



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

WOOS.420.5.2024.CC.15

Wrocław, dnia 9 lipca 2024 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i lit. t, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 26 stycznia 2024 r.

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu kolejowego na rzece Bóbr i dróg dojazdowych w m. Pstrąże”;**
- II. **Określam warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tj. istotne warunki korzystania ze środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 1. Lokalizację zaplecza budowy, miejsca postoju i tankowania maszyn oraz sprzętu budowlanego wyznaczyć i zlokalizować poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią, na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska. Zaplecze budowy należy wyposażać w środki do neutralizowania wycieków i rozlewów substancji niebezpiecznych (zwłaszcza ropopochodnych).
 2. W przypadku wystąpienia wycieku substancji ropopochodnych lub innych materiałów eksploatacyjnych należy zebrać zanieczyszczenia za pomocą sorbentów i przekazać je do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom.
 3. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych, podczyścić z zawiesiny.
 4. Odpady wytworzone na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia gromadzić selektywnie w zależności od rodzaju odpadów, w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska gruntowo-wodnego ewentualnych substancji szkodliwych, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zagospodarowanie odpadów. Przedmiotowe odpady magazynować poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

5. Zapewnić swobodny przepływ wód w korycie rzeki Bóbr oraz zapobiegać zaburzeniom stosunków wodnych na omawianym odcinku cieku, np. poprzez czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie, bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie.
6. W pobliżu cieków, po wykonaniu nasypów i wykopów należy umocnić skarpy i odpowiednio je zabezpieczyć (np. poprzez obsianie ich trawą), w celu ograniczenia do minimum erozji powierzchniowej, a tym samym ograniczenia przedostawania się frakcji tworzącej zawiesiny do wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
7. Prace w korycie prowadzić przy możliwie niskich stanach wód z zastosowaniem technologii pozwalających ograniczyć do minimum zamulenie wód powierzchniowych.
8. Prace prowadzić w sposób nienaruszający szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych.
9. Nie dopuścić do zawężenia koryta ani międzywala w wyniku realizacji inwestycji.
10. Teren nad rzeką zabezpieczyć przed przedostawaniem się materiałów z rozbiórki istniejącego mostu poprzez montaż odpowiednich rusztowań i rozłożenie ekranów zabezpieczających przed obsypywaniem się gruzu.
11. Przy demontażu segmentu lub elementu mostu należy ustabilizować jego przęsła i podpory, aby uniemożliwić ich niekontrolowane przewrócenie się lub zawalenie. Stabilizacja powinna gwarantować stateczność podpór w obu kierunkach (na kierunku osi mostu oraz w kierunku prostopadłym). Należy zachować stateczność konstrukcji na każdym etapie realizacji rozbiórki.
12. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni mostu odprowadzać za pomocą spadków wzdłuż osi mostu oraz spadków wewnętrznych krawędzi koryta konstrukcji mostu do wpustów żeliwnych z warstwą żwiru (tłuczni), a następnie do zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej, skąd za pomocą muldy kamiennej odprowadzić na teren zalewowy rzeki Bóbr.
13. W przypadku zastosowania metody strzałowej na całej długości likwidowanego mostu nie dopuszczać do zawalenia się przęseł znajdujących się ponad wałem przeciwpowodziowym i korytem rzeki Bóbr, a jedynie odspojenie ich od filarów i usunięcie za pomocą dźwigu. Podczas realizacji ww. prac należy stosować ekrany ograniczające pylenie, a same roboty strzałowe organizować w taki sposób, by ograniczyć rozrzut gruzu po zawaleniu się elementów.
14. Prace związane z rozbiórką obiektu mostowego poprzedzić kontrolą z udziałem specjalistów ornitologa i chiropterologa, pod kątem występowania miejsc bytowania gatunków ptaków i nietoperzy, a w przypadku stwierdzenia ich występowania ww. specjaliści winni określić dalszy sposób i terminy prowadzenia prac rozbiórkowych.
15. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji i w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed rozpoczęciem prac dokona oglądu pod kątem gniazdowania ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin i sposób prowadzenia ww. prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
16. Usunięcie drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm oraz drzew dziuplastych i z odstającą korą, prowadzić przy udziale specjalisty chiropterologa, który przed wykonaniem ww. prac dokona oględzin pod kątem obecności nietoperzy, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia ww. prac.

17. Pnie drzew narażonych na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości około 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczenia drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
18. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odsłonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.
19. Nie składować ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
20. W trakcie realizacji inwestycji, na bieżąco kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, m.in. małych ssaków, płazów i gadów, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
21. Wszelkie prace w korycie rzeki Bóbr należy realizować pod nadzorem specjalisty ichtiologa.
22. W planowanych nasadzeniach wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów, np. klon jawor *Acer pseudoplatanus*, lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon zwyczajny *Acer platanoides*, róża *Rosa canina*, ligustr pospolity *Ligustrum vulgare*. Sadzonki drzew powinny mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę.
23. Po pierwszym roku po dokonaniu nasadzeń dokonać przeglądu zdrowotnego drzew i krzewów. Okazy słabe oraz te, które się nie przyjęły zastąpić nowymi nasadzeniami.

III. Nadaje niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

IV. Integralną częścią decyzji stanowi: Załącznik 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 26 stycznia 2024 r. (data wpływu: 30 stycznia 2024 r.), podmiot planujący podjęcie realizację przedsięwzięcia – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Zielonej Górze, zwany dalej Wnioskodawcą – zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu kolejowego na rzece Bóbr i dróg dojazdowych w m. Pstrąże”.

Wraz z wnioskiem została przedłożona *Karta informacyjna przedsięwzięcia* (autor: Adam Stempniewicz, styczeń 2024 r.), zwana dalej *Kip*.

Pismem z dnia 13 lutego 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.1, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wezwał Wnioskodawcę do usunięcia braków formalnych we wniosku. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do tutejszego organu pismem z dnia 22 lutego 2024 r. (data wpływu: 22 lutego 2024 r.) oraz pismem z dnia 27 lutego 2024 r. (data wpływu: 27 lutego 2024 r.).

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl/>) pod numerem: 60/2024.

Planowane zamierzenie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie częściowo realizowane na terenach zamkniętych wymienionych w decyzji Nr 80/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. MON z 2022 r., poz. 92 ze zm.).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i 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 niniejszego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w sprawie, w tym o wszczęciu postępowania w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, możliwości i sposobie składania uwag i wniosków oraz organie właściwym do wydania ww. decyzji i rozpatrzenia uwag i wniosków, były informowane poprzez zawiadomienia. Strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania, zostały zawiadomione pismami z dnia 29 lutego 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.2.1-2.6.

