna odległość budynków. Zgodnie z art. 53 ust. 2 cytowanej *ustawy* budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m. Mając na uwadze powyższe, na analizowanym odcinku przedmiotowej linii kolejowej zlokalizowane są budynki położone w przyległym pasie gruntu. Budynki mieszkalne w tym obszarze podlegają więc ochronie przed hałasem poprzez stosowanie rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w ich wnętrzu. Ekranów akustycznych i absorberów przyszynowych nie proponowano dla ochrony ww. budynków. Natomiast w przypadkach, gdy sposób zagospodarowania terenów wokół tych budynków wskazuje na możliwość przebywania na nich ludzi, a wykorzystanie tych terenów jest zgodne z ich funkcją wynikającą z rodzaju terenu chronionego akustycznie, zabezpieczenia zaproponowano w sytuacji stwierdzonych przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu na tych terenach.

Przy zastosowaniu wskazanych w niniejszej decyzji środków ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych i absorberów wykazano, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Należy podkreślić, że skuteczne działanie środków ograniczających emisję hałasu wymaga ich dobrego stanu technicznego, wobec czego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zobligował Wnioskodawcę w punkcie I.2.13 do ich bieżącej kontroli i konserwacji. Analogicznie, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania w zakresie emisji hałasu na etapie eksploatacji nałożono warunek nr I.2.14 dotyczący szlifowania szyn.

Celem dokonania porównania ustaleń zawartych w *Raporcie*, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na

środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia, w warunku nr III.1 wskazano na konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiary hałasu należy wykonać w przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na terenach, dla ochrony których zlokalizowane zostały ekrany akustyczne, na odcinkach, na których pozostawiono rezerwę terenu oraz na odcinkach, na których dochodzi od oddziaływań skumulowanych z innymi liniami kolejowymi. Pomiary wykonane we wskazanych w sentencji decyzji punktach zweryfikują przyjęty model obliczeniowy i pozwolą na ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej. Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 ze zm.)*, lub inną obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

Lokalnie, odczuwalnym źródłem hałasu komunikacyjnego są inne linie kolejowe oraz drogi przecinające analizowaną linię kolejową nr 181. Do tych należy zaliczyć przede wszystkim linie kolejowe nr 143 (Kluczbork – Oleśnica) i 272 (Kluczbork – Ostrów Wielkopolski), oraz drogi wojewódzkie nr 451 (Oleśnica – Bierutów) i 482 (S8 – Bralin, obwodnica Kępna). W załączonej do *Raportu* analizie akustycznej przeprowadzono ocenę oddziaływania skumulowanego planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami: istniejącymi drogami oraz istniejącymi i planowanymi liniami kolejowymi, w tym linią kolejową dużej prędkości nr 86. W ramach budowy linii kolejowej dużej prędkości planowana jest także budowa łącznicy z linią kolejową nr 181. Dodatkowo w miejscu krzyżowania się linii kolejowej nr 181 i projektowanej linii kolejowej nr 86 przebiega droga wojewódzka nr 482. Skrzyżowanie obu przedsięwzięć będzie miało miejsce w ok. km 110+300 linii kolejowej nr 181. Na odcinku przecięcia obydwu inwestycji autorzy dokumentacji środowiskowej dla linii kolejowej dużej prędkości wskazali działania minimalizujące w postaci ekranów akustycznych, tak w ciągu linii kolejowej nr 86, jak i łącznicy LK86181. Rozwiązania te zostały uwzględnione w analizach akustycznych oddziaływania skumulowanego, wykonanych na potrzeby przedmiotowego *Raportu*. W miejscu skrzyżowania ww. inwestycji stwierdzono, że projektowana linia kolejowa nr 181 oraz planowana linia kolejowa dużej prędkości nr 86, z uwzględnieniem planowanych zabezpieczeń akustycznych dla obu linii, łącznie nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. Przekroczenia w miejscu skrzyżowania wynikać będą wyłącznie z hałasu pochodzącego z drogi wojewódzkiej nr 482, w szczególności na terenach graniczących z pasem drogowym. Na pozostałych odcinkach linii kolejowej nr 181 oraz pozostałych linii wchodzących w zakres przedsięwzięcia nie zidentyfikowano zagrożeń ze względu na skumulowane oddziaływanie tych linii z innymi istniejącymi przedsięwzięciami.

Przy realizacji wybranego przez Wnioskodawcę wariantu, w wyniku rewitalizacji przedmiotowej linii kolejowej nie przewiduje się wystąpienia istotnych uciążliwości wibracyjnych, stąd nie ma konieczności podejmowania w tym zakresie dodatkowych środków minimalizujących.

Na etapie prac budowlanych związanych z planowanym przedsięwzięciem może nastąpić zwiększona emisja substancji do powietrza. Będzie ona związana m.in. z powstawaniem pyłów w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Ewentualne uciążliwości w tym zakresie zostaną ograniczone poprzez utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym wtórne pylenie oraz zraszanie placu budowy wodą w okresach suszy. Dla zminimalizowania wpływu inwestycji na

stan sanitarny powietrza atmosferycznego nałożono warunek w punkcie I.2.2 decyzji. Źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie (takich jak m.in.: ładowarki, spycharki, koparki, dźwigi, urządzenia do zagęszczania gruntu). Z uwagi na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, uznano je za pomijalne. Energia elektryczna do prac budowlanych pobierana będzie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych. Z informacji przyjętych w *Raporcie* wynika, iż nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Linia kolejowa będzie w całości zelektryfikowana. Tabor kolejowy zasilany będzie energią elektryczną, za wyjątkiem sporadycznych przejazdów manewrowych lokomotyw spalinowych. Będzie to związane z emisjami typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych powstających w wyniku spalania paliw: dwutlenku azotu, tlenku węgla, dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz węglowodorów alifatycznych i aromatycznych, w tym benzenu. W uzupełnieniu *Raportu* wskazano, że planowana liczba przejazdów lokomotyw spalinowych od/do prac manewrowych na linii kolejowej nr 181 wyniesie maksymalnie 79 przejazdów rocznie, na linii kolejowej nr 812 – 14 przejazdów rocznie, na linii kolejowej nr 813 – 3 przejazdy rocznie, a na pozostałych liniach objętych projektem nie prognozuje się ruchu lokomotyw spalinowych. Niewielka liczba przejazdów manewrowych w ciągu roku nie będzie miała znaczącego wpływu na stan jakości powietrza.

Oddziaływanie planowanej inwestycji (zarówno na etapie jej realizacji, jak i eksploatacji) przeanalizowano również w kontekście wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla części wód, w granicach których zamierzenie jest realizowane. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na obszarze zlewni sześciu jednostek planistycznych gospodarowania wodami – jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Niesób do Dopływu z Krążkowych o kodzie PLRW60001618423. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjętego *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 335)*, dalej zwanego Planem, JCWP Niesób do Dopływu z Krążkowych została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry;
- Widawa do Czarnej Widawy o kodzie PLRW600010136139. Zgodnie z zapisami Planu JCWP Widawa do Czarnej Widawy została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny;
- Polska Woda od źródeł do Młyńskiego Rowu o kodzie PLRW60001014259. Zgodnie z zapisami Planu JCWP Polska Woda od źródeł do Młyńskiego Rowu została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [EFI+PL/ IBI\_PL]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry;

- Świerzna o kodzie PLRW600010136389. Zgodnie z zapisami Planu JCWP Świerzna została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm), IO, MMI, EFI+PL/ IBI\_PL]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), ołów(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry;
- Oleśnica od Boguszyckiego Potoku do Widawy o kodzie PLRW600011136699. Zgodnie z zapisami Planu JCWP Oleśnica od Boguszyckiego Potoku do Widawy 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 wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry;
- Oleśnica od źródła do Boguszyckiego Potoku o kodzie PLRW60000913667. Zgodnie z zapisami Planu JCWP Oleśnica od źródła do Boguszyckiego Potoku została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI, EFI+PL/ IBI\_PL]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry.

