



Wrocław, dnia 15 lutego 2023 r.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.), § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, reprezentowanej przez , z-cę Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu, ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław.

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa wiaduktu kolejowego w km 47,308 linii kolejowej 355 Ostrów Wlkp. - Grabowno Wielkie oraz dojazdów do wiaduktu na odcinku ok. 600 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach zadania pn.: Przebudowa wiaduktu kolejowego w km 47,308 linii kolejowej 355 Ostrów Wlkp. - Grabowno Wielkie”, zlokalizowanego w województwie dolnośląskim, powiecie oleśnickim, gminie Twardogóra, w miejscowości Twardogóra.
- II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 1. Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości większej niż 50 m od cieku Skorynia. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu cieku będzie niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji, podłoże ewentualnej bazy materiałowej należy utwardzić i uszczelnić.
 2. Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopów, itd. gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych lub roztopowych.
- III. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

Dnia 30 sierpnia 2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu wpłynął wniosek inwestora - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, 03-734 Warszawa, reprezentowanego przez pełnomocnika Pana [imię] o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Wraz z wnioskiem została przedłożona „Karta informacyjna przedsięwzięcia dla zadania: *Przebudowa wiaduktu kolejowego w km 47,308 linii kolejowej 355 Ostrów Wlkp. - Grabowno Wielkie*” (autorzy: [imię] PBW INŻYNIERIA Sp. z o. o., Wrocław, 26 sierpnia 2022 r.), zwana dalej *Kip*.

Przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszej decyzji 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 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

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 we Wrocławiu, zwany dalej Regionalnym Dyrektorem.

W oparciu o art. 74 ust. 3a ustawy *ooś*, uwzględniając analizę dokumentacji, w szczególności lokalizację przedsięwzięcia organ uznał, że stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, tj. na przewidywanym terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz w obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu.

Wobec faktu, że liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadamiał strony o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy *ooś*, w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (zwanej dalej *Kpa*). Wszystkie zawiadomienia były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu. O powyższym sposobie zawiadamiania Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania we wszczęciu, które zostało wywieszone na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Obwieszczeniem z dnia 14 września 2022 r., znak: WOOŚ.420.30.2022.BZ.1, Regionalny Dyrektor, działając na podstawie art. 73 ust. 1, art. 74 ust. 3 ustawy *ooś*, art. 49 oraz 61 § 4 *Kpa*, poinformował strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, organach właściwych do wydania opinii przed wydaniem decyzji, o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, jak również możliwości złożenia uwag i wniosków do sprawy, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

O powyższym inwestor został poinformowany pismem z dnia 14 września 2022 r., znak: WOOŚ.420.30.2022.BZ.2.

Dane o wniosku zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem: 187/2022.

Pismem z dnia 23 września 2022 r., znak: WOOŚ.420.30.2022.BZ.3, Regionalny Dyrektor wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Oleśnicy

o wyrażenie opinii, co do obowiązku/braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko. Ww. organ nie wydał opinii, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, co zgodnie art. 78 ust. 4 *ustawy ooś* traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Kolejnym pismem z dnia 23 września 2022 r., znak: WOOŚ.420.30.2022.BZ.4, Regionalny Dyrektor wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o zajęcie stanowiska, co do obowiązku/braku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z dnia 10 października 2022 r., znak: WR.RZŚ.435.30.2022.MG, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu wezwał inwestora do udzielenia dodatkowych wyjaśnień do *Kip*. Po uzupełnieniu dokumentacji, pismem z dnia 24 listopada 2022 r. (data wpływu: 28 listopada 2022 r.), znak: WR.RZŚ.435.30.2022.MG, ww. organ wyraził opinię, że 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 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 przy realizacji inwestycji.
3. Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości większej niż 50 m od cieku Skorynia. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu cieku będzie niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji, podłoże ewentualnej bazy materiałowej należy utwardzić i uszczelnić.
4. Teren inwestycji wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych. Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
5. Tankowanie oraz serwisowanie pojazdów, maszyn i urządzeń prowadzić na utwardzonym i uszczelnionym podłożu wyposażonym w maty sorbujące. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwem, olejami, itp.
6. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z *ustawą z dnia 20 lipca 2007 r. Prawo wodne* (Dz. U. z 2021 r., poz. 2233 ze zm., dalej *Prawo wodne*) należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
7. Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopów, itd. gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych lub roztopowych.