Z uwagi na fakt, iż w załączonej do wniosku Kip, tutejszy organ stwierdził braki merytoryczne w zakresie aspektów przyrodniczych i środowiskowych, pismem z dnia 12 marca 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.3 oraz pismem z dnia 16 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.6, wezwał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Wyjaśnienia do dokumentacji złożono w piśmie z dnia 4 kwietnia 2024 r. (data wpływu: 4 kwietnia 2024 r.) oraz piśmie z dnia 18 kwietnia 2024 r. (data wpływu: 18 kwietnia 2024 r.).

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu:

- Pismem z dnia 19 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.7, wystąpił do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia;
- Pismem z dnia 19 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.8, wystąpił do Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej we Wrocławiu o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia;
- Pismem z dnia 19 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.9, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Strony postępowania o powyższym zostały poinformowane poprzez zawiadomienie z dnia 22 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.10.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, pismem z dnia 29 kwietnia 2024 r. (data wpływu: 6 maja 2024 r.), znak: ZNS.9022.5.14.2024.MŚ, wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej we Wrocławiu, pismem z dnia 20 maja 2024 r. (data wpływu: 29 maja 2024 r.), znak: 7/WIS/BUD/2024, wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii z dnia 11 czerwca 2024 r. (data wpływu: 11 czerwca 2024 r.), znak: V.RZŚ.4901.16.2024.AK, przedstawił stanowisko, że dla przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poniższych wymagań:

1. W związku z położeniem części terenu inwestycji na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, przed realizacją inwestycji, zgodnie z *ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1478, ze zm.)*, zwanej dalej *ustawą Prawo wodne*, należy uzyskać stosowne decyzje administracyjne.
2. Podczas prowadzenia prac budowlanych wyznaczyć miejsca parkowania maszyn budowlanych poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią, na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym przedostaniem się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
3. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.
4. Zaplecze budowy zlokalizować poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią i wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych i substancji ropopochodnych do gruntu. W przypadku awaryjnego wycieku substancji szkodliwych należy natychmiastowo usunąć skażoną glebę. Zużyte sorbenty oraz skażoną glebę należy przekazać jako odpad wyspecjalizowanym podmiotom do unieszkodliwienia.
5. Wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi oraz zaopatrzyć w sorbenty. Paliwa i substancje bitumiczne niezbędne do prowadzenia prac budowlanych, przechowywać w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska gruntowo-wodnego.
6. Tankowanie oraz serwisowanie pojazdów, maszyn i urządzeń przeprowadzać na utwardzonym i uszczelnionym podłożu na terenie baz sprzętowych. Niniejsze miejsca należy zaopatrzyć w adekwatną do zagrożenia ilość sorbentów. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwem, olejami, itp.
7. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych, czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac. Szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum. Wody pochodzące z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych, podczyścić z zawiesiny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z *ustawą Prawo wodne*, należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
8. Wszelkie prace prowadzić w sposób zapobiegający trwałym zmianom stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji.
9. Ścieki bytowe na etapie realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do przenośnych toalet, wyposażonych w szczelne, bezodpływowe zbiorniki na ścieki, a następnie przekazywać je do oczyszczalni ścieków. Sanitariaty posadowić poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.
10. Odpady wytworzone na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia gromadzić selektywnie w zależności od rodzaju odpadów, w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska gruntowo-wodnego ewentualnych substancji szkodliwych,

- a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zagospodarowanie odpadów. Przedmiotowe odpady magazynować poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Dopuszcza się wykorzystanie odpadów obojętnych (np. pochodzących z rozbiórki istniejącej przeprawy kolejowej) w miejscu ich powstawania, zgodnie z przepisami odrębnymi.
11. Podczas realizacji inwestycji wodę na cele bytowe i budowlane dostarczać z zewnątrz. Zachować racjonalne jej wykorzystanie.
 12. Nie dopuszczać do powstawania ścieków przemysłowych.
 13. Opracować plan ewakuacji ekipy budowlanej, zaplecza budowy oraz maszyn budowlanych z terenu inwestycji w przypadku wezbrania z przekroczeniem stanów ostrzegawczych.
 14. Minimalizować ingerencję w ukształtowanie pasów brzegowych oraz koryta rzeki Bóbr.
 15. Prace w cieku lub w jego pobliżu prowadzić w sposób eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieku, z odpowiednim zabezpieczeniem koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta. Niniejsze prace organizować z uwzględnieniem możliwości schronienia się gatunków wodnych w miejscach wolnych od prac i intensywnych zanieczyszczeń, po wcześniejszym uzyskaniu stosownych zgód wodnoprawnych.
 16. Zapewnić swobodny przepływ wód w korycie rzeki Bóbr oraz zapobiegać zaburzeniom stosunków wodnych na omawianym odcinku cieku, np. poprzez czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie, bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie.
 17. Ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego na gruntach niestabilnych w bliskim sąsiedztwie koryta rzeki Bóbr.
 18. W pobliżu cieków, po wykonaniu nasypów i wykopów należy umocnić skarpy i odpowiednio je zabezpieczyć (np. poprzez obsianie ich trawą), w celu ograniczenia do minimum erozji powierzchniowej, a tym samym ograniczenia przedostawania się frakcji tworzącej zawiesiny do wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
 19. Prace w korycie prowadzić przy możliwie niskich stanach wód z zastosowaniem technologii pozwalających ograniczyć do minimum zamulenie wód powierzchniowych.
 20. Formowanie podpór mostu należy prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód podziemnych.
 21. Należy używać wyłącznie materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.
 22. Prace prowadzić w sposób nienaruszający szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych.
 23. Nie dopuścić do zawężenia koryta ani międzywala w wyniku realizacji inwestycji.
 24. Teren nad rzeką zabezpieczyć przed przedostawaniem się materiałów z rozbiórki istniejącego mostu poprzez montaż odpowiednich rusztowań i rozłożenie odpowiednich ekranów zabezpieczających przed obsypywaniem się gruzu.
 25. W przypadku zastosowania metody strzałowej na całej długości likwidowanego mostu nie dopuszcza się zawalenia przęsła znajdujących się ponad wałem przeciwpowodziowym i korytem rzeki Bóbr, a jedynie odspojenie ich od filarów i usunięcie za pomocą dźwigu.
 26. Przy demontażu segmentu lub elementu mostu należy ustabilizować jego przęsła i podpory, aby uniemożliwić ich niekontrolowane przewrócenie się lub zawalenie. Stabilizacja powinna gwarantować stateczność podpór w obu kierunkach