Obszar inwestycji znajduje się w obrębie trzech jednolitych części wód podziemnych (JCWPd):

- JCWPd nr 80 o kodzie PLGW600080, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona ilościowo i chemicznie nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy;
- JCWPd nr 81 o kodzie PLGW600081, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona ilościowo i chemicznie nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy;
- JCWPd nr 96 o kodzie PLGW600096, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona ilościowo i chemicznie nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy.

Biorąc pod uwagę przedstawiony w przedłożonej dokumentacji sposób prowadzenia prac budowlanych, rodzaj technologii oraz zastosowane rozwiązania i sposób odwodnienia, jak również sposoby zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, można uznać, iż planowana inwestycja nie powinna znacząco wpłynąć na stan/potencjał ekologiczny i stan chemiczny ww. jednolitych części wód powierzchniowych. Realizacja zamierzenia nie spowoduje także istotnej zmiany poziomu wód i nie wpłynie na pogorszenie jakości wód podziemnych. Mając na uwadze powyższe, można uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych w Planie. Na tę kwestię główny wpływ mają inne czynniki, niezwiązane z modernizacją i funkcjonowaniem linii kolejowej.

W sąsiedztwie i/lub w obrębie analizowanych linii kolejowych znajdują się dwie strefy ochronne ujęć wód podziemnych:

- strefa ochronna ujęcia wody podziemnej w Stradomi Wierzchniej wyznaczona *rozporządzeniem nr 12/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w Stradomi Wierzchniej (Dz. Urz. Woj. Dolno. z dnia 8 maja 2015 r., poz. 2165)*, składająca się ze strefy ochrony pośredniej oraz bezpośredniej. Strefa pośrednia znajduje się w kolizji z linią kolejową na odcinku LK181 w km 128+300 – 129+800 tj. 1,5 km, natomiast na odcinku 129+800 – 130+700, na długości 0,9 km znajduje się w jej bezpośrednim sąsiedztwie (ok. 8 m od osi). Strefę bezpośrednią ustanowiono dla ujęcia wód podziemnych znajdującego się w odległości ok. 110 m od osi linii kolejowej (km ok. 128+700 LK181);
- strefa ochronna ujęcia wody podziemnej Oleśnica – Rataje i Dąbrowa wyznaczona na mocy *rozporządzenia nr 39/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu dnia 21 października 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w Oleśnicy – Ratajach i Dąbrowie (Dz. Urz. Woj. Dolno. z dnia 21 października 2015 r., poz. 4296)*, zmienionego *rozporządzeniem nr 16/2016 z dnia 19 października 2016 r (Dz. Urz. Woj. Dolno. z dnia 24 października 2016 r., poz. 4750)*. Strefa obejmuje strefę ochrony pośredniej oraz ochrony bezpośredniej dla dwóch ujęć wód podziemnych. Ujęcia te znajdują się w odległości ok. 50 m i 150 m od toru linii kolejowej. Strefa pośrednia przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia tj. ok. 15 m od toru, na odcinku 3+190 – 4+390 LK281.

Omawiane przedsięwzięcie nie narusza zakazów zawartych w ww. *rozporządzeniach*.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 322 Oleśnica na odcinku LK181 od ok. km 139+100 do 149+300, na odcinku LK143 od ok. km 133+700 do 134+400, od początku LK281 do ok. km 0+700 oraz w ok. km od 2+120 do 4+300. Dla zbiornika GZWP nr 322 nie ustanowiono obszaru ochronnego.

W kilometry od ok. km 120+000 do ok. km 120+400 linii kolejowej 181 występuje obszar szczególnego zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie wynoszącym 1%.

Dla niniejszego przedsięwzięcia została wykonana wstępna ocena warunków gruntowo-wodnych, w ramach której udokumentowano łącznie 502 otwory geotechniczne o głębokościach od 3 m do 17 m p.p.t. Wody gruntowe występujące do 2 m p.p.t. w rejonie przedsięwzięcia stwierdzono w km 136+400, 106+352, 106+161 oraz 103+300 LK181.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego nałożono warunek nr I.2.3 lit. d, aby zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych nie lokalizować na ww. obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych, na obszarach zagrożenia powodziowego ani w strefach ochronnych ujęć wód.

Nasypy na większości terenu realizacji przedsięwzięcia zalegają na gruntach rodzimych w postaci piasków. Lokalne soczewki gruntów organicznych, które wystąpią bezpośrednio pod obiektem budowlanym będą podlegały wymianie. Z uwagi na występujące lokalnie grunty słabonośne, słabo zagęszczone, projektowane jest wzmocnienie podtorza poprzez budowę warstwy wzmacniającej. Składać się na nią będzie grunt rodzimy ulepszony cementem. Warstwa ta będzie pełnić funkcję wzmacniającą, rozkładającą naprężenia na całą szerokość korony nasypu oraz filtracyjną po której będą spływać wody opadowo-roztopowe zabezpieczając nasyp przed nadmiernym nasiąkaniem i osłabianiem.

Planuje się, że maksymalna głębokość wykopów w trakcie planowanych do wykonania prac budowlanych wyniesie do 6 m p.p.t. W przypadku napływu wód gruntowych do wykopu, będą one odprowadzane za pomocą pomp szlamowych do zamkniętych zbiorników

(np. beczkowsy) oraz transportowane poza miejsce budowy lub woda zostanie odpompowana z wykopu, oczyszczona z zawiesiny (piasku, gliny itp.) i odprowadzona do odbiornika. Prace związane z odwodnieniem nie będą długotrwałe i będą dotyczyły jedynie aktualnego frontu prowadzonych robót, a występujące negatywne oddziaływanie w tym zakresie na etapie realizacji będzie miało ograniczony zakres (zarówno przestrzenny, jak i czasowy), w związku z czym nie przewiduje się zmiany stosunków wodnych w rejonie prowadzonych prac. Po zakończeniu prac budowlanych stosunki gruntowo-wodne unormują się i wrócą do stanu sprzed budowy. W odniesieniu do odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do środowiska zobowiązano Wnioskodawcę w punkcie 1.2.10 decyzji, aby w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się za czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczenia z zawiesiny ogólnej, o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas należy je również podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych.

W oparciu o przedłożoną dokumentację nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, parkingów i miejsc serwisowania pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych (1.2.3 lit. b – 1.2.3 lit. d, 1.2.9) oraz sposobami i miejscem gromadzenia materiałów sypkich takich jak kruszywa czy ziemia z wykopów, humusu oraz odpadów (1.2.4 – 1.2.8). Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan wód podziemnych i powierzchniowych oraz powierzchni ziemi.

Na potrzeby realizacji projektu prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody. Przewiduje się wykorzystanie wody dostarczanej przewoźnymi beczkowsami i zbiornikami na wodę na cele technologiczne (np. płukanie żwiru, piasku, tłuczni; wykonanie betonu) oraz socjalno-bytowe. W fazie eksploatacji wykorzystanie wody będzie minimalne i związane głównie z bieżącym utrzymaniem, eksploatacją i konserwacją linii kolejowej. Ponadto na etapie eksploatacji zużycie wody odbywać się będzie w projektowanym budynku nastawni na cele socjalno-bytowe.

W ramach zadania przewiduje się przebudowę przepustów i mostów kolidujących z przedsięwzięciem. Wszystkie obiekty mostowe zaprojektowano jako żelbetowe monolityczne jednoprzęsłowe ramowe dźwigarobetonowe lub żelbetowe. Przyczółki mostów planuje się posadzić bezpośrednio na fundamencie. W przypadku obecności gruntów słabonośnych obiekty zostaną posadzone pośrednio na palach fundamentowych. Przekroje obiektów (przepustów i mostów) zostały tak dobrane oraz zaprojektowane w terenie, aby ograniczyć ingerencje w koryta cieków, ponadto nie będą wpływać na warunki przepływu wód.

