



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38
35-001 Rzeszów

WOOS.420.3.1.2026.JK.32

Rzeszów, dnia 02 września 2026 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691) (dalej: „Kpa”);
- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r., poz. 670, ze zm.) (dalej: „ustawa ooś”);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 24 lutego 2026 r., znak: IZ07DK.514.31.2025.MP.25 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, reprezentowanej przez Pełnomocników, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia realizowanego w ramach zadania pn.: **„Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 2,102 linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne”, gm. Jarosław** oraz niżej wymienionej dokumentacji, m.in.:

- 1) karty informacyjnej przedsięwzięcia (dalej: „KIP”) – wersja ujednolicona (maj 2026 r.),
- 2) mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie ono oddziaływać,
- 3) poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej, obejmującej teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz teren, na który będzie ono oddziaływać,

orzekam

- I. **STWIERDZAM** brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia realizowanego w ramach zadania pn.: **„Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 2,102 linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne”, gm. Jarosław**
- II. **Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**

1. Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, miejsca magazynowania odpadów, będą lokalizowane poza terenami zadrzewionymi, zbiorowiskami łąkowymi, poza miejscami podmokłymi i miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe oraz w odległości nie mniejszej niż 20 m od zbiornika wodnego, położonego w obrębie działki o nr ewid. 1475 w miejscowości Munina. Tereny, na których zlokalizowane będą zaplecza budowy, miejsca magazynowania odpadów, materiałów budowlanych, itp. zostaną utwardzone

- i uszczelnione, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
2. Tankowanie wykorzystywanych na etapie realizacji przedsięwzięcia maszyn będzie prowadzone w miejscu do tego celu wcześniej przygotowanym (utwardzonym, np. płytami betonowymi), w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, tj. w trakcie tankowania stosowana będzie szczelna misa do wychwytywania ewentualnych wycieków paliwa podkładana pod wlew paliwa.
 3. Teren budowy wyposażony zostanie w środki umożliwiające skuteczną neutralizację miejsc ewentualnego niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych w przypadku uszkodzenia maszyn (np. sorbenty, maty sorpcyjne, itp.).
 4. Realizacja planowanej inwestycji nie będzie wiązała się z koniecznością wycinki występujących w sąsiedztwie drzew.
 5. Wycinka krzewów powinna wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i powinna zostać przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki pojedynczych krzewów w ww. okresie lęgowym, możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez nadzór przyrodniczy (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dany krzew nie jest wykorzystywany przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
 6. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
 - pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez ich owinięcie matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach 1,7 x 1,5 m), a następnie ich oszalowanie deskami do wysokości 1,5 - 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa); osłony należy minimum trzykrotnie opasać opaskami zaciskowymi lub drutem, co 0,4-0,6 m;
 - grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o min. wysokości 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni; powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m;
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami;
 - przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa;
 - w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie należy przyciąć pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się żywy korzeń; pielęgnować należy wyłącznie rany świeże; w przypadku ran stycznych pielęgnacja sprowadza się wyłącznie do wyrównania brzegu rany ostrym narzędziem (należy przy tym uważać, aby nadmiernie nie poszerzać i nie pogłębiać rany), w przypadku ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obrączkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i preparatami różnego rodzaju; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miazgę przed wyschnięciem, jest preparat pełniący funkcję tzw. sztucznej kory (pokrywa się nim wyłącznie brzeg rany stycznej/poprzecznej); glebę w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni zastąpić w bardziej zasobną w składniki odżywcze;

- pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godzin; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć np. wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą; podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem np. za pomocą mat, koców lub warstwy torfu oszalowanego deskami;
 - nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu; szczególnie należy unikać magazynowania w pobliżu drzew cementu, wapna i gruzu;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu;
 - w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.
7. Prace związane z rozbiórką wiaduktu kolejowego powinny być poprzedzone (1-3 dni przed terminem planowanej rozbiórki) kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem obecności nietoperzy, ptaków i innych chronionych gatunków zwierząt. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, wyburzenie należy wstrzymać do momentu opuszczenia tego obiektu (np. po wyprowadzeniu lęgów) lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
 8. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie przekształconych terenów. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona należy przywrócić do stanu sprzed realizacji. Uszkodzone powierzchnie gruntu poddać obsiewowi trawy (rodzimyimi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie).
 9. Nie projektować systemu odprowadzania wód opadowych lub roztopowych za pomocą korytek krakowskich lub głębokich rowów betonowych.
 10. Kolorystyka projektowanego obiektu inżynierskiego powinna być stonowana, zbliżona do kolorów występujących w bezpośrednim otoczeniu obiektów (stonowane odcienie zieleni, szarości, brązu).
 11. Prace przygotowawcze i budowlane powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania wskazanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego i aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków, celem wskazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, czy też wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy (niezbędnych do wdrożenia);
 - a) zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:
 - szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
 - nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki krzewów, zdejmowania humusu wraz z roślinnością zielną, lokalizacji zapleczy budowy, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych itd.,
 - nadzorowanie wykonywania zabezpieczeń drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenia podczas prac budowlanych,
 - wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy, poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),

- kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i studzienek, pod kątem ewentualnego występowania w nich uwięzionych zwierząt (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - sprawdzanie przewidzianego do rozbiórki wiaduktu pod kątem występowania na nim chronionych gatunków zwierząt;
- b) czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych. Nadzór ten ma trwać od momentu rozpoczęcia prac, w których niezbędne jest zapewnienie nadzoru, do ich zakończenia. Z każdego dnia kontroli należy wykonać notatkę zawierającą: datę, czas trwania wizyty, kilometraż, stwierdzone zagrożenia, wprowadzone działania oraz dokumentację fotograficzną.
12. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (tj. pomiędzy godzinami 06.00 – 22.00). W przypadku, gdy technologia prac będzie wymagała zachowania ciągłości prac, będą mogły one być prowadzone również w porze nocnej.

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

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 24 lutego 2026 r., znak: IZ07DK.514.31.2025.MP.25 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, reprezentowanego przez Pełnomocnika w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia realizowanego w ramach zadania pn.: „Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 2,102 linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne”, gm. Jarosław.

Wniosek wymagał uzupełnienia pod względem formalnym, dlatego też pismem z dnia 10 marca 2026 r., znak: WOOS.420.3.1.2026.JK.2, wezwano Inwestora do jego uzupełnienia. Materiał dowodowy został prawidłowo skompletowany, stosownie do zapisów art. 74 ustawy ooś, w dniu 18 marca 2026 r.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, w Systemie Informacji o Środowisku (SIOS) pod numerem 269/2026.

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

Liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, do doręczeń korespondencji uwzględniono przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, Obwieszczeniem z dnia 26 marca 2026 r., znak: WOOS.420.3.1.2026.JK.6 powiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Po przeanalizowaniu przedłożonego materiału, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 26 marca 2026 r., znak: WOOS.420.3.1.2026.JK.5 wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia KIP. Przy piśmie Pełnomocnika z dnia 16 kwietnia 2026 r., znak: IZ07DK.514.31.2025.MP.35 przedłożono jednolitą KIP, zawierającą uzupełnienia.

W ramach przedmiotowego postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2, w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 oraz art. 64 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy ooś, pismami z dnia 29 kwietnia 2026 r., znak: WOOS.420.3.1.2026.JK.9 i WOOS.420.3.1.2026.JK.10, zwrócił się odpowiednio do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jarosławiu oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Przemyśle Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o wydanie opinii dotyczących potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jarosławiu wydał opinię z dnia 13 maja 2026 r., znak: PZNS.9011.3.10.2026 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko

Pismem z dnia 15 maja 2026 r., znak: WOOS.420.3.1.2026.JK.16 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, po uwzględnieniu uwag zawartych w piśmie Dyrektora Zarządu Zlewni w Przemyśle z dnia 08 maja 2026 r., znak: RP.ZZS.4130.44.2026 zobowiązał Inwestora do uzupełnienia KIP. Przy piśmie Pełnomocnika z dnia 03 czerwca 2026 r., znak: IZ07DK.514.31.2025.MP.44 przedłożono jednolitą KIP, zawierającą uzupełnienia.