- (na kierunku osi mostu oraz w kierunku prostopadłym). Należy zachować stateczność konstrukcji na każdym etapie realizacji rozbiórki. Prace wykonywać przy zamkniętym ruchu w obrębie obiektu.
27. Roboty strzałowe z wykorzystaniem materiałów wybuchowych należy prowadzić z należytą starannością i dbałością o środowisko oraz bezpieczeństwo ludzi na każdym etapie, poczynając od analizy obiektu, planowania, użycia ładunków, aż po utylizację pozostałości materiałów wybuchowych oraz prace rekultywacyjne.
 28. Podczas realizacji robót strzałowych należy stosować ekrany ograniczające pylenie, a same roboty strzałowe organizować w taki sposób, by ograniczyć rozrzut gruzu po zawaleniu się elementów.
 29. Nasypy ziemne wykonać w pierwszej kolejności z gruntów rodzimych pochodzących z wykopów. W przypadku niewystarczających mas ziemnych pozyskanych w trakcie prac budowlanych dowozić grunt z zewnątrz. Dopuszcza się wykorzystanie jako surowiec do budowy nowego nasypu kolejowego, elementów pochodzących rozbiórki istniejącej przeprawy kolejowej.
 30. Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni mostu odprowadzać za pomocą spadków wzdłuż osi mostu, oraz spadków wewnętrznych krawędzi koryta konstrukcji mostu do wpustów żeliwnych dla mostów z warstwą żwiru (tłucznia), a następnie do zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej, skąd, za pomocą muldy kamiennej, niniejsze wody odprowadzać na teren zalewowy rzeki Bóbr. Na odprowadzenie niniejszych wód należy uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne.
 31. Wszelkie prace związane z korytem rzeki Bóbr realizować po uprzednim poinformowaniu właściciela cieku o ich zakresie oraz pod nadzorem specjalisty ichtiologa.
 32. Po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji i w miarę możliwości przywrócić do stanu pierwotnego.

Wskazane warunki nr 1, 3, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 27, 29 i 32 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji, gdyż nie wskazują konkretnych rozwiązań pozwalających na ich osiągnięcie, a ich wykonanie wynika z odrębnych przepisów prawa do stosowania których zobowiązany jest Wnioskodawca. Ponadto warunki odnoszą się do charakterystycznych cech inwestycji i technologii prowadzenia prac, które to częściowo ujęto w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W opinii tutejszego organu nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Wnioskodawcy do ich stosowania. Treść warunków nr 2, 4, 5 i 6 została zadysponowana w warunkach nr II.1 II.2 sentencji niniejszej decyzji, z pominięciem kwestii powielających się lub zbyt ogólnych i niewskazujących konkretnych rozwiązań. Treść warunku nr 7 została częściowo zadysponowana w warunku II.3 niniejszej decyzji, z pominięciem kwestii zbyt ogólnych i tych do których Wnioskodawca zobowiązany jest wprost przez przepisy prawa. Treść warunku 10, 16, 18, 19, 22, 23, 24, 26 i 30 została uwzględniona kolejno w warunkach nr II.4, II.5, II.6, II.7, II.8, II.9, II.10, II.11 i II.12 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunków nr 25 i 28 została zadysponowana w warunku nr II.13. Warunek nr 31 ujęto w warunku nr II.21 sentencji przedmiotowej decyzji.

Wypełniając dyspozycję art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), zwanej dalej *Kpa* zawiadomieniem z dnia 12 czerwca 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2024.CC.11, tutejszy organ poinformował strony postępowania o uzyskanych opiniach, jak również o zebraniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia się co do zebranego materiału dowodowego oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach strony nie wniosły uwag ani wniosków.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po przeanalizowaniu materiałów zgromadzonych w przedmiotowej sprawie, uwzględniając uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy o oś oraz biorąc pod uwagę ww. stanowiska organów opiniujących, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Organ uznał, iż przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko i tym samym nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ uwzględnił łącznie następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) *Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbiórce istniejącego mostu drogowo-kolejowego i wykonaniu nowego mostu kolejowego wraz nasypem i odcinkami dojazdowymi toru. Długość przedmiotowego obiektu mostowego wyniesie około 177 m, długość nasypu około 188 m, natomiast długość zaplanowanych odcinków dojazdowych torów wyniesie około 50 m z każdej ze stron. Obszar przewidziany do inwestycji jest zagospodarowany – w jego obrębie znajduje się istniejący most kolejowo-drogowy. Drogowa część mostu jest obecnie nieużywana z uwagi na brak dwóch przęseł oraz filara. Ustrój nośny istniejącego obiektu stanowi 11 przęseł sklepionych żelbetowych, w tym jedno przęsło nurtowe i 10 przęseł nad terenem zalewowym. Przęsła mostu kolejowego oraz częściowo rozebranego mostu drogowego oparte są na wspólnych podporach.

Przedmiotowy obiekt mostowy usytuowany jest w ciągu bocznicy kolejowej i służy do przekroczenia rzeki Bóbr, zlokalizowanej bezpośrednio pod obiektem. Pod drugim w kolejności przęsłem mostu, kierując się od przęsła nurtowego w stronę miejscowości Pstrąże przebiega wał przeciwpowodziowy Strachów. Ponadto w sąsiedztwie inwestycji występują głównie tereny leśne i nieużytki. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej znajdują się w odległości około 800 m od obszaru objętego zamierzeniem. Przedmiotowy most znajduje się na terenie poligonu, w kompleksie wojskowym Świętoszów. Po realizacji przedsięwzięcia most będzie wykorzystywany wyłącznie do celów skomunikowania i zaopatrywania ww. kompleksu wojskowego.

Potrzeba realizacji inwestycji wynika ze złego stanu technicznego mostu, który spowodowany jest długoletnią eksploatacją, głównie jako mostu kolejowego. Z uwagi na funkcje militarne, obiekt od czasów budowy wykorzystywany był przez wojsko i nie był dostępny dla ruchu pociągów cywilnych.

W ramach inwestycji w śladzie istniejącego obiektu mostowego wykonany zostanie most kolejowy o konstrukcji 5 przęsłowej o schemacie z belek swobodnie podpartych. Całkowita długość mostu wraz ze skrzydłami wyniesie – około 232,0 m, całkowita szerokość – około 8,0 m, całkowita wysokość – około 5,85 m, szerokość nawierzchni kolejowej – około 5,60 m, a użytkowa szerokość chodników służbowych – około 1,00 m (obustronnie). Koryto rzeki pod obiektem planuje się odmulić, oczyścić oraz wyprofilować i umocnić jego skarpy i dno.