Realizacja przedsięwzięcia przewiduje prowadzenie prac na obiektach mostowych nad ciekami oraz ingerencję w same cieki. Wszelkie prace prowadzone w dolinach rzek odbywać się będą przy możliwie najmniejszej zajętości terenu. Zakres prac w korytach cieków naturalnych każdorazowo ograniczy się jedynie do umocnienia dna i skarp koryt w celu zabezpieczenia przed rozmywaniem. W ramach prac nad ciekami przewiduje się ich oczyszczenie, reprofilację i umocnienie powierzchniowe skarp i koryt w przestrzeniach podmostowych w przypadku mostów i na wlotach i wylotach w przypadku przepustów, na długości równej do trzech średnic danego przepustu. Nie przewiduje się pogłębiania cieków. W przypadku przepustów, z uwagi na zastosowanie konstrukcji o przekroju zamkniętym, na czas wykonywania przewodu powstanie konieczność wykonania tymczasowych przełożeń cieków obok układanych przewodów z jednoczesnym zapewnieniem ciągłości przepływu. Ukształtowanie nowych odcinków koryt cieków naturalnych, jak również przebudowa rowów

melioracyjnych nie zmieni ich kierunku przepływu, a przewidziane rozwiązania umożliwią przeprowadzenie wód projektowanymi przepustami lub obiektami mostowymi pod linią kolejową w celu zachowania ich ciągłości hydromorfologicznej. Warunki niezbędne do przestrzegania przy prowadzeniu prac w korytach cieków ujęto w punkcie I.2.11 decyzji. Zgodnie z uzupełnieniem *Raportu*, podczas trwania prac zostaną wykorzystane siatki podwieszane pod obiektami, zabezpieczające cieki przed przedostaniem się do nich materiałów budowlanych, co zostało uwzględnione w warunkach realizacji przedsięwzięcia w punkcie I.2.12.

W ramach prac związanych z odtworzeniem nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych projektuje się zabezpieczenia wgłębne w postaci drenaży opaskowych oraz udroźnienie przepustów pod dojazdami do przejazdów. W przypadku, gdy niweleta dojazdu skierowana jest w kierunku toru, projektuje się dodatkowe zabezpieczenie przed napływem wód opadowych, roztopowych oraz innych zanieczyszczeń w postaci odwodnienia liniowego.

System odwodnienia linii kolejowej opiera się na rowach trawiastych. Rowy zaprojektowano o szerokości dna min. 0,4 m o nachyleniu skarp ok. 1:1,5 lub skarp umocnionych o nachyleniu ok. 1:1. W miejscach, gdzie nie jest możliwe ukształtowanie przebiegu rowu od odbiornika naturalnego w postaci cieku/rowu, zaprojektowano rowy filtracyjno-odparowujące, zapewniające również funkcję retencyjną celem przyjęcia najniekorzystniejszego scenariusza deszczu nawalnego. Odcinkowo przewidziano również zastosowanie typowych rowów chłonno-filtracyjnych, z uwagi na brak odbiornika w pobliżu. Są to rowy o poszerzonym dnie bez projektowanego spadku, większej głębokości i o nachyleniach skarp ok. 1:1,5.

Odwodnienie linii kolejowych objętych analizowanym przedsięwzięciem realizowane będzie przez system rowów otwartych, a także lokalnie przez system drenaży i kolektorów oraz rowy chłonno-odparowujące z funkcją retencyjną. Odbiornikami końcowymi wód opadowo-roztopowych będą cieki naturalne oraz urządzenia wodne. Sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych z uwzględnieniem retencji wód został określony w warunku nr I.3.6.

Na projektowanych stacjach planuje się budowę systemu odwodnienia składającego się z drenaży, kolektorów, rowów bocznych, studni chłonnych oraz lokalnie rozsączanie na wysokich skarpach nasypu. Odwodnienie peronów będzie realizowane poprzez spływ wody zgodnie z pochyleniem nawierzchni peronowej do odwodnienia liniowego, powierzchniowego. Woda z korytek systemowych zostanie odprowadzona za pośrednictwem kolektorów zbiorczych zabudowanych w korpusie peronu lub nasypie za peronem do systemu odwodnienia układu torowego np. rowów bocznych. Woda opadowa z wiaty peronowej będzie kierowana zgodnie z pochyleniem dachu do systemu rynnowego, a następnie rurą spustową zostanie wprowadzona do odwodnienia liniowego zlokalizowanego na peronie. Przejazdy będą odwadniane powierzchniowo oraz poprzez system drenaży opaskowych i sączków drenarskich. Studnie rewizyjne będą wyposażone w osadniki o wysokości min. 0,5 m. W celu odwodnienia terenu podstacji dopuszcza się zastosowanie m.in. systemu kanalizacji deszczowej i systemów drenaży. Ze względu na brak stałych miejsc parkingowych, a jedynie niewielki zakres obejmujący miejsca postojowe do obsługi technicznej nie przewiduje się urządzeń podczyszczających.

Zgodnie z informacjami zawartymi w treści *Raportu*, na podstawie badań wykonanych na istniejących liniach kolejowych na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie stwierdza się w wodach opadowych i roztopowych z terenów kolejowych stężeń przekraczających wartości dopuszczalne określone przepisami prawa w odniesieniu do zawiesiny ogólnej (100 mg/l), z kolei stężenia węglowodorów ropopochodnych są w większości prób poniżej granicy oznaczalności. Należy zatem stwierdzić, że eksploatacja przedmiotowej linii kolejowej,

szczególnie po przeprowadzeniu rewitalizacji, nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, do którego odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe z torowiska.

Odnosząc się do kwestii oddziaływań w ujęciu ilościowym należy stwierdzić, że przeważające na analizowanym odcinku odwodnienie powierzchniowe poprzez rowy trawiaste nie będzie powodować zmian przepływów w przecinanych ciekach, a tym samym nie będzie miało wpływu na lokalne stosunki hydrologiczne. Wszystkie naturalne odbiorniki, tj. cieki, do których odprowadzane będą wody opadowe z obszaru objętego inwestycją posiadają odpowiednią geometrię w celu przejścia tych wód. Jednocześnie w uzupełnieniu *Raportu* wyjaśniono, że obiekty mostowe i przepusty zaprojektowane na tych odbiornikach mają światło umożliwiające przeprowadzenie nadmiarowej wody. Stwierdza się, że końcowe odbiorniki przyjmą zakładany przepływ obliczeniowy z nowobudowanych urządzeń odwadniających.

Uwzględniając zapisy *rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311)* oraz na podstawie przedstawionych w *Raporcie* wniosków z opracowania pn. „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych” opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stwierdzono, że w przypadku przedmiotowej linii kolejowej nie planuje się zastosowania urządzeń podczyszczających wody opadowo-roztopowe, gdyż wody te będą spełniać wymogi ustalone ww. *rozporządzeniem*.

Po trasie projektowanej linii kolejowej kursować będzie tabor wyposażony w szczelne toalety, bez możliwości opróżniania w trakcie przejazdu pociągu, nie wystąpi więc zanieczyszczenie ściekami bytowymi. W ramach utrzymania linii kolejowych, ze względu na obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, będą stosowane środki ochrony roślin (herbicydy). Zarządca linii kolejowej będzie stosować środki dopuszczone do użytkowania przez ministra właściwego do spraw rolnictwa.

Zgodnie z uzupełnieniem *Raportu*, w ramach eksploatacji linii kolejowej planuje się konserwację systemu odwodnienia polegającą na oczyszczaniu dna rowów, usuwaniu zbędnej roślinności, oczyszczaniu wlotów i wylotów przepustów i mostów. Zabiegi konserwacyjne będą wykonywane raz na 3 lata. W związku z powyższym, w punkcie I.2.15 nałożono warunek, aby prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych.

Podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia powstawać będą odpady związane z robotami ziemnymi, przebudową układu torowego, pracami rozbiórkowymi istniejących obiektów budowlanych (obiektów inżynierskich, peronów) oraz infrastruktury drogowej. W trakcie prowadzenia prac powstawać będą również odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy oraz odpady związane z serwisowaniem maszyn i urządzeń. Szacuje się, że na etapie budowy największą grupę odpadów stanowić będą odpady budowlane z grupy 17, w mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 (odpady opakowaniowe, sorbenty) i z grupy 20 (odpady komunalne powstałe w wyniku funkcjonowania zaplecza oraz szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości), określone na podstawie *rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10)*.