W dniu 11 czerwca 2026 r. tut. Organ przy pismach znak: WOOS.420.3.1.2026.JK.21 i WOOS.420.3.1.2026.JK.22 przekazał ww. jednolitą KIP (maj 2026 r.) odpowiednio Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Przemyśle Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Jarosławiu, celem wydania opinii o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 30 czerwca 2026 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Przemyśle Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie przekazał dokumentację w przedmiotowej sprawie do organu właściwego w sprawie wydania opinii, tj. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, na podstawie art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b tiret ósme ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2025, poz. 960 ze zm.), w związku z korzystaniem w ramach przedmiotowego zadania z usług wodnych lub wykonywaniem urządzeń wodnych w całości lub w części na terenach zamkniętych w rozumieniu art. 3 pkt 40 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 poz. 647, ze zm.). Katalog usług wodnych wskazano w art. 35 ust. 3, a otwarty katalog urządzeń wodnych w art. 16 pkt 65 ww. ustawy. Zgodnie z KIP (maj 2026 r.) teren działki o nr ewidencyjnym 1294/10 obręb Munina stanowi teren kolejowy zamknięty zgodnie z Decyzją nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. Min. Infr. z 2020 poz. 38). W ramach zadania wykonane będzie odwodnienie wiaduktu. Wody opadowe i roztopowe z terenu zadania kierowane będą do istniejącego rowu kolejowego, znajdującego się na terenie kolejowym zamkniętym.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię z dnia 08 lipca 2026 r., znak: R.RZS.4130.38.2026.MS, że dla ww. przedsięwzięcia przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane.

W dniu 29 czerwca 2026 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jarosławiu podtrzymał stanowisko wyrażone w opinii z dnia 12 maja 2026 r., znak: PZNS.9011.3.10.2026, że dla ww. przedsięwzięcia przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane.

Po analizie przedłożonych materiałów m.in. KIP stwierdzono, że zgromadzona dokumentacja przedstawia w sposób dostateczny zagadnienia istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, pozwalające ocenić skalę możliwych oddziaływań planowanego zamierzenia na środowisko.

Podczas analizy informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ustawy ooś, celem stwierdzenia, czy w analizowanym przypadku istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się z całością zgromadzonego materiału dowodowego, w tym także stanowiskiem organów opiniujących, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie uznał, że w przedmiotowym przypadku, nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie tak obszernego dokumentu, jakim jest Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Wobec powyższego uznał, że wystarczającym dokumentem dla określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia, będzie przedłożona Karta informacyjna przedsięwzięcia, zawierająca niezbędne informacje o projektowanym zamierzeniu.

Wobec powyższego, mając na uwadze brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie zaistniała konieczność zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ustawy ooś.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest rozbiórka istniejącego wiaduktu kolejowego i budowa (w tej samej lokalizacji) nowego wiaduktu w ciągu linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne (km ok. 2,102) nad drogą krajową nr 94.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa podkarpackiego, powiatu jarosławskiego, w obrębie gminy Jarosław, w miejscowości Munina (obręb: Munina 0006) na działce o nr ewidencyjnym 1294/10. Zgodnie z Decyzją nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. Min. Infr. z 2020 poz. 38) działka ta stanowi teren kolejowy zamknięty (własność Skarb Państwa, użytkowanie wieczyste: Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie).

Linia kolejowa nr 101 Munina – Hrebenne jest linią kolejową jednotorową, niezelektryfikowaną, prowadzoną po nasypie. Na skutek realizacji inwestycji nie zmieni się w sposób znaczący dotychczasowe zagospodarowanie terenu.

Przewidziano rozbiórkę istniejącego jednoprzęsłowego, stalowego wiaduktu o ustroju nośnym w postaci konstrukcji dwudźwigarowej blachownicowej z pomostem otwartym oraz rozbiórkę podpór z pozostawieniem fragmentów fundamentów. Przęsło oparte jest za pośrednictwem łożysk na kamiennych podporach. Istniejący obiekt jest w złym stanie technicznym i ruch pociągów odbywa się po nim z ograniczeniem ich prędkości (do 80 km/h). Jazda na przęśle odbywa się po nawierzchni kolejowej na mostownicach zamocowanych do podłuznicy. Nawierzchnia składa się z szyn typu S49 zamocowanych do podkładek żebrowych zamocowaniem typu K. Na dojazdach występują podkłady drewniane. W zakresie planowanej rozbiórki wiaduktu jest demontaż stalowego przęsła z wyposażeniem, całkowita rozbiórka części naziemnych podpór, czyli kamiennych korpusów i skrzydeł oraz częściowa rozbiórka fundamentów do głębokości ok. 2 m p.p.t. Rozbiórka obejmować będzie również nawierzchnię kolejową na obiekcie i na długości stref przejściowych.