Zakres prac zaplanowanych w ramach inwestycji obejmować będzie kolejno m.in.:

- organizację placu budowy,
- rozbiórkę istniejącego mostu kolejowo-drogowego,
- wykonanie nowego mostu kolejowego,
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów,
- wykonanie robót niwelacyjnych,
- umocnienie brzegu rzeki i wykonanie podbudów,
- przeprowadzenie robót wykończeniowych w tym zagospodarowanie zieleni,
- przebudowę infrastruktury kolidującej,
- uporządkowanie terenu budowy.

- b) *Powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:*

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w odległości około 200 m od planowanej do realizacji inwestycji polegającej na budowie dróg dojazdowych wraz z mostem drogowym prowadzonym nad rzeką Bóbr do miejscowości Pstrąże. Zakresy obu inwestycji nie pokrywają się. Jak wskazano w *Kip* odległość dzieląca obie inwestycje oraz różny czas zaawansowania prac projektowych eliminują możliwość znaczącego kumulowania się oddziaływań z obu zamierzeń.

W przypadku realizacji przedsięwzięć w podobnym czasie może dochodzić do kumulacji oddziaływań w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń, będą to jednak oddziaływania czasowe o lokalnym zasięgu, które ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Odwodnienie podłoża związane z budową nowych obiektów może powodować krótkotrwale zmiany stosunków wodnych w warstwach przypowierzchniowych i obniżenia zwierciadła wód podziemnych w rejonie przedsięwzięć powstałe na skutek konieczności wykonania niezbędnych odwodnień wykopów i w razie wymiany gruntów nienośnych. W przypadku jednoczesnej realizacji obydwu inwestycji biorąc pod uwagę przewidziane działania minimalizujące nie przewiduje się ryzyka powstania leja depresyjnego ani trwałej zmiany stosunków wodnych na analizowanym terenie. Po zakończeniu robót poziom wód gruntowych oraz warunki powiązań hydrologicznych w układzie warstw wodonośnych samoistnie powrócą do stanu pierwotnego. W celu zapobiegania ryzyku, przedostania się zanieczyszczeń technologicznych do wody przewidziane zostaną odpowiednie zabezpieczenia jak np. budowa pomostów zabezpieczających, montaż siatek zabezpieczających, odpowiednia organizacja budowy. Biorąc pod uwagę powyższe na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia skumulowanych oddziaływań w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza oraz skumulowanego wpływu na środowisko wodno-gruntowe.

Na etapie eksploatacji przedmiotowy obiekt mostowy będzie wykorzystywany, jak dotychczas wyłącznie w celach zaopatrzeniowych, służąc jak dojazd do wojskowego kompleksu Świętoszów, a związane z tym przejazdy pociągów nie powinny prowadzić do kumulowania się oddziaływań.

- c) *Różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:*

Na etapie prowadzenia robót budowlanych wykorzystywane materiały i surowce będą służyły do budowy obiektu mostowego wraz z odcinkami dojazdowymi, nawierzchni torowej i nasypu kolejowego; w tym celu pozyskane będą standardowe materiały takie jak: beton, stal, podkłady, piasek, kruszywa, masy ziemne itp. Realizacja inwestycji będzie wiązać się z zapotrzebowaniem na wodę na cele bytowe i technologiczne. Ponadto podczas realizowania przedsięwzięcia wykorzystywane będzie paliwo i energia związana z koniecznością działania sprzętu niezbędnego do wykonania prac budowlanych. Zastosowane podczas realizacji przedsięwzięcia materiały i surowce będą ściśle związane z zakresem prac. Ilość zużytych surowców i materiałów będzie związana z używaną technologią oraz organizacją pracy na budowie oraz będzie zależeć od wykonawcy robót. W fazie eksploatacji wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw i energii związane będzie głównie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją przedmiotowego obiektu.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PB020005) oraz korytarza ekologicznego Bory Dolnośląskie GKZ-4, w bezpośrednim sąsiedztwie korytarza ekologicznego Przemkowski Park Krajobrazowy GKPdC-10. Ponadto w zasięgu oddziaływania inwestycji znajdują się obszary leśne oraz rzeka Bóbr.

Warunki nr II.14-II.16 nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z rozbiórką obiektu mostowego oraz wycinką drzew i krzewów na gatunki ptaków i nietoperzy. Wszystkie gatunki nietoperzy oraz prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380), w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz niszczenia gniazd, siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalistów ornitologa i chiropterologa ma zagwarantować, iż prace związane z rozbiórką obiektu mostowego i wycinką drzew i krzewów będą realizowane bez szkody dla ptaków i nietoperzy.

Warunki nr II.17-II.19 mają na celu zabezpieczenie drzew i krzewów narażonych na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni.

W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, m.in. małych ssaków, płazów i gadów – gatunków objętych ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, nałożono warunek nr II.20.

Warunek nr II.21 ma na celu zabezpieczenie organizmów wodnych, w szczególności ryb żyjących w rzece Bóbr w trakcie prowadzenia prac. Zadaniem ichtiologa będzie wskazywanie właściwego sposobu prowadzenia prac, a następnie kontrolowanie prawidłowości ich wykonania, jak również obserwowanie zachowania ichtiofauny i zapewnienie wdrożenia adekwatnych działań w sytuacjach jej zagrażających.

Warunek nr II.22 ma na celu wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów, co umożliwi stworzenie miejsc bytowania i żerowania dla zwierząt, w szczególności ptaków.

Warunek nr II.23 ma na celu sprawdzenie stanu udatności wykonanych nasadzeń drzew i krzew.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* oraz jej uzupełnień stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, rzekę Bóbr, drożność ww. korytarzy ekologicznych, tereny leśne oraz różnorodność biologiczną.