8. Wody opadowe lub roztopowe z terenu inwestycji odprowadzać do projektowanej miejskiej sieci kanalizacji deszczowej lub do najbliższego rowu melioracyjnego albo rozsącać po terenie należącym do Inwestora. Jeśli zajdzie taka potrzeba na odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych oraz na wykonanie urządzenia wodnego, zgodnie z ustawą *Prawo wodne*, należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
9. Wodę do celów sanitarnych dostarczać w butelkach. Wodę do celów technologicznych dostarczać beczkowozem.
10. Ścieki bytowe gromadzić w przenośnych sanitariatach typu Toi-Toi, a następnie wywozić do oczyszczalni ścieków.
11. 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 podmiotom posiadającym stosowne zezwolenie na zagospodarowanie odpadów."

Zapisy warunków wskazane w ww. punktach: 1, 2, 4, 5 i 8, 9 nie zostały ujęte w sentencji niniejszej decyzji, gdyż odnoszą się do charakterystycznych cech planowanej inwestycji i technologii prowadzenia prac, które to ujęto w uzasadnieniu niniejszej decyzji i są elementem charakterystyki przedmiotowego przedsięwzięcia lub wynikają z odrębnych przepisów prawa, do przestrzegania których inwestor zobowiązany jest w przypadku podjęcia realizacji przedmiotowej inwestycji. Treść warunku w punkcie 3 (w zakresie lokalizacji zapleczy budowy, parku maszynowego i miejsca składowania materiałów budowlanych w obrębie doliny rzeki Skorynia) została zadysponowana w warunku II.1 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku 7 została zadysponowana w warunku II.2 sentencji niniejszej decyzji. Treść warunku w punkcie 6 nie została zadysponowana w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na zbyt ogólny jego zapis (brak wskazania szczegółowego sposobu zabezpieczenia wykopów, brak doprecyzowania czasu prac odwodnieniowych) oraz z uwagi na fakt, iż z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w wodach pochodzących z odwodnienia wykopów dochodziło do przekroczenia stężenia zawiesiny ogólnej. Treść warunku w punkcie 10 nie została zadysponowana w sentencji niniejszej decyzji gdyż jego wykonanie wynika z odrębnych przepisów prawa i w opinii Regionalnego Dyrektora nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania inwestora jego stosowania. Zadania związane z organizacją placu budowy, w tym także konieczność urządzenia pomieszczeń higieniczno-sanitarnych i socjalnych, o których mowa w warunku 10 najpełniej określa *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401)* oraz *rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t. j. Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650 ze zm.)*.

Obwieszczeniem z dnia 27 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.30.2022.BZ.5, Regionalny Dyrektor, na zasadzie określonej w art. 10 § 1 Kpa, poinformował strony postępowania o zebraniu całego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także przysługującym prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji strony nie wniosły uwag ani wniosków.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ustawy ooś, w ocenie Regionalnego Dyrektora nie zachodzi konieczność

stwierdzenia potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko organ uwzględnił łącznie następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

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

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącego wiaduktu kolejowego w km 47,308 jednotorowej linii kolejowej 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno Wielkie oraz dojazdów do wiaduktu na odcinku ok. 600 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Analizowany wiadukt stanowi przeprawę nad ulicą Wojska Polskiego w miejscowości Twardogóra, gminie Twardogóra, powiecie Oleśnickim, w województwie dolnośląskim.

Jak wynika z zapisów *Kip*, istniejący wiadukt kolejowy to obiekt stalowy o schemacie statycznym jednoprzęsłowym, swobodnie podpartym. Konstrukcję nośną przęsła stanowi konstrukcja tymczasowa składająca się z czterech blachownic. Całkowita długości konstrukcji wynosi 21,60 m. Przyczółki i skrzydła wykonane zostały, jako masywne ceglane.

Po planowanej przebudowie wiadukt kolejowy będzie obiektem jednoprzęsłowym, swobodnie podpartym o świetle pionowym min. 4,60 m i świetle poziomym min. 16,0 m. Z uwagi na poszerzenie światła poziomego względem stanu obecnego, zaprojektowano rozbiórkę istniejących i budowę nowych podpór posadowionych na palach żelbetowych. Skrzydła przyczółków dostosowane zostaną do układu drogowego pod obiektem. Na powierzchni płyty pomostowej wykonana zostanie izolacja. Odprowadzenie wody z powierzchni obiektu odbywać się będzie za pomocą spadków poprzecznych na płycie pomostowej i chodnikach oraz podłużnych na korytkach odwodnieniowych zlokalizowanych w środku przęsła i na krawędzi chodników. Woda odprowadzona będzie w kierunku końców przęsła, następnie systemem kolektorów i rur spustowych poza obiekt do istniejącej kanalizacji deszczowej. Na wiadukcie wykonana zostanie nowa nawierzchnia torowa. Wiadukt wyposażony będzie: w dwa chodniki dla obsługi technicznej, balustrady, strefy przejściowe, schody skarpowe dla obsługi technicznej wraz z balustradą.