Konstrukcję nośną nowego obiektu będzie stanowił stalowy przęsło blachownicowe swobodnie podparte, oparte za pomocą łożysk na żelbetowych, masywnych przyczółkach. Ustrój nośny przęsła będą stanowiły dwa dźwigary blachownicowe ze stalową płytą ortotropową pomostu. Tor zostanie ułożony na podsypce tłuczniowej, która wypełni utworzone z dźwigarów i płyty koryto balastowe. Konstrukcja nowego wiaduktu, po zakończeniu inwestycji, będzie pozwalała na ruch pociągów pasażerskich z prędkością do 120 km/h oraz pociągów towarowych z prędkością do 80 km/h. Długość wiaduktu wyniesie ok. 21 m, szerokość ok. 7,2 m, światło poziome ok. 19 m, wysokość w świetle ok. 4,7 m. Nowy obiekt będzie posiadał lepsze parametry techniczne i użytkowe, zgodne z obowiązującymi przepisami i normami.

Istniejący wiadukt kolejowy, dla którego planowana jest rozbiórka i budowa nowego obiektu jest obiektem zabytkowym. Zgodnie z pismami Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 14 sierpnia 2025 r. oraz 25 września 2026 r., z uwagi na uszkodzenia obiektu oraz jego wcześniejszą przebudowę, nie stwierdzono przeciwwskazań do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie nie koliduje z innymi zabytkami.

Zgodnie z KIP w odległości ok. 99 m od terenu prac zlokalizowany jest dom mieszkalny pod adresem ul. Królowej Jadwigi 11, Munina, figurujący w gminnej ewidencji zabytków gminy Munina.

W czasie prowadzenia prac wystąpi zapotrzebowanie m.in. na wodę, beton towarowy, stal konstrukcyjną, stal zbrojeniową, szyny stalowe, podkłady, energię elektryczną, kruszywa i paliw ciekłych. Przedmiotowy obiekt jest inwestycją nieprodukcyjną.

Po zakończeniu przebudowy, inwestycja nie będzie wymagała wykorzystania wody ani innych surowców, materiałów, paliw oraz energii. Etap realizacji przedsięwzięcia potrwa ok. 1 roku. Z uwagi na fakt, iż teren realizacji zamierzenia jest zlokalizowany w ciągu czynnej linii kolejowej i w pobliżu istniejącego pasa drogowego, dowóz materiałów na budowę będzie realizowany z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury zarówno drogowej, jak i kolejowej.

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

Emisja substancji zanieczyszczających do powietrza oraz emisja hałasu podczas prowadzenia prac budowlanych, która będzie spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących materiały budowlane, nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter krótkotrwały i odwracalny. Uciążliwości dla terenów sąsiednich związane z występowaniem hałasu, wibracji, emisji do powietrza, pyłu i błota, będą mieć charakter przejściowy. Prace związane z realizacją zamierzenia prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej (tj. w godz. od 06.00 do 22.00). W przypadku, gdy technologia prac będzie wymagała zachowania ciągłości prac, będą mogły one być prowadzone również w porze nocnej. Na terenie budowy pracował będzie sprawny technicznie sprzęt, unikać będzie się pracy maszyn i pojazdów na biegu jałowym oraz pracy kilku urządzeń jednocześnie. Materiały sypkie będą transportowane i magazynowane w sposób ograniczający ich rozprzestrzenianie się w środowisku. W okresach suchych i wietrznych (sprzyjających emisji pyłów) oraz podczas robót rozbiórkowych prowadzone będzie zraszanie wodą terenu oraz dróg wyjazdowych z placu budowy.