d) *Emisji i występowania innych uciążliwości:*

W trakcie trwania prac realizacyjnych wystąpi okresowe zanieczyszczenie atmosfery, związane głównie z pracą sprzętu i środków transportu napędzanych silnikami spalinowymi. Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego. W fazie budowy należy spodziewać się w szczególności wzrostu emisji zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie oraz wzrostu emisji pyłów, związanej z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz rozbiórką istniejącego obiektu. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie tymczasowe i nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza. 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, ograniczanie pylenia poprzez zastosowanie wskazanych w dokumentacji rozwiązań chroniących środowisko w znacznym stopniu zminimalizuje uciążliwości generowanych na tym etapie w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Planowana inwestycja w fazie budowy spowoduje zwiększoną i znaczną emisję hałasu, wynikającą z technologii prowadzonych robót. Wzmożony hałas w trakcie robót wynikać będzie m.in. z wykonywania prac ziemnych, prac rozbiórkowych, robót montażowych z wykorzystaniem sprzętu budowlanego oraz przemieszczania się środków transportu. Powyższe oddziaływania będą miały charakter czasowy, lokalny i całkowicie odwracalny. Hałas będzie ograniczany poprzez zastosowanie sprawnych technicznie i posiadających odpowiednie atesty maszyn i urządzeń. Biorąc pod uwagę powyższe oraz lokalizację terenów chronionych akustycznie (najbliżej zlokalizowana zabudowa mieszkaniowa znajduje się odległości ponad 800 m) etap realizacji inwestycji nie powinien spowodować znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Podczas realizacji zamierzenia może dojść do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przez substancje ropopochodne z potencjalnych wycieków z silników maszyn i pojazdów. W przypadkach ewentualnego wycieku substancji ropopochodnych, stosowane będą środki do ich pochłaniania – sorbenty, w które zostanie wyposażony plac budowy. Ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych i usuwane przez uprawnione podmioty. Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą wykopy ziemne oraz może zaistnieć konieczność ich odwadniania. W celu zminimalizowania potencjalnych zagrożeń dla środowiska wodno-gruntowego oraz wód rzeki Bóbr, nałożono warunki nr II.1-II.3. Z uwagi na położenie przedsięwzięcia w obrębie wału przeciwpowodziowego prace realizacyjne należy prowadzić w sposób nienaruszający jego szczelności i stabilności, do czego zobowiązano Wnioskodawcę warunkiem nr II.8.

Zakres prac prowadzonych na etapie realizacji inwestycji przewiduje odmulenie i oczyszczenie koryta rzeki Bóbr poprzez usunięcie namulów i rumoszu, profilację terenu polegającą na uporządkowaniu powierzchni skarp oraz dna w nawiązaniu do stanu istniejącego, wykonanie umocnień skarp oraz dna poprzez ułożenie geowłókniny i narzutu kamiennego. Wykonywane prace nie są związane z regulacją wód. Celem zminimalizowania potencjalnych zagrożeń dla wód rzeki Bóbr podczas prowadzenia powyższych prac w sentencji decyzji nałożono warunki nr II.5, II.6, II.7 i II.9. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją rozbiórka istniejącego mostu drogowo-kolejowego będzie odbywać się za pomocą metody mechanicznej z możliwością zastosowania metody strzałowej. Wykonanie rozbiórki przęseł i filarów znajdujących się pomiędzy korytem rzeki Bóbr i wałem przeciwpowodziowym zaplanowano metodą mechaniczną, a pozostałych części mostu metodą wybuchową. W przypadku zastosowania metody strzałowej na całej długości likwidowanego mostu nie dopuszcza się zawalenia przęseł znajdujących się ponad wałem przeciwpowodziowym i korytem rzeki Bóbr, a jedynie odspojenie ich od filarów i usunięcie za pomocą dźwigu. Możliwe będzie również zastosowanie specjalnych rusztowań zabezpieczających, zamontowanych pod przęsłami likwidowanego mostu, celem zabezpieczenia przęseł przed całkowitym zawaleniem się. W celu ograniczenia wpływu prac rozbiórkowych na środowisko w otoczeniu inwestycji w sentencji decyzji nałożono warunki nr II.10, II.11 i II.13.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia głównym źródłem emisji hałasu i ewentualnych zanieczyszczeń do powietrza będą pojazdy kolejowe poruszające się po projektowanym obiekcie mostowym. Z bocznic, w ciągu której położony jest przedmiotowy most będą korzystać pociągi wyłącznie na potrzeby wojskowe. Natężenie ruchu pojazdów kolejowych będzie niewielkie, z uwagi na specyfikę prowadzonego transportu wynikającą z różnych czynników (zaopatrzenie kompleksu wojskowego Świętoszów) oszacowanie natężenia ruchu pojazdów nie jest możliwe. Biorąc pod uwagę cel, parametry i odległość przedsięwzięcia od najbliższych terenów chronionych akustycznie nie przewiduje się ryzyka przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wyznaczonych 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.)*. Eksploatacja inwestycji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na stan powietrza atmosferycznego.

Wody opadowe i roztopowe z przedmiotowego obiektu mostowego na etapie eksploatacji będą odprowadzane za pomocą spadków wzdłuż osi mostu oraz spadków wewnętrznych krawędzi koryta konstrukcji mostu do wpustów żeliwnych, a następnie do zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej, skąd za pomocą muldy kamiennej będą trafiać na teren zalewowy rzeki Bóbr. Powyższy sposób oprowadzania wód opadowych i roztopowych został ujęty w warunku nr II.12 sentencji niniejszej decyzji.

- e) *Ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdza się, iż planowana inwestycja nie będzie przyczyniać się do zaistnienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej. Realizacja inwestycji poprzez likwidację istniejącego obiektu o złym stanie technicznym i zmniejszenie ryzyka wynikającego z jego użytkowania wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego na trasie bocznicy, co w konsekwencji przełoży się na mniejsze ryzyko wystąpienia poważnej awarii, jak i niebezpiecznych zdarzeń w ruchu kolejowym. W fazie budowy w wyniku spalania paliw w samochodach i maszynach emitowany będzie dwutlenek węgla zaliczany do gazów cieplarnianych. Nie są to jednak emisje gazów na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało znaczący negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej. Realizacja przedsięwzięcia, ze względu na skalę oraz zakres, nie powinna wywierać mierzalnego wpływu na stan warunków klimatycznych, zarówno w skali lokalnej, jak i ponadlokalnej. W *Kip* zadeklarowano, że przy projektowaniu przedmiotowego obiektu mostowego uwzględniono wpływ czynników środowiskowych oraz klimatycznych i na tej podstawie dobrano materiały budowlane oraz rozwiązania technologiczne. Mając na uwadze powyższe, nie należy spodziewać się wpływu projektowanego mostu kolejowego na zmiany klimatyczne.