W pierwszej kolejności wytwórca odpadów będzie zobowiązany do zapobiegania powstawaniu odpadów poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie. Odpady, których powstaniu nie dało się zapobiec, powinny być poddawane odzyskowi. Wytwarzane w czasie realizacji inwestycji odpady będą magazynowane zgodnie z wymaganiami *rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie*

szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742). Odpady powstałe na etapie budowy będą wstępnie magazynowane na zapleczu budowy lub na terenie placu budowy, będą selektywnie gromadzone w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, a sposób magazynowania odpadów będzie dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów, tj. z wykorzystaniem pojemników, kontenerów, zbiorników lub też w przyzmacach. Powstające odpady niebezpieczne magazynowane będą selektywnie w pojemnikach i kontenerach umiejscowionych na uszczelnionym podłożu. W *Raporcie* i w jego uzupełnieniach wskazano, że w ramach planowanego przedsięwzięcia powstawać będzie tłuczeń torowy niezanieczyszczony oraz tłuczeń torowy zawierający substancje niebezpieczne. Nawierzchnia torowa w zakresie kruszywa zostanie przebadana przed przystąpieniem do demontażu w celu określenia, czy analizowany materiał posiada właściwości niebezpieczne. W celu ograniczenia wpływu magazynowanych odpadów na środowisko nałożono warunki, aby odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych zamykanych pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników odpadów, posadowionych na uszczelnionym podłożu w miejscu odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych (punkt I.2.5). W przypadku ewentualnego wykazania właściwości niebezpiecznych w tłuczniu torowym celem ochrony środowiska gruntowo-wodnego w warunkach niniejszego postanowienia wskazano, aby tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne magazynować na uszczelnionych placach składowych (punkt I.2.7). W celu minimalizacji oddziaływania gospodarki odpadami innymi niż niebezpieczne oraz wskazania sposobu magazynowania odpadów nałożono na Wnioskodawcę warunki określone w punkcie I.2.6 sentencji niniejszej decyzji.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej powstać będą odpady związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Podczas eksploatacji planowanego przedsięwzięcia powstać będą odpady z grup 17, 16, 13 i 10, zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów*. Odpady powstające na etapie eksploatacji linii kolejowej nr 181 będą magazynowane do czasu ich przekazania uprawnionemu odbiorcy do dalszego zagospodarowania na placu magazynowym usytuowanym na stacji Kalisz, z ograniczonym dostępem osób postronnych oraz z częściowo utwardzonym podłożem. Na podstawie informacji zawartej w przedłożonej dokumentacji ustalono, że magazynowanie odpadów będzie odbywać się zgodnie z warunkami określonymi w *rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów*. Podczas likwidacji planowanego przedsięwzięcia powstać będą głównie odpady budowlane z grupy 17, tj. tłuczeń torowy, odpady betonu oraz gruz betonowy, żelazo i stal, kable, materiały izolacyjne, zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu.

Charakterystyczną cechą inwestycji liniowych o charakterze transportowym jest ich trwałość eksploatacyjna. Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia ciągłości sieci komunikacyjnej w rejonie inwestycji, likwidacja przedmiotowej linii kolejowej wydaje się mało prawdopodobna. Z uwagi na fakt, iż prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu oraz mając na względzie charakter tych prac, oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

Modernizowana infrastruktura kolejowa funkcjonuje już w krajobrazie. Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejących linii kolejowych głównie na obszarze kolejowym, przekształconym antropogenicznie. Na stacjach kolejowych przebudowane zostaną perony wraz z obiektami małej architektury, nie będą to jednak zmiany, które w znacznym stopniu wpłyną na postrzeganie krajobrazu. Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymagać będzie również przebudowy istniejących obiektów inżynierskich, m.in. mostów i przepustów.

Taka zmiana będzie miała wpływ na odbiór i postrzeganie przestrzeni w skali lokalnej. Poprawa stanu technicznego i zarazem estetyki tych obiektów może być postrzegana jako zmiana pozytywna.

Na etapie budowy oddziaływanie na krajobraz będzie związane przede wszystkim z ulokowaniem i funkcjonowaniem zapleczy budowy i placu budowy. Wpływ na krajobraz pod względem wizualnym będzie najbardziej zauważalny na terenach otwartych oraz zabudowanych, gdzie występuje duża liczba potencjalnych odbiorców, którzy na co dzień będą obserwować tymczasowo zmieniony charakter przestrzeni. Będą to jednak zmiany krótkotrwałe i odwracalne, a większość prac wykonywana będzie w obrębie terenu kolejowego. Po zakończeniu prac teren zaplecza budowy zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

Oddziaływanie na krajobraz będzie wiązać się również z budową ekranów akustycznych, a część z nich będzie zlokalizowana w obszarach o istotnych walorach krajobrazowych objętych ochroną konserwatorską. Ekran akustyczny jest niezbędnym do realizacji środkiem minimalizującym negatywne oddziaływania związane z emisją hałasu kolejowego, jednak ich budowa może spotkać się z negatywnym odbiorem w zakresie odbioru wizualnego. Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała również wycinki drzew, jednakże mając na względzie, iż jest to przebudowa istniejącego szlaku komunikacyjnego, wycinka roślinności nie będzie miała istotnego negatywnego wpływu na krajobraz.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami obszarów chronionych wymienionych w art. 6 ust. 1 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13 ze zm.)*. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest użytek ekologiczny „Storczyk”, a Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska” zlokalizowany jest w odległości ok. 1,2 km. Ponadto przedmiotowa inwestycja częściowo przebiega w obrębie korytarza ekologicznego Stawy Milickie – Bory Stobrawskie (GKPdC-14), terenów leśnych, a także przez cieki wodne m.in. Widawa, Struga Parzynowska, Dopływ spod Gęsiej Górki. W buforze 5 km zlokalizowane są trzy obszary Natura 2000, tj.:

- specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego (PLH020091) położony w województwie dolnośląskim – w odległości ok. 2 km,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Baranów (PLH300035) położony w województwie wielkopolskim – w odległości ok. 2,1 km,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Kumaki Dobrej (PLH020078) położony w województwie dolnośląskim – w odległości ok. 3,5 km.

Plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego został ustanowiony *zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 12 listopada 2025 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego PLH020091 (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2025 r., poz. 4592)*. Na etapie przedmiotowego postępowania przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na cele działań ochronnych dla przedmiotów ochrony tego obszaru Natura 2000. Uwzględniając informacje zawarte w *Raporcie* oraz jego aneksach, biorąc również pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia względem przedmiotowego obszaru Natura 2000, całkowity brak ingerencji w siedliska przyrodnicze i gatunki zwierząt stanowiących przedmioty jego ochrony, po analizie określonych w ww. *zarządzeniu* celów działań ochronnych dla przedmioty ochrony obszaru stwierdzono, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze i gatunki zwierząt stanowiące przedmioty ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego (PLH020091). Ponadto przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na integralność ww. obszaru Natura 2000 i możliwość realizacji jego celów działań ochronnych, a także spójność sieci Natura 2000.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Baranów PLH300035 (Dz. U. z 2022 r., poz. 2198) przedmiotami ochrony tego obszaru są następujące siedliska przyrodnicze: 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylyon alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*). Przedmiotem ochrony jest również następujący gatunek motyla: czerwończyk fioletek *Lycaena helle*. Dla ww. obszaru Natura 2000 uchwalono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035 (Dz. Urz. Woj. Wielk. z 2015 r., poz. 3242). Ze względu na znaczną odległość planowanej inwestycji od ww. obszaru oraz wymagania siedliskowe i ekologiczne ww. siedlisk przyrodniczych oraz gatunków stanowiących jego przedmioty ochrony, nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na przedmioty ochrony tego obszaru ani sprzeczności z zapisami planu zadań ochronnych oraz wpływu na możliwość osiągnięcia celów ochrony i realizacji działań ochronnych. Ponadto przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na integralność ww. obszaru Natura 2000, a także spójność sieci Natura 2000.