Zgodnie z KIP w odległości ok. 25 m od prowadzonych prac zlokalizowany jest budynek gospodarczy, narażony na chwilowe odczuwalne drgania, bez ryzyka uszkodzeń. Najbliższy budynek mieszkalny znajduje się w odległości ok. 60 m od planowanych prac, poza zasięgiem emitowanych drgań. Niemniej, w przypadku użycia sprzętu generującego znaczne drgania i wibracje, zastosowane zostaną rozwiązania ograniczające przenoszenie wibracji, np. tymczasowe maty przeciw-wibracyjne pod urządzeniami ciężkimi lub ograniczenia pracy sprzętu w pobliżu najbliższej zabudowy. Rozwiązania te zostaną zastosowane w miarę potrzeb i możliwości technicznych, w zależności od rodzaju wykonywanych robót i stanu podłoża.

W porównaniu do istniejącego rozwiązania (szyny mocowane do mostownic bezpośrednio do konstrukcji stalowej), zastosowanie podsypki tłuczniowej wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu oraz ograniczenie przenoszenia drgań do podłoża. Ponadto, Inwestor planuje zastosowanie sprężystego przytwierdzenia szyn do podkładów (typu SB), które ogranicza przenoszenie drgań ze stopki szyny na podkład i dalej do gruntu, zastosowanie ciągłości toru poprzez spawany tor bezстыkowy oraz zastosowanie elementów elastycznych, takich jak przekładki podszytowe, zwiększające tłumienie drgań.

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

Na etapie eksploatacji obiektu, źródłem uciążliwości dla terenów sąsiednich i oddziaływania na środowisko będzie ruch kolejowy, którego natężenie jest niewielkie i wynosi ok. 6 pociągów na dobę (4 pociągi pasażerskie, 1 pociąg towarowy i 1 pociąg utrzymaniowy), z czego w porze nocnej występuje ruch pociągów na poziomie ok. 2 pociągów pasażerskich.

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

Najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) położone są w sąsiedztwie przedsięwzięcia. Zgodnie z ww. rozporządzeniem dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wartości dopuszczalne poziomu hałasu dla źródeł hałasu w postaci dróg i linii kolejowych wynoszą dla pory dnia odpowiednio 61 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A) – to tereny w odległości ok. 20 m od terenu zadania (najbliższy budynek mieszkaniowy zlokalizowany w odległości ok. 60 m od terenu zadania), natomiast dla zabudowy zagrodowej, wartości dopuszczalne poziomu hałasu dla źródeł hałasu w postaci dróg i linii kolejowych wynoszą dla pory dnia odpowiednio 65 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A) – zabudowa ta występuje w dalszej odległości.

Planowana prędkość ruchu pociągów wynosi do 120 km/h dla składów pasażerskich oraz do 80 km/h dla składów towarowych. Z uwagi na występujące na przedmiotowej linii kolejowej natężenie ruchu pojazdów szynowych oraz brak zwiększenia natężenia ruchu kolejowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia, przewiduje się, że przedmiotowe zadanie nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz drgań w środowisku na etapie jego eksploatacji.

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

Podczas fazy realizacji przedsięwzięcia, w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, na placu budowy stosowany będzie tylko sprawny technicznie i właściwie eksploatowany sprzęt i środki transportu. Zaplecze budowy zostanie utwardzone (np. za pomocą płyt betonowych lub kostki betonowej) oraz uszczelnione z wykorzystaniem warstwy separacyjnej lub folii. Zaplecze budowy planuje się zlokalizować w pobliżu inwestycji, na terenie zlokalizowanym po stronie północno-wschodniej przewidzianego do rozbiórki, a następnie budowy obiektu. Ponieważ w obrębie działki o nr ewid. 1475 w miejscowości Munina zlokalizowany jest zbiornik wodny, w niniejszej decyzji wskazano, aby m.in. zaplecza budowy zostały zlokalizowane poza miejscami podmokłymi i miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe oraz w odległości nie mniejszej niż 20 m od tego zbiornika wodnego. Tankowanie wykorzystywanych na etapie realizacji przedsięwzięcia maszyn będzie prowadzone w miejscach do tego przeznaczonych i zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do wód i gleb (w obrębie zaplecza budowy). Wskazano ponadto, aby podczas tankowania maszyn, stosowana była szczelna miska do wychwytywania ewentualnych wycieków paliwa, podkładana pod wlew paliwa. Ponadto, teren budowy wyposażony zostanie w środki umożliwiające skuteczną neutralizację miejsc ewentualnego niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych w przypadku uszkodzenia maszyn (np. sorbenty, itp.).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, woda na cele budowlane będzie dowożona, natomiast przeznaczona do picia przez pracowników będzie dostarczana w butlach. Podczas realizacji przedsięwzięcia potrzeby sanitarne ekip budowlanych zabezpieczone będą w przenośnych sanitariatach, skąd zgromadzone w nich ścieki będą wywożone do oczyszczalni ścieków.