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

Na każdym z etapów zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji projektowanego mostu kolejowego oraz ewentualnej likwidacji będą wytwarzane odpady. W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie następujących prac w wyniku których zostaną wytworzone odpady: prace przygotowawcze i rozbiórkowe, prace ziemne, budowa obiektu, prace modernizacyjne i pomocnicze. Faza budowy, w odróżnieniu do fazy eksploatacji, charakteryzować się będzie powstawaniem znaczących ilości odpadów, przede wszystkim materiałów budowlanych i rozbiórkowych oraz humusu, gleby i urobku powstałego w trakcie likwidacji istniejącego obiektu mostowego oraz przygotowania powierzchni terenu pod inwestycję. Na etapie eksploatacji ilość powstających odpadów będzie znacznie mniejsza i powiązana z użytkowaniem mostu kolejowego. Powstawać będą odpady związane z utrzymaniem infrastruktury i prowadzeniem prac konserwacyjnych i remontowych. Warunek nr II.4 nałożono w celu właściwego gospodarowania odpadami oraz ochrony środowiska wodno-gruntowego, a w szczególności wód rzeki Bóbr przed zanieczyszczeniem potencjalnymi odpadami.

- g) *Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:*

Analizując cechy przedsięwzięcia stwierdzono, że nie powinno ono znacząco negatywnie oddziaływać na stan środowiska oraz zdrowie i życie ludzi. Zamierzenie jest zlokalizowane w znacznej odległości od obszarów zabudowanych. Biorąc pod uwagę skalę, zakres, sposób realizacji prac budowlanych, nie stwierdza się zagrożeń, które mogłyby być istotne z punktu widzenia zdrowia ludzi podczas realizacji przedsięwzięcia. Ewentualne zagrożenie dla zdrowia ludzi może jednak wystąpić w związku z wypadkiem komunikacyjnym podczas ruchu pociągów po przedmiotowym obiekcie.

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

Z uwagi, iż przedmiotowe zamierzenie będzie polegało na realizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, w myśl art. 59a ust. 4 ustawy ooś, dla tego przedsięwzięcia nie jest wymagane weryfikowanie zgodności lokalizacji inwestycji z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

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

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne mające znaczenie międzynarodowe, w tym siedliska łęgowe i ujścia rzek. W zasięgu oddziaływania inwestycji zlokalizowana jest rzeka Bóbr.

b) Obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa dolnośląskiego. W związku z powyższym, nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży i środowiska morskiego.

c) Obszary górskie lub leśne:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia znajdują się obszary leśne, natomiast inwestycja zlokalizowana jest poza obszary górskim.

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

Nie występują w obszarze objętym inwestycją.

e) Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Planowana inwestycja położona jest w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PB020005) oraz korytarza ekologicznego Bory Dolnośląskie GKZ-4, dodatkowo przedsięwzięcie zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie korytarza ekologicznego Przemkowski Park Krajobrazowy GKPdC-10.

Z inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej na potrzeby planu zadań ochronnych dla ww. obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie (PLB020005) – ustanowionego zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 21 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie PLB020005 (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2014 r., poz. 2445, Dz. Urz. Woj. Opol. z 2014 r., poz. 1062) oraz Inwentaryzacji ornitologicznej Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 PLB020005 Bory Dolnośląskie (wykonanej w 2014 r. przez Klub Przyrodników na zlecenie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska) wynika, że w miejscu planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków ptaków wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. Urz. z 2014 r. nr 25, poz. 133 ze zm.), będących przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000.

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

Projektowany obiekt mostowy będzie zlokalizowany poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

Zgodnie z zapisami przedłożonej dokumentacji dla obszaru w obrębie planowanej inwestycji nie występują stanowiska archeologiczne, a także nie występują obiekty podlegające ochronie zabytków.

Etap eksploatacji nie będzie związany z pojawieniem się nowych obiektów w krajobrazie z uwagi na realizację przedsięwzięcia w śladzie istniejącego już mostu drogowo-kolejowego.

h) *Gęstość zaludnienia:*

Inwestycja prowadzona będzie poza terenami zamieszkania przez ludzi.

Najbliżej położona zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ponad 800 m.

i) *Obszary przylegające do jezior:*

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

j) *Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

k) *Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:*

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie na obszarze zlewni jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Bóbr od Żeliszowskiego Potoku do Kwisy o kodzie PLRW60001116599. Zgodnie z zapisami *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335)* – JCWP została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Bóbr w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Bóbr w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na inne warunki naturalne (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne i procesy fizykochemiczne). Dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu (występującego w wodzie) ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej. Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 93 o kodzie PLGW600093, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Planowana inwestycja znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP – 315 Zbiornik Chocianów-Gozdnicza, dla którego ustanowiono obszar ochronny *rozporządzeniem Wojewody Lubuskiego i Wojewody Dolnośląskiego z dnia 16 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 315 Zbiornik Chocianów-Gozdnicza (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2022 r., poz. 2739)*. Omawiane przedsięwzięcie nie koliduje z zakazami zawartymi w ww. rozporządzeniu. Planowana inwestycja położona jest w zasięgu zalewów przy przepływie Q1% – na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. Teren inwestycji nie znajduje się w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody.

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

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

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

Zamierzenie realizowane jest na obszarze pozbawionym zabudowy. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej znajdują się odległości około 800 m od terenu objętego przedsięwzięciem. Biorąc pod uwagę położenie projektowanego obiektu mostowego w znacznej odległości o ww. terenów zabudowanych oraz fakt, iż potencjałe oddziaływanie ograniczy się do etapu realizacji inwestycji stwierdzono, że inwestycja nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na ludzi. Odpowiednia technologia wykonania, nadzór oraz w przypadku konieczności konserwacja obiektu zminimalizuje oddziaływanie inwestycji na etapie jej eksploatacji.

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

- b) *Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:*

Z uwagi na fakt, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w znacznej odległości od granic kraju oraz ze względu na ograniczony zasięg oddziaływania nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko od przedmiotowej inwestycji.

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

Ze względu na rodzaj i charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania oddziaływań o charakterze złożonym i wywierających wpływ na istniejącą infrastrukturę techniczną. Przewidywany czas trwania prac realizacyjnych wynosi około 2 lata.

- d) *Prawdopodobieństwa oddziaływania:*

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Na tym etapie można spodziewać się czasowych uciążliwości i oddziaływań w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz wytwarzania odpadów. Istnieje także możliwość zanieczyszczenia wód rzeki Bóbr oraz środowiska gruntowo-wodnego przez substancje ropopochodne z potencjalnych wycieków z silników spalinowych maszyn i środków transportu. Mając na uwadze charakter i skalę prowadzonych prac uniknięcie powyższych oddziaływań nie jest możliwe. Inwestycja po zrealizowaniu nie powinna spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

- e) *Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:*

Uciążliwości związane z realizacją zamierzenia ograniczą się do czasu trwania robót rozbiórkowych i budowlanych oraz będą miały charakter lokalny, obejmujący obszar robót – ustaną po zakończeniu etapu realizacji przedsięwzięcia, będą zatem odwracalne. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia na etapie eksploatacji, podczas prawidłowego i bezwypadkowego ruchu pojazdów kolejowych, planowana inwestycja nie powinna wiązać się

ze znaczą emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i uciążliwościami akustycznymi, zagrożeniem dla środowiska wodno-gruntowego oraz powstawaniem odpadów.