Odnośnie do specjalnego obszaru ochrony siedlisk Kumaki Dobrej (PLH020078) plan zadań ochronnych został przyjęty zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 20 marca 2026 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Kumaki Dobrej PLH020078 (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2026 r., poz. 1505). Na etapie przedmiotowego postępowania przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na cele działań ochronnych dla przedmiotów ochrony tego obszaru Natura 2000. Uwzględniając informacje zawarte w *Raporcie* oraz jego aneksach, biorąc również pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia względem przedmiotowego obszaru Natura 2000, całkowity brak ingerencji w siedliska przyrodnicze i gatunki zwierząt stanowiących przedmioty jego ochrony, po analizie określonych w ww. *zarządzeniu* celów działań ochronnych dla przedmioty ochrony obszaru stwierdzono, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze i gatunki zwierząt stanowiące przedmioty ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Kumaki Dobrej (PLH020078). Ponadto przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na integralność ww. obszaru Natura 2000 i możliwość realizacji jego celów działań ochronnych, a także spójność sieci Natura 2000.

Jak wspomniano, planowane przedsięwzięcie częściowo przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie użytku ekologicznego „Storczyk”. W obrębie tego użytku, zgodnie z § 7 rozporządzenia Wojewody Dolnośląskiego z dnia 12 grudnia 2003 r. w sprawie uznania za użytki ekologiczne (Dz. Urz. Woj. Dolno. Nr 236 z 2003 r., poz. 3828 ze zm.), obowiązują zakazy, np. zakaz niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru. Jednakże, zgodnie z art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, nie dotyczą one realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych. Zatem w przypadku ewentualnej kolizji z daną formą – zgodnie z obowiązującym przepisami – podlegać ona będzie uzgodnieniu z Radą Miejską w Sycowie. Przedmiotowe uzgodnienie należy uzyskać przed rozpoczęciem prac budowlanych.

Jak wynika z przedłożonego *Raportu*, jego uzupełnień, a także z inwentaryzacji przyrodniczej opracowanej przez zespół specjalistów zarządzany przez mgr Karolinę Zalewską i mgr Macieja Kaczmarskiego (Katowice, 2023 r.), przygotowanej przez zespół specjalistów, którym kierował mgr Daniel Maranda (Kraków, październik 2024 r., lipiec 2025 r., listopad 2025 r.) badania terenowe obszaru inwestycji wraz z buforem zrealizowano w okresie od lutego 2022 r. do kwietnia 2023 r. Z przedstawionych materiałów wynika, że rośliny obszaru objętego rozpoznaniem związane są z siedliskami ruderalnymi. Są to przeważnie pospolite gatunki odporne na antropopresję. W przypadku terenów przylegających największą część

stanowią tereny rolnicze i związane z nimi nietrwale fitocenozy chwastów uzależnione od zabiegów agrotechnicznych. Zbiorowiska te posiadają niewielką wartość przyrodniczą.

W trakcie prowadzonych badań terenowych w zasięgu oddziaływania inwestycji stwierdzono występowanie wymienionych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000* (Dz. U. 2014 r., poz. 1713) siedlisk przyrodniczych, tj.: 6410 zmiennowilgotna łąka trzęślicowa *Molinion*, 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. Należy przy tym dodać, iż w ramach realizacji przedsięwzięcia zniszczone zostanie 118 m<sup>2</sup> siedliska przyrodniczego 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) oraz 226 m<sup>2</sup> siedliska przyrodniczego 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe.

Ponadto w strefie oddziaływania przedmiotowej linii kolejowej stwierdzono również gatunki zwierząt, które objęte są ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*. Stwierdzona na badanym terenie fauna bezkręgową składa się w przeważającej większości z gatunków pospolitych, eurytopowych i kosmopolitycznych, o małej wartości przyrodniczej. W trakcie prac terenowych stwierdzono występowanie jednego gatunku mięczaka objętego w Polsce ochroną częściową – ślimak winniczek *Helix pomata* oraz 2 gatunków owadów objętych w Polsce ochroną częściową: trzmiel rudy *Bombus pascuorum* i mrówka rudnica *Formica rufa*. Natomiast najliczniej występującym gatunkiem są żaby z kompleksu żab zielonych *Rana esculenta complex*. W trakcie obserwacji stwierdzono również występowanie takich gatunków jak m.in. ropucha zielona *Bufo viridis*, żaba trawna *Rana temporaria* oraz kumak nizinny *Bombina Bombina*. Na badanym obszarze stwierdzono obecność gadów, np. jaszczurki zwinki *Lacerta agilis* oraz zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix*. Bytujące w zinwentaryzowanej strefie gatunki ptaków, ze względu na charakter przecinanych przez inwestycję siedlisk, są charakterystyczne dla środowisk otwartych – pól uprawnych, pastwisk, łąk, rozproszonej zabudowy wiejskiej i miejskiej, a także terenów leśnych. Ornitofaunę obszaru inwestycji reprezentują przede wszystkim takie gatunki jak np. mazurek *Passer montanus*, skowronek *Alauda arvensis*, potrzęsacz *Emberiza calandra* kopciuszek *Phoenicurus ochruros*, szpak *Sturnus vulgaris*, pliszka siwa *Motacilla alba*, pliszka żółta *Motacilla flava*, bocian biały *Ciconia ciconia*, dzięcioł duży *Dendrocopos major*, gąsiorek *Lanius collurio*, żuraw *Grus grus*, zięba *Fringilla coelebs*, grzywacz *Columba palumbus*, myszołów *Buteo buteo*. Należy przy tym wskazać, iż wszystkie zinwentaryzowane gatunki ptaków odnotowane były w przelocie lub jako osobniki żerujące bądź odpoczywające na terenie inwestycji lub terenach bezpośrednio przyległych. W pobliżu cieków odnaleziono ślady obecności gatunku objętego częściową ochroną gatunkową, tj.: bobra europejskiego *Castor fiber*. Wyznaczone na podstawie przeprowadzonych badań terenowych szlaki migracyjne, skupiają się głównie w kompleksach leśnych, przy czym szczególnie duże zagęszczenie szlaków występuje w obrębie kompleksu leśnego przecinanego przez linię kolejową nr 181. Ponadto poranne i wieczorne nasłuchy nie wykazały aktywności wskazującej na występowanie w okolicy inwestycji dziennych schronień, miejsc rozrodu istotnych dla nietoperzy. Nie stwierdzono miejsc hibernacji ani miejsc rojenia nietoperzy. Zarejestrowano pojedyncze, prawdopodobnie okresowe schronienia letnie w drzewach poza obrębem inwentaryzacji, co może sugerować potencjalną obecność takich schronień w buforze inwentaryzacji w innych okresach. Łącznie na terenie badań stwierdzono występowanie 10 gatunków/grup gatunków nietoperzy. Wszystkie nietoperze krajowe objęte

są ścisłą ochroną gatunkową. Najliczniej stwierdzonym gatunkiem jest borowiec wielki *Nyctalus noctula*. Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wprowadzeniem nowych elementów barierowych uniemożliwiających bądź w znaczący sposób utrudniających migrację zwierząt. Zmiana parametrów linii kolejowej nie wpłynie na pogorszenie warunków migracji zwierząt w obrębie lokalnych korytarzy ekologicznych.

Po przeanalizowaniu zebranej w sprawie dokumentacji stwierdzono, że przy uwzględnieniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz, ww. obszary Natura 2000, tereny leśne i zadrzewione, a także różnorodność biologiczną.

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*, w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. umyślnego niszczenia gniazd, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. W związku z powyższym, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wykonywaniem wycinki drzew na ptaki, w sentencji niniejszej decyzji nałożono warunki nr I.2.16 – I.2.17. Z uwagi na fakt, iż w zwartych kompleksach leśnych, a także większych zgrupowaniach drzew ulistnione korony drzew uniemożliwiają dostrzeżenie gatunków ptaków bytujących na drzewach, czy też stwierdzenie zasiedlonych gniazd i dziupli, warunkiem nr I.2.16 wskazano, aby wycinka na określonych odcinkach linii kolejowych wykonana została wyłącznie poza okresem lęgowym większości ptaków. Wycinka drzew poza zwartymi zadrzewieniami jest dopuszczona (warunkiem nr I.2.17) również w okresie lęgowym, pod warunkiem ich skontrolowania przez specjalistę ornitologa pod kątem obecności miejsc lęgowych ptaków. W przypadku gdy nadzór stwierdzi gniazdo/dziuplę stanowiące miejsce lęgowe ptaków na drzewach, Wnioskodawca winien wstrzymać wycinkę do czasu zakończenia lęgu (co powinno zostać potwierdzone przez ornitologa) i uzyskać zezwolenie właściwego organu w trybie art. 56 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* na czynności zakazane w stosunku do gatunków chronionych (m.in. zakaz niszczenia, usuwania lub uszkodzania gniazd lub innych schronień).