W rejonie wiaduktu kolejowego wykonana zostanie również przebudowa istniejącej nawierzchni na torze Nr 1. Tory usytuowane będą na wysokim nasypie. Na długości wymiany nawierzchni odwodnienie torów będzie realizowane poprzez wykonanie torowiska z pochyleniem 4% co po oczyszczeniu ław torowiska i skarp nasypów powinno zapewnić swobodny spływ wód opadowych najpierw na ławę torowiska i dalej po skarpie do podnóża nasypu kolejowego, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej.

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji sieć trakcyjna oraz sieci, instalacje i urządzenia elektroenergetyki nieatrakcyjnej zostaną przebudowane w niezbędnym zakresie. Do zakresu przebudowy linii kolejowej i wiaduktu dostosowane zostaną także urządzenia sterowania ruchem kolejowym, a także sieci i urządzenia telekomunikacyjne.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii, do których można zaliczyć m.in.: zorganizowanie zaplecza budowy, tymczasowych dróg dojazdowych, itp.; demontaż/montaż torów; prace związane z wybieraniem tłucznia, jego przesiewaniem, odcinkowym układaniem podtorza, warstwy ochronnej, warstwy tłucznia, profilowanie międzytorza, itp.; oczyszczenie konstrukcji, przyczółków i wykonanie napraw powierzchniowych; przebudowa uzbrojenia terenu kolidującego z planowanym przedsięwzięciem, jeśli zajdzie taka potrzeba; wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych poprzez usunięcie tymczasowych dróg dojazdowych, uporządkowanie terenu na placu budowy, itp.

- b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja*

o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Planowana inwestycja, zgodnie z informacjami zawartymi w *Kip*, będzie obejmować fragment istniejącej czynnej linii kolejowej nr 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno w obrębie wiaduktu kolejowego w km 47,308 oraz dojazdy do wiaduktu na odcinku ok. 600 m. Linia kolejowa nr 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno Wielkie na analizowanym odcinku jest linią pierwszorzędna, jednotorową, zelektryfikowaną, o ruchu pasażersko-towarowym. Zarządcą linii kolejowej jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Prace związane z przebudową wiaduktu będą realizowane przy całkowitym wyłączeniu obiektu z ruchu kolejowego. Ponieważ, jak wynika z analiz zawartych w *Kip*, prognozowane oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie eksploatacji zamyka się w obszarze terenu kolejowego, inwestycja nie powinna spowodować wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko o charakterze znaczącym.

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

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

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z wykorzystaniem wody, paliw, energii elektrycznej głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia, oraz surowców i materiałów budowlanych. Zastosowane materiały i surowce będą ściśle związane z zakresem prac. Ich ilość będzie związana z zastosowaną technologią oraz organizacją pracy na budowie oraz będzie zależeć od wykonawcy robót. Woda dostarczana będzie na potrzeby technologiczne (beczkowozem) i socjalno-bytowe (w butlach). Szacowane na tym etapie przez inwestora zużycie wody do celów bytowych i technologicznych wynosi ok. 2 500 m³. Wykorzystywana na tym etapie energia elektryczna związana będzie z koniecznością działania sprzętu budowlanego niezbędnego do wykonania prac budowlanych. Zużycie energii elektrycznej oszacowano na ok. 1900 kWh.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zużycie wody będzie ograniczone do niezbędnego minimum i będzie związane głównie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją obiektu inżynierskiego i nie powinno przekraczać 1 m³/m-c.

Jak wynika z treści *Kip*, realizacja inwestycji jak i jej późniejsza eksploatacja nie będzie związana z nadmierną eksploatacją i niewłaściwym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przeprowadzono dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji, za jakie uznaje się zmiany stanu sanitarnego powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego, środowiska gruntowo-wodnego.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia będą związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza, emisją hałasu oraz potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego. Na etapie budowy wpływ na powietrze atmosferyczne będą miały emisje zanieczyszczeń pochodzące z eksploatacji sprzętu wykorzystywanego podczas budowy oraz

środków transportu, jak również - wykonywania niektórych prac budowlanych, montażowych i wykończeniowych. Lokalnie może dojść do wzrostu zapylenia powietrza a przede wszystkim wzrostu stężeń substancji emitowanych przez silniki pojazdów obsługujących budowę. Należy przyjąć, że wykorzystywane maszyny drogowe i środki transportu będą dopuszczone do ruchu, a zatem będą spełniać wymagania w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wydalanych spalinach. Prace ziemne spowodują odsłonięcie powierzchni terenu. Na odsłoniętym terenie może wystąpić erozja wiatrowa podczas silnych podmuchów wiatru, która może doprowadzić do lokalnego wzrostu zapylenia powietrza. Wielkość tych emisji i czas ich występowania będą się zmieniały w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń.