Na fragmentach istniejących podpór wykonane zostaną nowe przyczółki, na których za pomocą dźwigu zostanie zamontowana stalowa konstrukcja przęsła. Przewiduje się, że głębokość wykopów budowlanych pod wykonanie podpór będzie wynosić od 1 m do 4 m p.p.t. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych pod podpory, woda będzie odprowadzana do istniejących rowów kolejowych, zlokalizowanych wzdłuż nasypu kolejowego w obrębie działki ewid. nr 1294/10 obręb Munina. Ewentualne odwodnienie wykopów budowlanych z uwagi na swój chwilowy i lokalny charakter nie będzie miało znaczącego wpływu na środowisko gruntowo-wodne.

Na etapie eksploatacji przedmiotowy wiadukt wprowadzać będzie do środowiska jedynie wody opadowe lub roztopowe z nawierzchni kolejowej w obrębie obiektu oraz fragmentów nawierzchni na dojazdach do niego.

Nowy wiadukt będzie wyposażony w uregulowany system odwodnienia, co ograniczy ryzyko przedostawania się zanieczyszczeń wraz ze spływami powierzchniowymi. Płytę pomostu zaprojektowano ze spadkiem podłużnym i poprzecznym, co umożliwia odprowadzenie wód opadowych do najniższych punktów płyty, w których zamontowane zostaną wpusty odwodnienia. Następnie woda transportowana będzie kolektorem przechodzącym przez ściankę zapleczną przyczółka, a następnie wprowadzana do studzienki, zlokalizowanej w rejonie przyczółka wschodniego wiaduktu. Ze studzienki woda będzie odprowadzana do rowu kolejowego w pobliżu nowego obiektu. Tak zaprojektowany system odwodnienia zapewnia kontrolowane odprowadzanie wód i nie będzie negatywnie oddziałował na działki sąsiednie, ani drogę przebiegającą pod wiaduktem.

Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z torowiska nie wymagają oczyszczenia. Prognozowane wartości stężeń zanieczyszczeń w tych wodach będą spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311).

Obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza ustanowionymi strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i podziemnych oraz poza głównymi zbiornikami wód podziemnych. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi mapami zagrożenia powodziowego opublikowanymi na stronie internetowej Hydroportalu KZGW (<http://mapy.isok.gov.pl/imap/>), przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300), ww. działania będą realizowane w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) „San od Wiaru do Wisłoka” o kodzie PLRW2000112259, typ RzN (rzeka nizinna), będącej monitorowaną, naturalną częścią wód, w złym stanie (w tym słaby stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego) i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego San w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego San w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren (występowanie w wodzie), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r., a w przypadku substancji priorytetowych do 2029 r., w zakresie wskaźników: IFPL, MIR, bromowane difenyletery (występowanie w biocie), heptachlor (występowanie w biocie), spowodowane warunkami naturalnymi oraz odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na łagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: benzo(a)piren (występowanie w wodzie), związki tributyllocyny (występowanie w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym

czynnikami w ich ochronie, tj.: PL.ZIPOP.1393.OCHK.180 Przemysko-Dynowski Obszar Chronionego Krajobrazu, PL.ZIPOP.1393.OCHK.182 Sieniawski Obszar Chronionego Krajobrazu, PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH180020.H obszar Natura 2000 Dolina Dolnego Sanu, PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH180007.H obszar Natura 2000 Rzeki San, PL.ZIPOP.1393.UK.1813062.1 użytek ekologiczny Starorzecze w Hurku, PL.ZIPOP.1393.UK.1813082.305 użytek ekologiczny Szachownica w Krównikach, PL.ZIPOP.1393.UK.1804112.38 użytek ekologiczny Sitowie, PL.ZIPOP.1393.UK.1804112.39 użytek ekologiczny Bednarów, PL.ZIPOP.1393.UK.1804112.40 użytek ekologiczny Oczko. Na terenie zlewni występują obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym, tj. troci wędrowniej (nazwa obszaru przeznaczonego do ochrony – San (od ujścia do zapory zbiornika Myczkowce)).