Ponadto część drzewostanu przeznaczanego do wycinki może stanowić siedliska gatunków owadów próchnożernych oraz nietoperzy. W związku z powyższym nałożono warunek nr I.2.18, który zobowiązuje do udziału specjalistów chiropterologa i entomologa podczas wycinki drzew o obwodach pni powyżej 50 cm dziuplastych i/lub z odstającą korą, co ma zagwarantować prawidłowe jej przeprowadzenie bez szkody dla gatunków nietoperzy i owadów chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*. Ponadto z uwagi na fakt, iż obiekty kubaturowe oraz inżynieryjne mogą stanowić miejsce schronienia nietoperzy, nałożono warunek nr I.2.20.

Warunek określony w punkcie I.2.19 ma 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 przeciwdziałanie nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszenie napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

W celu ograniczenia możliwości negatywnego oddziaływania na ryby w okresie tarła i rozrodu oraz inne organizmy wodne nałożono warunek nr I.2.21, aby prace ingerujące w koryta cieków prowadzić poza sezonem tarła gatunków ryb m.in. kozy *Cobitis taenia* i piskorza *Misgurnus fossilis*.

Warunek nr I.2.22 ma na celu ograniczenie wpływu realizacji przedsięwzięcia na siedliska przyrodnicze: 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*,

*Tilio-Carpinetum*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) oraz użytek ekologiczny „Storczyk”.

Warunki określone w punktach I.2.23 i I.2.27 mają na celu ograniczenie na etapie realizacji inwestycji śmiertelności drobnych zwierząt, m.in. płazów i gadów – gatunków objętych ochroną na mocy *ww. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

Warunek nr I.2.3 lit. d ma na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed skażeniem w rejonie ujęć wód podziemnych oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt) związanych ze środowiskiem wodnym w sąsiedztwie cieków.

Warunek w punkcie I.2.24 ma na celu zachowanie korytarzy migracyjnych zwierząt, poprzez zastosowanie materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonych do naturalnych oraz wykluczenie stosowania koszy i materaców gabionowych, stanowiących sztuczny element w środowisku przyrodniczym, stwarzających zagrożenie dla zwierząt (utrudniających migrację, mogących doprowadzić do ich śmierci).

W celu minimalizacji negatywnego wpływu na płazy nałożono warunek nr I.2.25, aby prace budowlane w obrębie cieków oraz zbiorników wodnych stanowiących potencjalne siedliska rozrodcze płazów wykonywać pod nadzorem herpetologicznym poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca, a przed rozpoczęciem prac osobniki, w każdym stadium rozwoju, odławiać przy pomocy czerpaków i przenosić poza obszar zagrożenia do odpowiednich siedlisk. Ponadto wskazano, aby przed rozpoczęciem i w trakcie trwania prac budowlanych w okresie między 15 marca a 30 października, na wyszczególnionych odcinkach zastosować tymczasowe wygradzenia o parametrach określonych w warunku nr I.2.26, chroniące przed przedostawaniem się płazów na teren prac. Inwestora zobowiązano również, aby na odcinkach, na których istnieje możliwość zwiększonej aktywności płazów, zaprojektować rozwiązania polegające na pozostawianiu szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości min. 5 cm wraz z dodatkowym usypaniem ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa lub zastosowaniem rynien betonowych lub stalowych, o przekroju półokrągłym lub prostokątnym, ułatwiających przemieszczanie małym zwierzętom, wskazane w warunku nr I.3.8.

Warunek określony w punkcie I.2.28 ma na celu ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia na chronione gatunki roślin, grzybów i porostów.

Warunek nr I.2.29 ma na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się w środowisku rdestowca ostrokończystego, gatunku rośliny wymienionej w załączniku nr 2 do *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów (Dz. U. poz. 2649)*.

Warunek nr I.2.30 pozwoli na uzyskanie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu informacji na temat zakresu i sposobu przeprowadzonych działań oraz potwierdzenia udziału specjalistów w realizacji zapisów przedmiotowej decyzji, co zapewni właściwą realizację *ww. warunków*.

Warunki określone w punktach I.3.7 – I.3.10 sentencji niniejszej decyzji wprowadzono w celu zminimalizowania efektu bariery, jaki stanowi przedmiotowa linia kolejowa dla zwierząt. Wskazane parametry i wytyczne obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, mają zapewnić możliwość swobodnego przemieszczania się zwierząt podczas eksploatacji na wskazanych odcinkach linii kolejowej. Wskazano kilometrów miejsc, gdzie zostaną wykonane przejścia dla poszczególnych grup zwierząt oraz określono ich typ i parametry zapewniające ich funkcjonalność, zarówno podczas budowy, jak i eksploatacji.

Warunek nr I.3.3 ma na celu zmniejszenie śmiertelności ptaków wskutek ich zderzeń z przezroczystymi elementami infrastruktury (ekranami) na etapie eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej.

Warunek nr II.1 nałożono w celu zrekompensowania strat związanych z wycinką drzew i krzewów o łącznej powierzchni ok. 13,6 ha, które również mogą stanowić siedliska ptaków i nietoperzy. Dodatkowo działania te przyczynią się do ograniczenia oddziaływania inwestycji na otaczający krajobraz, a także zakres tych działań przyczyni się do zrównoważenia warunków siedliskowych powstałych po przeprowadzeniu planowanej inwestycji. Zakres kompensacji został wskazany przez autorów *Raportu*. Zgodnie z art. 75 ust. 3 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*, w przypadku, gdy ochrona elementów przyrodniczych nie jest możliwa, Wnioskodawca zobowiązany jest do podejmowania działań mających na celu naprawienie wyrządzonych szkód.

Warunek nr III.2 ma celu sprawdzenie prawidłowości wykonania rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej dla zwierząt w formie przejść dla zwierząt i rozwiązań wpływających na efektywność działania tych przejść. W sytuacji, gdy podjęte działania będą niewystarczające do realizacji założonych celów, analiza winna wskazać w jaki sposób i w jakim zakresie należy zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wprowadzić nowe.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo na terenie intensywnego osadnictwa pradziejowego i historycznego, na terenie i w zasięgu oddziaływania udokumentowanych stanowisk archeologicznych. Na analizowanym terenie występują obszary objęte strefą ochrony konserwatorskiej „B” – strefa ochrony konserwatorskiej historycznego układu urbanistycznego Oleśnicy wraz z dawnymi osadami Lucień i Rataje, obszar historycznego układu ruralistycznego wsi Dąbrowa, Cieśle, Poniatowice (gm. Oleśnica) oraz obszar historycznego układu przestrzennego wsi Stradomia Wierzchnia (gm. Syców), ujęty w wykazie zabytków nieruchomych. Stwierdzono także występowanie stref ochrony archeologicznej. Prace prowadzone na terenie historycznych układów przestrzennych i przy budynkach ujętych w gminnej ewidencji zabytków wymagać będą uzgodnienia z organem konserwatorskim. Zgodnie z informacjami zawartymi w treści *Raportu*, przed rozpoczęciem prac budowlanych na stanowiskach archeologicznych będących w kolizji z inwestycją przeprowadzone zostaną ratownicze badania archeologiczne, których zakres określi w drodze odrębnej decyzji administracyjnej właściwy terytorialnie Wojewódzki Konserwator Zabytków. W przypadku znalezienia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, dalsze działania prowadzone będą zgodnie z regulacjami prawnymi zawartymi w *ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292 ze zm.)*.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na klimat została wykonana przy uwzględnieniu dwóch aspektów: wpływu przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany oraz odporności i adaptacji projektu do bieżących i przewidywanych zmian klimatu. W fazie budowy w wyniku spalania paliw w samochodach i maszynach budowlanych emitowany będzie dwutlenek węgla zaliczany do gazów cieplarnianych. Nie są to jednak emisje na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie. Mając na uwadze, że będą to oddziaływania tymczasowe, ich wpływ na klimat będzie marginalny. Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie usunięcie roślinności, co wpłynie na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane nasadzenia, których obecność skutkować będzie pochłanianiem gazów cieplarnianych. Planowana rewitalizacja linii kolejowej pośrednio przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w związku z częściowym przejściem ruchu drogowego, a co za tym idzie – jej eksploatacja nie będzie przyczyniać się do intensyfikacji zachodzących zmian klimatu.