Emisja pośrednia gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂, na etapie realizacji będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu i będzie ona powstawać w miejscu jej wytworzenia, tj. w elektrowni. Nie przewiduje zwiększenia ładunku tego gazu cieplarnianego w atmosferze, na skutek zaplanowanych prac realizacyjnych.

Realizacja przedsięwzięcia nie powinna się również przyczynić do znaczącego pogorszenia jakości powietrza w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego. Jak wynika z analiz zawartych w *Kip*, nie przewiduje się znaczącej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Niewielkie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego mogą powstać jedynie w wyniku pracy maszyn, urządzeń, pojazdów (technologicznych zarządcy infrastruktury) napędzanych olejem napędowym. Z uwagi na sporadyczne ich wykorzystanie nie powinny one mieć wpływu na całkowity ładunek zanieczyszczeń emitowanych do powietrza z planowanej inwestycji.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Hałas ten będzie miał jednak charakter okresowy i uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W sąsiedztwie analizowanej inwestycji nie występuje zabudowa wymagająca ochrony akustycznej. W przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej, na terenach zamkniętych z nią związanych, nie znajdują się budynki mieszkalne, stąd nie ma zastosowania art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.). Nie występują również budynki usytuowane na gruntach wzdłuż linii kolejowej (na tzw. przyległym pasie gruntu), tj. w odległości nie mniejszej niż 10 m od granic kolejowych działek ewidencyjnych (obszar kolejowy) i 20 m od osi skrajnego toru. Na podstawie analiz zawartych w przedłożonej dokumentacji oraz mając na względzie skalę przedsięwzięcia i jego usytuowanie nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu 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) na etapie eksploatacji przebudowanego wiaduktu kolejowego w km 47,308 linii kolejowej nr 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno oraz dojazdów do wiaduktu.

Realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna pogorszyć stanu jakościowego wód powierzchniowych ani stanu jakościowego i ilościowego wód podziemnych. Przewidywane oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia dotyczyć będą potencjalnego przedostania się zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. Jak wynika z zapisów *Kip*, zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na terenie przekształconym, po zakończeniu etapu budowy zostanie zlikwidowane, a teren odtworzony. Dodatkowo zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne toalety ze zbiornikami bezodpływowymi na ścieki bytowe. Miejsca do tankowania pojazdów będą wyposażone w materiały sorpcyjne uniemożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw. Tankowanie pojazdów i maszyny pracujących na terenie planowanego przedsięwzięcia prowadzone będzie na terenie utwardzonym,

np. płytami betonowymi. W sytuacji awaryjnej (wyciek substancji ropopochodnych: paliwo silnikowe, oleje, smary z pojazdów i maszyn) zanieczyszczenia zneutralizowane zostaną sorbentem i usunięte z obszaru, tym samym zabezpieczając przed potencjalnym zanieczyszczeniem wód i ziemi. Wszystkie sypkie materiały, np.: kruszywo, ziemia z wykopów, składowane będą w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych. Z uwagi na planowane działania w zakresie organizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i urządzeń budowlanych oraz zaproponowane w *Kip* rozwiązania mające na celu ograniczenie przenikania zanieczyszczeń, nie przewiduje się zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji.

Wody opadowe z powierzchni wiaduktu kolejowego odprowadzane będą za pomocą spadków poprzecznych na płycie pomostowej i chodnikach oraz podłużnych na korytkach odwodnieniowych zlokalizowanych w środku przęsła i na krawędzi chodników, skąd woda odprowadzona będzie w kierunku końców przęsła, następnie systemem kolektorów i rur spustowych poza obiekt do istniejącej kanalizacji deszczowej. Natomiast na długości wymiany nawierzchni dojazdów do wiaduktu odwodnienie torów będzie realizowane poprzez wykonanie torowiska z pochyleniem 4% co po oczyszczeniu ław torowiska i skarp nasypów zapewni swobodny spływ wód opadowych najpierw na ławę torowiska i dalej po skarpie do podnóża nasypu kolejowego, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej. Przy systematycznej konserwacji i właściwej eksploatacji przyjęty system odwodnienia powinien spowodować ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących ze spływów opadowych.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego likwidacji będzie polegać w głównej mierze na powstaniu odpadów z rozbiórki wiaduktu i dojazdów do wiaduktu. Z uwagi na fakt, iż prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu oraz zbliżonej ilości przemieszczanych mas ziemnych, oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