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków.

Ww. JCWP została wskazana w PGW jako jednolita części wód przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi i jako nieprzeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Wskazaną JCWP zaliczono do obszarów wyznaczonych jako tereny wrażliwe na mocy dyrektywy 91/271/EWG – obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

Zidentyfikowanymi głównymi presjami dla przedmiotowej JCWP są presje hydromorfologiczne: prostowanie koryta - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) - rzeki główne, górnictwo - rzeki główne oraz presje chemiczne o rozproszonych źródłach (rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski, nieznane - substancje zakazane).

Zgodnie z art. 56 ww. ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

Zgodnie z PGW, działania w ramach przedmiotowego projektu realizowane będą w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 136 (kod: PLGW2000136). W PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ilościowy – dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W świetle zapisów art. 59 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Ponadto ww. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do poboru wody na potrzebę zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

W świetle zapisów art. 59 ww. ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem, a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Uwzględniając działania podejmowane w celu minimalizacji skutków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia uznano, że nie spowoduje ono znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne, a tym samym nie będzie stanowiło istotnego zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód.

Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie nie oddziałuje na obszary chronione nie poddano analizie kwestii zaostreżenia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych względem obszarów, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c w Dyrektywie

2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

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

Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje zmiany rzeźby terenu i stosunków wodnych, nie mniej wymaga wycinki pojedynczych krzewów znajdujących się na skarpie nasypu kolejowego w rozmiarze do ok. 25 m². Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono siedlisk przyrodniczych, jak również gatunków zwierząt objętych ochroną gatunkową.

Miejsce planowanej inwestycji znajduje się w granicach terenu kolejowego zamkniętego, w otoczeniu istniejącej zabudowy mieszkaniowej m. Munina.

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13, ze zm.). Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Rzeka San PLH180007 – w odległości ponad 1,2 km.

Teren inwestycji położony jest poza korytarzami ekologicznymi, wyznaczonymi w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005, który został zaktualizowany w latach 2010–2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży).

Biorąc pod uwagę zakres, rodzaj, skalę i lokalizację przedsięwzięcia, a także określone w niniejszej decyzji działania ochronne, stwierdzono, że planowane zadanie, nie będzie znacząco oddziaływać na elementy przyrodnicze środowiska, w tym na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, ich integralność oraz spójność sieci Natura 2000. Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze, tym samym odpowiedniej oceny, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

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

Z uwagi na odległość od najbliższej granicy państwa oraz lokalny zasięg oddziaływań przedsięwzięcia wskutek wprowadzanych do środowiska substancji i energii, nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym w żadnym komponencie środowiska. Z tych względów w przedmiotowej sprawie nie było konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oddziaływań transgranicznych, o jakich mowa w art. 104 ustawy o oś i określenia uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Przedsięwzięcie nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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

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

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

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z powstawaniem oddziaływań

skumulowanych z przedsięwzięciami realizowanymi i zrealizowanymi, znajdującymi się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Ogólny zasięg oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji będzie obejmował tylko teren przedsięwzięcia (teren, na którym zlokalizowany jest wiadukt kolejowy). Wiadukt zlokalizowany jest nad drogą krajową nr 94, stanowiącą dominujące źródło hałasu i emisji zanieczyszczeń w rejonie wiaduktu. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pociągów na tym odcinku linii kolejowej nie przewiduje się występowania znaczącego oddziaływania skumulowanego przedmiotowego przedsięwzięcia z drogą krajową, na etapie jego eksploatacji.

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

Wobec powyższego, mając na uwadze stwierdzony brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji, nie było konieczności zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ww. ustawy ooś.

Przed wydaniem niniejszej decyzji zapewniono możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 Kpa poprzez obwieszczenie z dnia 14 lipca 2026 r., znak: WOOŚ.420.3.1.2026.JK.28. W związku z ww. obwieszczeniem, w tut. Urzędzie żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, jak również nie zostały wniesione żadne uwagi do postępowania.

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

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia.
2. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
3. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik do decyzji:

Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora
2. Strony postępowania za pośrednictwem strony internetowej i Tablicy ogłoszeń RDOŚ w Rzeszowie, Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35 – 001 Rzeszów
3. Wójt Gminy Jarosław, w związku z art. 74 ust. 3aa ustawy ooś

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jarosławiu
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Rzeszowie
3. WOOS; aa

Rzeszów, dnia 02 września 2026 r.