- f) *Powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:*

Przedmiotowa inwestycja, ze względu na swój charakter tj. rozbiorę obecnego i budowę w tym samym miejscu nowego mostu kolejowego, nie zmieni stanu istniejącego w aspekcie skumulowanych oddziaływań na środowisko. Ewentualne zmiany w natężeniu ruchu kolejowego po realizacji inwestycji nie będą mieć znaczącego wpływu na warunki akustyczne, zanieczyszczenie powietrza czy też środowisko wodno-gruntowe mogącego doprowadzić do kumulowania oddziaływań z realizowanym w odległości około 200 m przedsięwzięciem polegającym na budowie dróg dojazdowych wraz z mostem drogowym prowadzonym nad rzeką Bóbr do miejscowości Pstrąże.

- g) *Możliwości ograniczenia oddziaływania:*

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji nałożono na Wnioskodawcę, w sentencji niniejszej decyzji, warunki dotyczące korzystania ze środowiska. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia i jego funkcjonowanie nie powinno być źródłem znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu nie powinno spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Na etapie eksploatacji nie stwierdzono potrzeby stosowania działań minimalizujących oddziaływanie w zakresie ochrony powietrza, klimatu akustycznego i ochrony środowiska gruntowo-wodnego. Nie przewiduje się również znaczącego oddziaływania funkcjonowania inwestycji na klimat i jego zmiany.

Na podstawie dostarczonych przez Wnioskodawcę danych, w tym informacji zawartych w *Kip* i jej uzupełnieniu, oraz biorąc pod uwagę wyniki analiz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określonych w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, tutejszy organ uznał, że można odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko na etapie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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 (Dz. U. poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U., poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac należy uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Pismem z dnia 4 kwietnia 2024 r. (data wpływu: 4 kwietnia 2024 r.) oraz pismem uzupełniającym z dnia 18 kwietnia 2024 r. (data wpływu: 18 kwietnia 2024 r.) Wnioskodawca zwrócił się z prośbą o nadanie rygoru natychmiastowej wykonywalności wnioskowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Instytucja rygoru natychmiastowej wykonalności uregulowana została w art. 108 § 1 i 2 *Kpa*. Jej istotą jest to, że decyzja staje się wykonalna i stanowi tytuł egzekucyjny, mimo że nie jest ostateczna. Z dyspozycji ww. normy prawnej wynika, że rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany z urzędu lub na wniosek strony jedynie decyzji, od której służy odwołanie, czyli od decyzji nieostatecznej. Stosownie do postanowień art. 108 § 1 *Kpa*, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany decyzji zarówno w chwili jej wydania, wówczas stanowi on składnik decyzji, ale po myśli art. 108 § 2 *Kpa* może to nastąpić już po jej wydaniu w drodze postanowienia, na które przysługuje stronom zażalenie.

W uzasadnieniu wniosku wskazano, że nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadnione interesem społecznym oraz wyjątkowo ważnym interesem strony, tj. skrócenie czasu uzyskiwania decyzji administracyjnych niezbędnych do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Projektowany most znajduje się na terenie poligonu wojskowego. Przedmiotowy most kolejowy jest bardzo ważnym strategicznie łącznikiem z poligonem wojskowym i jedyną drogą kolejową do niego prowadzącą. Poligon wojskowy pełni bardzo ważną funkcję szkoleniową dla wojsk lądowych. Z uwagi na zły stan techniczny istniejącego obiektu konieczna jest realizacja niniejszej inwestycji. Jak wskazano we wniosku, inwestycje o charakterze wojskowym mają ważny interes społeczny oraz ważny interes Wnioskodawcy. Biorąc pod uwagę powyższe, należy uznać, iż zaistniały przesłanki do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności wskazane w treści art. 108 § 1 *Kpa*. Realizacja przedmiotowego zamierzenia poprawi stan bezpieczeństwa publicznego.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uważa, że zwłoka w realizacji ww. przedsięwzięcia, w okolicznościach tej sprawy, zagrażałaby dobrom chronionym – w tym interesowi społecznemu i wyjątkowo ważnemu interesowi Wnioskodawcy. Tutejszy organ, zgodnie z art. 108 § 1 *Kpa* w punkcie III sentencji niniejszej decyzji nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowi załącznik – charakterystyka przedsięwzięcia.

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
Katarzyna Łapińska

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

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

Otrzymują:

1. Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Zielonej Górze
ul. Bolesława Chrobrego 7, 65-044 Zielona Góra
reprezentowany przez pełnomocnika:
Pan Adam Stempniewicz
- wysyłka poprzez ePUAP
2. IBF-Polska Sp. z o.o.,
ul. Tadeusza Kościuszki 21, 59-700 Bolesławiec
3. Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna
Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu
ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław
4. Wójt Gminy Bolesławiec,
ul. Teatralna 1A, 59-700 Bolesławiec
- wysyłka poprzez ePUAP
5. Starosta Bolesławiecki,
ul. Armii Krajowej 12, 59-700 Bolesławiec
- wysyłka poprzez ePUAP
6. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
ul. Cypriana Kamila Norwida 34, 50-950 Wrocław
- wysyłka poprzez ePUAP

Do wiadomości:

1. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław
- wysyłka poprzez ePUAP
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław
- wysyłka poprzez ePUAP
3. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej we Wrocławiu
ul. Ślężna 158, 50-984 Wrocław

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	206815.971595.1067644
Nazwa dokumentu	WOOŚ.420.5.2024.CC.12 - decyzja Most Pstrąże.pdf
Tytuł dokumentu	WOOŚ.420.5.2024.CC.12 - decyzja Most Pstrąże
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.5.2024
Data dokumentu	2024-07-09
Skrót dokumentu	E3D20C296E3EF8DE135983549F050CCA173B846E
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2024-07-09 14:36:11
Podpisane przez	Katarzyna Łapińska REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.120.1.1.

Data wydruku: 2024-07-10

Autor wydruku: CHMIELOWIEC CEZARY (STARSZY INSPEKTOR)



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 9 lipca 2024 r., znak: WOŚ.420.5.2024.CC.12, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu kolejowego na rzece Bóbr i dróg dojazdowych w m. Pstrąże”.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbiórce istniejącego mostu drogowo-kolejowego i wykonaniu w jego śladzie nowego mostu kolejowego wraz nasypem i odcinkami dojazdowymi toru.