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 zapisów *Kip*, biorąc pod uwagę niewielką skalę i charakter inwestycji charakter nie przewiduje się poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych. Dzięki dotrzymaniu warunków technicznych zapewniona zostanie wystarczająca odporność planowanego obiektu na różne warunki klimatyczne, w tym wahania temperatur i klęski żywiołowe. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa ładunków w transporcie i zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadków kolejowych, a tym samym zmniejszenie zagrożenia oddziaływania ładunków niebezpiecznych na środowisko. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii w przypadku przedmiotowego wiaduktu ocenia się na niskie.

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. Eksploatacja przedsięwzięcia stanowić będzie pomijalne źródło emisji gazów cieplarnianych do powietrza. w szczególności z uwagi na swój rodzaj. Nie prognozuje się, aby przedsięwzięcie miało znaczący negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej.

W związku z realizacją, eksploatacją i ewentualną likwidacją przedsięwzięcia, nie nastąpi zmiana klimatu.

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

Na każdym z etapów planowanego przedsięwzięcia, zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji planowanej inwestycji oraz ewentualnej jej likwidacji będą wytwarzane odpady.

Na etapie budowy będą powstawały odpady związane z: robotami ziemnymi, pracami rozbiórkowymi istniejącego wiaduktu, rozbiórkami i demontażem istniejących elementów torowiska na dojazdach do wiaduktu, odpadami związanymi z funkcjonowaniem zaplecza budowy, itp. Powstałe odpady należyć będą głównie do grupy nr 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej oraz nr 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Inwestor szacuje, że na etapie budowy powstanie ok. 8983,30 Mg odpadów.

Na etapie eksploatacji będzie powstawać ok. 6085,7 Mg odpadów/rok, związanych głównie z: bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją wiaduktu kolejowego (m.in. gruz, złom, tłuczeń torowy).

W pierwszej kolejności wytwórca odpadów zobowiązany będzie do zapobiegania powstawaniu odpadów poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie (np.: ponowne użycie, technologie bezodpadowe, stosowanie odpowiednich surowców i materiałów) oraz podejmowania działań pozwalających na utrzymanie ich ilości na możliwie najniższym poziomie. Jak wynika z zapisów *Kip*, wszystkie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa.

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

Z przedstawionych dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia, zakres i sposób realizacji prac budowlanych oraz funkcjonowanie obiektu, wynika, że realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu zaplanowanych do zastosowania technologii i użycia materiałów, nie powinna powodować zagrożeń dla zdrowia ludzi. Z przeprowadzonych w *Kip* analiz nie wynika również by eksploatacja planowanej inwestycji wiązała się z emisjami, które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi.

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

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w gminie Twardogóra, powiecie oleśnickim i ma ustaloną lokalizację z uwagi na jej charakter i zakres, obejmujący jedynie przebudowę istniejącego wiaduktu kolejowego w km 47,308 linii kolejowej nr 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno oraz dojazdów do wiaduktu. Inwestor nie przewiduje zmiany dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu, ani zajęcia nowych terenów zlokalizowanych poza terenem kolejowym.

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 i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe i ujścia rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Inwestycja usytuowana jest w południowo-zachodniej części Polski, w związku z powyższym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) *obszary górskie i leśne:*

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami góorskimi. W sąsiedztwie terenu przeznaczonego pod inwestycję występują obszary leśne.

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

Planowana inwestycja znajduje się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Planowane zadanie nie leży na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi. Teren inwestycji nie znajduje się w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody. W najbliższym otoczeniu inwestycji brak jest ujęć wód z wyznaczoną strefą ochronną będących w ewidencji Wód Polskich.

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

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.). Najbliżej położona forma ochrony przyrody, tj. rezerwat przyrody „Torfowisko koło Grabowna” zlokalizowany jest w odległości ok. 2 km, a specjalny obszar ochrony siedlisk Leśne Stawki koło Goszcza (PLH020101) znajduje się w odległości ok. 3 km. Inwestycja położona będzie w dolinie rzeki Skorynia – stanowiącej lokalny korytarz ekologiczny, jednak prace budowlane nie będą prowadzone w obrębie tej rzeki.