Jako czynniki związane ze zmianami klimatu mogące w największym stopniu wpływać na funkcjonowanie infrastruktury kolejowej wskazano niskie i wysokie temperatury, silny wiatr, wyładowania atmosferyczne i intensywne opady deszczu. W oparciu o przeprowadzoną analizę wrażliwości, analizę narażenia i ocenę podatności na zagrożenia nie stwierdzono znacznego ryzyka związanego z klimatem. Wpływ czynników klimatycznych jest niewielki i nie powoduje istotnych zmian w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej. Zaprojektowane obiekty nad rzekami zapewniać będą bezpieczny spływ wód powodziowych, jak również nie będą stanowiły dla nich zagrożenia zjawiska lodowe. Przy wystąpieniu ulewnego deszczu lub przyboru wód do poziomu, przy którym stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, stosowane będą rozwiązania w postaci wstrzymania ruchu pociągów lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów, aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerom oraz pracownikom. Mając na uwadze powyższe, nie zachodzi potrzeba podejmowania specjalnych środków zaradczych ukierunkowanych na adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu.

Na podstawie analizy *Raportu* stwierdza się, iż prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej jest niewielkie, a planowana inwestycja nie będzie przyczyniać się do zaistnienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej ani katastrofy naturalnej. Linia kolejowa nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

Przedsięwzięcie położone jest na styku województw dolnośląskiego i wielkopolskiego. Najbliższą granicę państwa stanowi granica polsko-czeska oddalona od rewitalizowanego odcinka linii kolejowej o ok. 90 km w linii prostej. Lokalizacja, rodzaj i parametry planowanej inwestycji oraz jej odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, biorąc pod uwagę okoliczności wymienione w art. 82 ust. 2 *ustawy ooś*, nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy ooś*. Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia pozwoliły wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko. Ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami, możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie jest niewielka oraz nie doprowadzi do znaczącego oddziaływania. Inwestycja nie spowoduje znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji, w której uwzględniono analizę oddziaływań i potencjalnych zagrożeń środowiskowych związanych z realizacją i eksploatacją inwestycji oraz wskazano szereg działań niezbędnych do podjęcia celem zabezpieczenia środowiska i zminimalizowania potencjalnych negatywnych oddziaływań, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zdecydował o nałożeniu warunków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wymienionych w sentencji niniejszej decyzji.

Wskazuję przy tym, iż w przypadku niemożliwych do uniknięcia kolizji ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów gatunków chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin, z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* oraz *z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów*, 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.

Ponadto, mając na względzie zapisy art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U z 2023 r., poz. 1589 ze zm.), w przypadku stwierdzenia inwazyjnego gatunku obcego wymienionego w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów (Dz. U. poz. 2649) – należy dokonać stosownego zgłoszenia wójtowi, burmistrzowi albo prezydentowi miasta, właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku. Zgłoszenie winno zawierać dane określone w art. 15 ust. 2 ww. ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych.

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 zasady, o których mowa w art. 75 § 1 i art. 80 Kpa.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji decyzji.

### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji, zgodnie 129 § 1 i § 2 Kpa, przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

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

/podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym/

*Dokonano opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji w wysokości 205 PLN oraz opłaty od dwóch pełnomocnictw w wysokości 34 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  
*reprezentowana przez:*  

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

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu  
ul. Kościuszki 57, 61-891 Poznań
2. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu  
ul. M. Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław
3. 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 nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 17 kwietnia 2026 r., znak: WOOS.420.49.2023.MSA.41, wydanej dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica z elektryfikacją”**

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rewitalizacji linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku od ok. km 100+288 do ok. km 149+109 przebiegającym przez gminy: Kępno, Bralin, Perzów, Syców, Dziadowa Kłoda, Oleśnica oraz miasto Oleśnica. W zakres inwestycji wchodzi także przebudowa linii kolejowych nr 812, nr 813, nr 814 na terenie gminy Kępno, nr 143 na terenie miasta Oleśnica oraz nr 281 na terenie gminy Oleśnica i miasta Oleśnica. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje łącznie ok. 63,297 km następujących linii kolejowych:

- linia kolejowa nr 181 od ok. km 100+288 do ok. km 149+109 (łącznie ok. 48,821 km);
- linia kolejowa nr 812 od ok. km -0+326 do ok. km 3,449 (łącznie ok. 3,775 km);
- linia kolejowa nr 813 od ok. km 0+000 do ok. km 1+203 (łącznie ok. 1,203 km);
- linia kolejowa nr 814 od ok. km 0+000 do ok. km 1+419 (łącznie ok. 1,419 km);
- linia kolejowa nr 143 od ok. km 133+690 do ok. km 137+017 (łącznie ok. 3,327 km);
- linia kolejowa nr 281 od ok. km -0+355 do ok. km 4+397 (łącznie ok. 4,752 km).

Zakres planowanych prac obejmuje przede wszystkim:

- przebudowę układu torowego linii kolejowej nr 181 wraz z odwodnieniem oraz wzmocnieniem górnych partii podtorza w miejscach wybranych;
- wymianę toru szlakowego, torów głównych dodatkowych i bocznych na przebudowywanych posterunkach ruchu oraz układu torowego na stacjach granicznych;
- wymianę rozjazdów w torach szlakowych, głównych zasadniczych, głównych dodatkowych i bocznych;
- przebudowę nawierzchni torowej linii kolejowych nr 814, nr 813, nr 812;
- prace sieciowe oraz roboty kablowe na liniach kolejowych nr 143 i nr 281;
- rozbiórkę istniejących peronów i budowę nowych wraz z dojściami, odwodnieniem, małą architekturą oraz elementami informacji pasażerskiej;
- budowę nowych podstacji trakcyjnych i modernizację istniejących podstacji trakcyjnych;
- wymianę nawierzchni przejazdowej oraz nawierzchni drogowej wraz z towarzyszącymi elementami ulic i odwodnienia przejazdów kolejowych w ciągu linii kolejowych nr 181, nr 812 i nr 814 oraz dróg dojazdowych;
- budowę i przebudowę sieci trakcyjnych;
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty);

- likwidację istniejących przepustów oraz wykonanie prac konserwacyjnych na przepustach;
- wykonanie systemu odwodnienia;
- wykonanie elementów sterowania ruchem kolejowym;
- wykonanie prac związanych z budową sieci i urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowę urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej;
- budowę nowej nastawni w stacji Kępno;
- przebudowę infrastruktury energetycznej;
- przebudowę istniejącej infrastruktury kolidującej z planowanym przedsięwzięciem;
- wycinkę drzew i krzewów oraz wykonanie nowych nasadzeń.

W ramach prac zaplanowano wykonanie układu torowego linii kolejowej nr 181 składającego się m.in. z toru projektowanego w technologii bezстыkowej, szyn stalowych, podkładów strunobetonowych wraz ze wzmocnieniem górnych partii podtorza. Zakładane są następujące parametry eksploatacyjne dla odcinka linii kolejowej nr 181:

- prędkość maksymalna dla:
  - pociągów pasażerskich – 160 km/h;
  - pociągów towarowych – 100 km/h;
  - pociągów w torach głównych dodatkowych – 60/40 km/h;
- dopuszczalny nacisk osi – 221 kN/oś;

Zaprojektowano także wykonanie układu torowego linii kolejowych nr 812, 813 i 814 składającego się m.in. z toru projektowanego w technologii bezстыkowej, szyn stalowych, podkładu strunobetonowego wraz ze wzmocnieniem podtorza. Założono następujące parametry eksploatacyjne dla ww. odcinków linii kolejowych:

- prędkość maksymalna dla pociągów towarowych – 60 km/h;
- dopuszczalny nacisk osi – 221 kN/oś.

Projektowane perony będą posiadały następujące parametry charakterystyczne:

- długość użytkowa peronów: ok. 100 – 200 m;
- szerokość peronów: od ok. 2,50 m (3,30 m dla peronów dwukrawędziowych) do ok. 7,00 m.