Podmiotem planującym realizację przedsięwzięcia jest Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Zielonej Górze. Przedmiotowy most będzie położony w obrębie gminy Bolesławiec, powiat bolesławiecki, województwo dolnośląskie.

Celem przedsięwzięcia jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury koniecznej dla prawidłowego funkcjonowania bocznicy wojskowej i kompleksu wojskowego Świętoszów, w obrębie, którego obiekt jest położony.

Istniejący most kolejowo-drogowy charakteryzuje się złym stanem technicznym, spowodowanym jego długoletnią eksploatacją, głównie jako mostu kolejowego. Z uwagi na funkcje militarne, obiekt od czasów budowy wykorzystywany był przez wojsko i nie był dostępny dla ruchu pociągów cywilnych. Drogowa część mostu jest obecnie nieużywana z uwagi na brak dwóch przęseł oraz filara. Ustrój nośny istniejącego obiektu stanowi 11 przęseł sklepionych żelbetowych, w tym jedno przęsło nurtowe i 10 przęseł nad terenem zalewowym. Przęsła mostu kolejowego oraz częściowo rozebranego mostu drogowego oparte są na wspólnych podporach.

W ramach inwestycji wykonany zostanie obiekt mostowy o konstrukcji 5 przęsłowej o schemacie z belek swobodnie podpartych. Konstrukcję przęsła nurtowego będzie stanowiła kratownica stalową o rozpiętości około 42,5 m (w osiach podparcia). Pozostałe 4 przęsła zalewowe wykonane zostaną jako kratownica stalowa, o rozpiętości około 32,0 m (w osiach podparcia). Podpory będą stanowiły masywne, żelbetowe: 4 filary (podpory pośrednie) oraz 2 przyczółki (podpory skrajne). Za przyczółkami wyznaczono strefę przejściową o długości około 20 m. Obiekt będzie posadowiony pośrednio za pomocą pali żelbetowych. Filary mostu będą pełnościenne, masywne, żelbetowe wyprofilowane (od strony wody napływającej) w sposób poprawiający przepływ wody. Przedmiotowy most będzie wyposażony w łożyska, które będą osadzone na żelbetowych ciosach podłożyskowych. Inwestycja będzie wykonywana jednoetapowo, a jej zakres obejmie wykonanie: jednotorowej linii kolejowej dostosowanej do przeprowadzenia taboru kolejowego klas D4, dowiązania do linii kolejowej (bocznicy), zniwelowanie pierwotnej długości konstrukcyjnej obiektu poprzez wykonanie nasypu, obustronnych chodników technicznych o minimalnej szerokości około 1,0 m ograniczonych balustradą, nawierzchni torowej z szyn z odbojnicami, skrajni obiektu mostowego. Całkowita długość mostu wraz ze skrzydłami wyniesie – około 232,0 m, całkowita szerokość – około 8,0 m, całkowita wysokość – około 5,85 m, szerokość nawierzchni kolejowej – około 5,60 m, a użytkowa szerokość chodników służbowych – około 1,00 m (obustronnie).

Zakres prac zaplanowanych w ramach inwestycji obejmować będzie kolejno m.in.:

- organizację placu budowy,
- rozbiórkę istniejącego mostu kolejowo-drogowego,
- wykonanie nowego mostu kolejowego,
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów,
- wykonanie robót niwelacyjnych,
- umocnienie brzegu rzeki i wykonanie podbudów,
- przeprowadzenie robót wykończeniowych w tym zagospodarowanie zieleni,
- przebudowę infrastruktury kolidującej,
- uporządkowanie terenu budowy.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu oraz okresowe zanieczyszczenie powietrza związane głównie z pracą sprzętu i środków transportu napędzanych silnikami spalinowymi. Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego. Maszyny oraz wykonywane prace będą oddziaływać na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin. Oddziaływanie związane z etapem budowy będą miały charakter czasowy oraz zakończą się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Prowadzenie prac budowlanych zgodnie z zaplanowanym harmonogramem, przy użyciu sprawnego sprzętu w dobrym stanie technicznym i przy zastosowaniu wskazanych w dokumentacji rozwiązań chroniących środowisko w znacznym stopniu zminimalizuje uciążliwości generowane na tym etapie.

Podczas realizacji zamierzenia może dojść do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego i wód cieków poprzez potencjalne wycieki z silników maszyn i pojazdów oraz konieczność prowadzenia prac rozbiórkowych. W przypadkach ewentualnego wycieku substancji ropopochodnych, stosowane będą środki do ich pochłaniania – sorbenty, w które zostanie wyposażony plac budowy. Ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych i usuwane przez uprawnione podmioty. Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą wykopy ziemne oraz może zaistnieć konieczność ich odwadniania. Koryto rzeki pod obiektem planuje się odmulić, oczyścić oraz wyprofilować i umocnić jego skarpy i dno. Biorąc pod uwagę wskazane i opisane w dokumentacji rozwiązania chroniące środowisko przedmiotowa inwestycja nie powinna spowodować znaczącego negatywnego wpływu na środowisko wodno-gruntowe na etapie jej realizacji.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia głównym źródłem emisji hałasu i ewentualnych zanieczyszczeń do powietrza będą pojazdy kolejowe poruszające się po projektowanym obiekcie mostowym. Z bocznic, w ciągu której położony jest przedmiotowy most będą korzystały pociągi wyłącznie na potrzeby wojskowe. Biorąc pod uwagę cel, parametry i odległość przedsięwzięcia od najbliższych terenów chronionych akustycznie (około 800 m) nie przewiduje się ryzyka przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Eksploatacja inwestycji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na stan powietrza atmosferycznego. Wody opadowe i roztopowe z przedmiotowego obiektu mostowego zostaną ujęte w system odwadniania, który pozwoli na wyeliminowanie potencjalnych zagrożeń dla środowiska wodno-gruntowego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
Katarzyna Łapińska

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	206815.970751.1067647
Nazwa dokumentu	Załącznik do decyzji - Most Pstrąże.pdf
Tytuł dokumentu	Załącznik do decyzji - Most Pstrąże
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.420.5.2024
Data dokumentu	2024-07-09
Skrót dokumentu	67589C76346C76D22EF9BD2F6E39C5D9F5AE296A
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2024-07-09 14:37:09
Podpisane przez	Katarzyna Łapińska REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.120.1.1.

Data wydruku: 2024-07-10

Autor wydruku: CHMIELOWIEC CEZARY (STARSZY INSPEKTOR)