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

Z zapisów *Kip* nie wynika, by w miejscu realizacji inwestycji występowały obszary, na których standardy środowiska zostały przekroczone, również by istniało prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

Na terenie objętym planowaną inwestycją oraz w zasięgu oddziaływania inwestycji brak jest zabytków kultury i innych obiektów podlegających ochronie, wobec powyższego realizacja oraz eksploatacja inwestycji nie będzie miała wpływu na żadne dobra materialne ani dziedzictwa kultury.

h) *gęstość zaludnienia:*

Przebudowywany obiekt zlokalizowany jest w miejscowości Twardogóra, w obszarze kolejowym. Według danych umieszczonych na stronie Głównego Urzędu Statystycznego (www.stat.gov.pl) dla roku 2019, dla gminy miejsko-wiejskiej Twardogóra, ludność ogółem wynosiła 12 948, natomiast gęstość zaludnienia 77 osób/km².

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:*

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarze zlewni jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) – Prądnia o kodzie RW60001714329. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze Odry* (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967) – JCWP Prądnia została wyznaczona, jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu ociążenia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych.

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 80 o kodzie PLGW600080, 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.

Po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej inwestycji, która, jak wynika z zapisów *Kip*, realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących jej wpływ dla środowiska oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia przez nie 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:*

Zasięg oddziaływania na etapie prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, w trakcie, których wystąpi emisja do powietrza związana z prowadzeniem prac ziemnych i budowlanych, ruchem pojazdów oraz pracą maszyn i sprzętu budowlanego, jak również hałas generowany przez pracujące maszyny i urządzenia będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę przejściowość tych prac, nie powinny one wpłynąć znacząco na klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego panujący wokół analizowanego terenu. W *Kip* udowodniono również, że eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko, w tym na terenach prawnie chronionych pod względem hałasu, jak również na obecny stan powietrza atmosferycznego.

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

Z uwagi na lokalizację przebudowywanego wiaduktu kolejowego, ograniczony do terenu kolejowego zasięg oddziaływania poruszających się po wiadukcie pociągów oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej jego likwidacji.

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

Na czas przebudowy przedmiotowego wiaduktu ruch kolejowy zostanie wstrzymany. Jak wynika z deklaracji inwestora, wszelkie prace zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej szkodliwej dla środowiska. Można więc przyjąć, że po zakończeniu etapu realizacji uciążliwości z nim związane ustąpią. Nie przewiduje się również, aby planowane zamierzenie inwestycyjne spowodowało dodatkowe uciążliwości na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego. Inwestycja pozostaje bez wpływu na obecne natężenie ruchu pociągów, nie spowoduje jego zwiększenia. Przedsięwzięcie nie wpłynie również na zwiększenie i złożoność oddziaływania z istniejącą infrastrukturą techniczną.

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji. Przewidywany termin rozpoczęcia oddziaływania nastąpi w momencie rozpoczęcia prac budowlanych.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Największe oddziaływania związane będą z organizacją placu budowy i zaplecza, a także z prowadzonymi pracami budowlanymi. W przypadku posadowienia obiektów i funkcjonowania maszyn wykorzystywanych na cele budowy, oddziaływanie to będzie tymczasowe i ustąpi w momencie zakończenia budowy. Tereny wokół przedmiotowego wiaduktu oraz linii kolejowej zostaną uporządkowane po zakończeniu prac budowlanych i przywrócone do stanu poprzedniego.

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się również z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Jak wynika z zapisów *Kip*, wykorzystane do budowy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, a maszyny i urządzenia budowlane będą wyposażone w silniki spalinowe spełniające wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r., poz. 588)*. Emisja pośrednia gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂, na tym etapie będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu i będzie ona powstawać w miejscu jej wytworzenia, tj. w elektrowni.

Z uwagi na fakt, że w obecnym stanie analizowany odcinek linii kolejowej nr 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowo, na której zlokalizowana jest przedmiotowa inwestycja jest elementem funkcjonującym od dłuższego czasu, a projekt nie zakłada istotnych zmian w tym zakresie i nie przewiduje ingerencji w teren położony poza terenem kolejowym, oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie porównywalne do obecnie istniejącego. Jak wynika z przeprowadzonych w *Kip* analiz, po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyznaczonych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*. Inwestycja nie będzie miała także negatywnego wpływu na stan powietrza atmosferycznego, nie powinna spowodować przekroczenia wartości określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87)* oraz *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 845)*. Celem przedsięwzięcia jest

poprawa stanu technicznego obiektu. Zwiększenie nośności wiaduktu wpłynie na poprawę płynności oraz zapewni bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Biorąc pod uwagę zakres planowanych prac, lokalizację poza lokalnymi korytarzami ekologicznymi i rzeką Skorynia, a także uwzględniając fakt, iż:

- prace związane z ewentualną wycinką drzew i krzewów zaplanowano poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego, jednakże w przypadku konieczności ich przeprowadzenia w innym terminie prace będą poprzedzone wykonaniem specjalistycznej oceny przyrodniczej,
- drzewa zabezpieczone będą przed uszkodzeniami mechanicznymi, np. poprzez odeskowanie pni,

inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym ww. formy ochrony przyrody oraz rzekę Skorynia.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji. Większość oddziaływań z wyjątkiem przekształceń terenu związanych z zajęciem ich pod przedsięwzięcia będzie miało charakter krótkotrwały i lokalny – obejmujący obszar robót – oraz ustaną one po realizacji przedsięwzięcia, zatem będą odwracalne.

Oddziaływanie dla okresu eksploracji jest stałe i będzie trwało przez cały okres funkcjonowania przedsięwzięcia.

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

Przebudowa wiaduktu kolejowego w km 47,308 linii kolejowej 355 Ostrów Wielkopolski - Grabowno Wielkie pozostanie bez wpływu na lokalne natężenie ruchu na ul. Wojska Polskiego. Jak wynika z zapisów *Kip*, z uwagi na skalę planowanych robót budowlanych oraz parametry i warunki eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, współoddziaływanie obu ciągów komunikacyjnych nie spowoduje znaczącego negatywnego zagrożenia dla środowiska akustycznego i stanu powietrza atmosferycznego w rejonie przedsięwzięcia. Nie stwierdzono innych źródeł punktowych lub obszarowych, które mogłyby oddziaływać z planowaną inwestycją na środowisko w sposób skumulowany.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Przedmiotowa inwestycja nie powinna spowodować zanieczyszczenia wód i pogorszenia stosunków wodnych, zmian w środowisku przyrodniczym, jak również nie powinna ponadnormatywnie oddziaływać na klimat akustyczny oraz stan zanieczyszczenia powietrza w rejonie przedsięwzięcia. Przedstawione w *Kip* rozwiązania chroniące środowisko w zakresie powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego, przyrody w wystarczającym stopniu powinny zabezpieczać środowisko przed uciążliwościami związanymi z etapem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Nie stwierdzono potrzeby stosowania dodatkowych działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie. Jednakże, mając na uwadze opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu, w punktach II.1 – II.2 sentencji niniejszej decyzji, wskazano warunki mające

na celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem na etapie prowadzenia prac realizacyjnych, zadysponowane z opinii ww. organu.

Poza tym prace związane z ewentualną wycinką drzew i krzewów zaplanowano poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego, tylko w przypadku konieczności ich przeprowadzenia w innym terminie, prace będą poprzedzone wykonaniem specjalistycznej oceny przyrodniczej. Drzewa zabezpieczone będą przed uszkodzeniami mechanicznymi, np. poprzez odeskowanie pni.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na klimat i jego zmiany. Z zapisów *Kip* dotyczących zagadnienia klimatycznego wynika, że nie zachodzi także konieczność proponowania działań/środków w celu adaptacji planowanej inwestycji do prognozowanych zmian klimatu.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowi załącznik - charakterystyka przedsięwzięcia.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od dnia 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

Wojciech Rejman

Otrzymują:

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

Z-ca Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu, ul. Joannów 13,
50-525 Wrocław

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

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oleśnicy, ul. 3 Maja 20, 56-400 Oleśnica
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 15 lutego 2023 r., znak: WOOS.420.30.2022.BZ.6.

CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego wiaduktu kolejowego w km 47,308 jednotorowej linii kolejowej 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno Wielkie oraz dojazdów do wiaduktu na odcinku ok. 600 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach zadania „Przebudowa wiaduktu kolejowego w km 47,308 linii kolejowej 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno Wielkie”. Linia kolejowa nr 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno Wielkie na odcinku objętym zakresem planowanego przedsięwzięcia jest linią pierwszorzędną, jednotorową, zelektryfikowaną, o ruchu pasażersko-towarowym. Przebudowywany wiadukt kolejowy stanowi przeprawę nad ulicą Wojska Polskiego w miejscowości Twardogóra, w województwie dolnośląskim, powiecie Oleśnickim, gminie miejsko-wiejskiej Twardogóra.