Projektowane układy przystanków osobowych (p.o.) / stacji objęte przedmiotowym zadaniem to: stacja Kępno, stacja Bralin, p.o. Perzów, p.o. Gęsia Górka, stacja Syców, p.o. Stradomia, stacja Jemielna Oleśnicka, p.o. Poniatowice, posterunek bocznicowy Cieśle, Stacja Oleśnica.

Dla zasilania rewitalizowanej linii kolejowej nr 181 planowana jest budowa nowych podstacji trakcyjnych (PT): PT Gęsia Górka w ok. km 119+650 oraz PT Poniatowice w ok. km 136+600. Konieczna jest również modernizacja istniejących podstacji trakcyjnych: PT Hanulin i PT Oleśnica.

Zakres odbudowy nawierzchni drogowej dostosowany został do wymagań związanych z płynnością przejazdu oraz uniknięciem efektu progowego wynikającymi z profilu podłużnego drogi w obszarze skrzyżowania z linią kolejową. W przypadku dróg gruntowych na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego projektuje się nawierzchnie gruntowe ulepszone na długości co najmniej 10 m, licząc od skrajnej szyny na obu dojazdach. Wyjątek stanowią przejazdy w ok. km 105+092, 106+212 i 107+119, na których projektuje się obustronną nawierzchnię ulepszoną na długości 20 m.

Na niezelektryfikowanym odcinku linii nr 181 od ok. km 103+346 do ok. km 148+020 na posterunkach: Bralin, Syców, Jemielna Oleśnicka, Cieśle nad torami głównymi zasadniczymi, dodatkowymi, bocznymi oraz na szlakach planowana jest budowa sieci trakcyjnej. Przewiduje się również budowę sieci trakcyjnej na niezelektryfikowanej łącznicy nr 814 od rozjazdu 38 w stacji Kępno km 0+000 do rozjazdu 2 w stacji Hanulin ok. km 1+419. Przedmiotowa

inwestycja zakłada również odcinkową przebudowę sieci trakcyjnej na łącznicach nr 812 i 813 Kępno – Hanulin i na stacji Kępno.

Na odcinkach linii kolejowych nr 181, 812, 813, 814 objętych zadaniem zlokalizowane są łącznie 72 obiekty inżynierskie: głównie przepusty, a także trzy mosty i jeden wiadukt. W ramach zadania przewiduje się przebudowę tych obiektów kolidujących z przedsięwzięciem. W miejscu rozebranych konstrukcji projektuje się budowę nowych obiektów. Wszystkie obiekty mostowe zaprojektowano jako żelbetowe monolityczne jednoprzęsłowe ramowe dźwigarobetonowe lub żelbetowe. Przyczółki mostów planuje się posadowić bezpośrednio. W przypadku obecności gruntów słabonośnych obiekty zostaną posadowione pośrednio na palach fundamentowych.

Realizacja przedsięwzięcia przewiduje prowadzenie prac na obiektach mostowych nad ciekami oraz ingerencję w same cieki. Zakres prac w korytach cieków naturalnych każdorazowo ograniczy się jedynie do umocnienia dna i skarp koryt w celu zabezpieczenia przed rozmywaniem. W ramach prac nad ciekami przewiduje się ich oczyszczenie, reprofiliację i umocnienie powierzchniowe skarp i koryt w przestrzeniach podmostowych w przypadku mostów i na wlotach i wylotach w przypadku przepustów, na długości równej do trzech średnic danego przepustu. Nie przewiduje się pogłębiania cieków. W przypadku przepustów, z uwagi na zastosowanie konstrukcji o przekroju zamkniętym, na czas wykonywania przewodu powstanie konieczność wykonania tymczasowych przełożeń cieków obok układanych przewodów z jednoczesnym zapewnieniem ciągłości przepływu.

W ramach prac związanych z odtworzeniem nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych projektuje się zabezpieczenia wgłębne w postaci drenaży opaskowych oraz udrożnienie przepustów pod dojazdami do przejazdów. W przypadku gdy niweleta dojazdu skierowana jest w kierunku toru, projektuje się dodatkowe zabezpieczenie przed napływem wód opadowych, roztopowych oraz innych zanieczyszczeń w postaci odwodnienia liniowego.

System odwodnienia linii kolejowej opiera się na rowach trawiastych. Rowy zaprojektowano o szerokości dna min. 0,4 m o nachyleniu skarp ok. 1:1,5 lub skarp umocnionych o nachyleniu ok. 1:1. W miejscach, gdzie nie jest możliwe ukształtowanie przebiegu rowu od odbiornika naturalnego w postaci cieku/rowu, zaprojektowano rowy filtracyjno-odparowujące, zapewniające również funkcję retencyjną celem przyjęcia najniekorzystniejszego scenariusza deszczu nawalnego. Odcinkowo przewidziano również zastosowanie typowych rowów chłonno-filtracyjnych, z uwagi na brak odbiornika w pobliżu. Są to rowy o poszerzonym dnie bez projektowanego spadku, większej głębokości i o nachyleniach skarp ok. 1:1,5.

Odwodnienie linii kolejowych objętych analizowanym przedsięwzięciem realizowane będzie przez system rowów otwartych, a także lokalnie przez system drenaży i kolektorów oraz rowy chłonno-odparowujące z funkcją retencyjną. Odbiornikami końcowymi wód opadowo-roztopowych będą cieki naturalne oraz urządzenia wodne.

Na projektowanych stacjach planuje się budowę systemu odwodnienia składającego się z drenaży, kolektorów, rowów bocznych, studni chłonnych oraz lokalnie rozsączanie na wysokich skarpach nasypu. Odwodnienie peronów będzie realizowane poprzez spływ wody zgodnie z pochyleniem nawierzchni peronowej do odwodnienia liniowego, powierzchniowego. Woda z korytek systemowych zostanie odprowadzona za pośrednictwem kolektorów zbiorczych zabudowanych w korpusie peronu lub nasypie za peronem do systemu odwodnienia układu torowego np. rowów bocznych. Woda opadowa z wiaty peronowej będzie kierowana zgodnie z pochyleniem dachu do systemu rynnowego, a następnie rurą spustową zostanie wprowadzona do odwodnienia liniowego zlokalizowanego na peronie. Przejazdy będą odwadniane powierzchniowo oraz poprzez system drenaży opaskowych i sączków drenarskich. Studnie rewizyjne będą wyposażone w osadniki o wysokości min. 0,5 m. W celu odwodnienia terenu podstacji dopuszcza się zastosowanie m.in. systemu kanalizacji

deszczowej i systemów drenaży. Ze względu na brak stałych miejsc parkingowych, a jedynie niewielki zakres obejmujący miejsca postojowe do obsługi technicznej, nie przewiduje się urządzeń podczyszczających.

Na potrzeby realizacji projektu prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody. Przewiduje się wykorzystanie wody dostarczanej przewoźnymi beczkownikami i zbiornikami na wodę na cele technologiczne (np. płukanie żwiru, piasku, tłucznia; wykonanie betonu) oraz socjalno-bytowe. W fazie eksploatacji wykorzystanie wody będzie minimalne i związane głównie z bieżącym utrzymaniem, eksploatacją i konserwacją linii kolejowej. Ponadto na etapie eksploatacji zużycie wody odbywać się będzie w projektowanym budynku nastawni na cele socjalno-bytowe.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa dolnośląskiego w powiecie oleśnickim, na terenie gmin Syców, Dziadowa Kłoda, Oleśnica oraz miasta Oleśnica, a także na obszarze województwa wielkopolskiego w powiecie kępińskim, w gminach Kępno, Bralin i Perzów. Łączna długość linii kolejowych objętych zakresem przedsięwzięcia w województwie dolnośląskim wynosi ok. 36,925 km, a w województwie wielkopolskim ok. 26,372 km. Sumaryczna powierzchnia czasowego zajęcia terenu na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 30 tys. m<sup>2</sup> (ok. 19 tys. m<sup>2</sup> w granicach województwa dolnośląskiego i ok. 11 tys. m<sup>2</sup> w granicach województwa wielkopolskiego).

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

Katarzyna Łapińska  
*/podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym/*