Obecnie wiadukt kolejowy w km 47,308 linii kolejowej 355 Ostrów Wielkopolski – Grabowno Wielkie to obiekt stalowy o schemacie statycznym jednoprzęsłowym, swobodnie podpartym. Konstrukcję nośną przęsła stanowi konstrukcja tymczasowa składająca się z czterech blachownic. Całkowita długości konstrukcji wynosi 21,60 m. Przyczółki i skrzydła wykonane zostały, jako masywne ceglane.

Po planowanej przebudowie wiadukt kolejowy będzie obiektem jednoprzęsłowym, swobodnie podpartym o podstawowych parametrach:

- świetle pionowym - min. 4,60 m,
- świetle poziomym min. - 16,0 m,
- rozpiętości teoretycznej przęsła – ok. 18,0 m,
- liczbie dźwigarów głównych – 2,
- wysokości balustrad – 1,10 m.

Z uwagi na poszerzenie światła poziomego względem stanu obecnego, zaprojektowano rozbiórkę istniejących i budowę nowych podpór posadowionych na palach żelbetonowych. Skrzydła przyczółków dostosowane zostaną do układu drogowego pod obiektem. Na powierzchni płyty pomostowej wykonana zostanie izolacja. Odprowadzenie wody z powierzchni obiektu odbywać się będzie za pomocą spadków poprzecznych na płycie pomostowej i chodnikach oraz podłużnych na korytkach odwodnieniowych zlokalizowanych w środku przęsła i na krawędzi chodników. Woda odprowadzona będzie w kierunku końców przęsła, następnie systemem kolektorów i rur spustowych poza obiekt do istniejącej kanalizacji deszczowej. Nowa nawierzchnia na wiadukcie składać się będzie z: szyn, podkładów strunobetonowych, podsypki tłuczniowej, maty wibroizolacyjnej, gekompozytu drenarskiego, żywicy poliuretanowo-epoksydowej oraz płyty pomostowej. Wiadukt wyposażony będzie w dwa chodniki dla obsługi technicznej zlokalizowane po obu stronach przęsła. Na krawędziach chodników wykonane zostaną balustrady. Oparcie przęseł na podporach przewiduje się za pośrednictwem łożysk mostowych. Na stykach przęsła z dojazdami projektuje się wykonanie stref przejściowych, mających na celu zminimalizowanie różnicy

osiadań toru na obiekcie i w strefie nasypu. Po obu stronach obiektu wykonane zostaną schody skarpowe (o konstrukcji żelbetowej) dla obsługi technicznej wraz z balustradą.

Projektowana niweleta toru Nr 1 z uwagi na nową konstrukcję wiaduktu zostanie podniesiona od 0,0 cm do ok. 10,0 cm. Przebieg toru Nr 1 determinowany jest położeniem istniejących rozjazdów, istniejącym przejazdem kolejowo-drogowym oraz przebiegiem granicy terenu kolejowego. W rejonie istniejącego wiaduktu wykonana zostanie przebudowa istniejącej nawierzchni na torze Nr 1, obejmująca m.in.: rozbiórkę torów szlakowych przesłami o długości 30 m na podkładach drewnianych i betonowych, profilowanie ławy torowiska i skarp na długości korekty łuku, montaż torów klasy 2.1 w torze głównym wraz z ułożeniem nawierzchni na obiekcie, regulację toru w planie i w profilu w związku ze zmianą geometrii łuku w rejonie przebudowywanego wiaduktu, szlifowanie torów.

Tory usytuowane będą na wysokim nasypie. Na długości wymiany nawierzchni odwodnienie torów będzie realizowane poprzez wykonanie torowiska z pochyleniem 4% co po oczyszczeniu ław torowiska i skarp nasypów powinno zapewnić swobodny spływ wód opadowych na ławę torowiska i dalej po skarpie do podnóża nasypu kolejowego, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej.

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji sieć trakcyjna oraz sieci, instalacje i urządzenia elektroenergetyki nieatrakcyjnej zostaną przebudowane w niezbędnym zakresie. Do zakresu przebudowy linii kolejowej i wiaduktu dostosowane zostaną także urządzenia sterowania ruchem kolejowym, a także sieci i urządzenia telekomunikacyjne.

Prace związane z przebudową wiaduktu będą realizowane przy całkowitym wyłączeniu obiektu z ruchu kolejowego.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dolinie rzeki Skorynia jednak prace budowlane nie będą prowadzone w obrębie tej rzeki.

Przestrzeń pod obiektem jest poza zakresem niniejszego opracowania.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu
Wojciech Rejman