WOOS.420.3.1.2026.JK.32

**Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:
„Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 2,102 linii
kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne”, gm. Jarosław**

W ramach przedsięwzięcia planowana jest rozbiórka istniejącego wiaduktu kolejowego i budowa (w tej samej lokalizacji) nowego wiaduktu w ciągu linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne (km ok. 2,102) nad drogą krajową nr 94.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa podkarpackiego, powiatu jarosławskiego, w obrębie gminy Jarosław, w miejscowości Munina (obręb: Munina 0006) na działce o nr ewidencyjnym 1294/10. Zgodnie z Decyzją nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. Min. Infr. z 2020 poz. 38) działka ta stanowi teren kolejowy zamknięty (własność Skarb Państwa, użytkowanie wieczyste: Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie).

Linia kolejowa nr 101 Munina – Hrebenne jest linią kolejową jednotorową, niezelektryfikowaną, prowadzoną po nasypie. Na skutek realizacji inwestycji nie zmieni się w sposób znaczący dotychczasowe zagospodarowanie terenu.

Przewidziano rozbiórkę istniejącego jednoprzęsłowego, stalowego wiaduktu o ustroju nośnym w postaci konstrukcji dwudźwigarowej blachownicowej z pomostem otwartym oraz rozbiórkę podpór z pozostawieniem fragmentów fundamentów. Przęsło oparte jest za pośrednictwem łożysk na kamiennych podporach. Istniejący obiekt jest w złym stanie technicznym i ruch pociągów odbywa się po nim z ograniczeniem ich prędkości (do 80 km/h). Jazda na przęśle odbywa się po nawierzchni kolejowej na mostownicach zamocowanych do podłużnicy. Nawierzchnia składa się z szyn typu S49 zamocowanych do podkładek żebrowych zamocowaniem typu K. Na dojazdach występują podkłady drewniane. W zakresie planowanej rozbiórki wiaduktu jest demontaż stalowego przęsła z wyposażeniem, całkowita rozbiórka części naziemnych podpór, czyli kamiennych korpusów i skrzydeł oraz częściowa rozbiórka fundamentów do głębokości ok. 2 m p.p.t. Rozbiórka obejmować będzie również nawierzchnię kolejową na obiekcie i na długości stref przejściowych.

Konstrukcję nośną nowego obiektu będzie stanowić stalowe przęsło blachownicowe swobodnie podparte, oparte za pomocą łożysk na żelbetowych, masywnych przyczółkach. Ustrój nośny przęsła będą stanowiły dwa dźwigary blachownicowe ze stalową płytą ortotropową pomostu. Tor zostanie ułożony na podsypce tłuczniowej, która wypełni utworzone z dźwigarów i płyty koryto balastowe. Konstrukcja nowego wiaduktu, po zakończeniu inwestycji, będzie pozwalała na ruch pociągów pasażerskich z prędkością do 120 km/h oraz pociągów towarowych z prędkością do 80 km/h. Długość wiaduktu wyniesie ok. 21 m, szerokość ok. 7,2 m, światło poziome ok. 19 m, wysokość w świetle ok. 4,7 m. Nowy obiekt będzie posiadał lepsze parametry techniczne i użytkowe, zgodne z obowiązującymi przepisami i normami.

Istniejący wiadukt kolejowy, dla którego planowana jest rozbiórka i budowa nowego obiektu jest obiektem zabytkowym. Zgodnie z pismami Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 14 sierpnia 2025 r. oraz 25 września 2026 r., z uwagi na uszkodzenia obiektu oraz jego wcześniejszą przebudowę, nie stwierdzono przeciwskażeń do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie nie koliduje z innymi zabytkami.

W czasie prowadzenia prac wystąpi zapotrzebowanie m.in. na wodę, beton towarowy, stal konstrukcyjną, stal zbrojeniową, szyny stalowe, podkłady, energię elektryczną, kruszywa i paliw ciekłych. Przedmiotowy obiekt jest inwestycją nieprodukcyjną.

Po zakończeniu przebudowy, inwestycja nie będzie wymagała wykorzystania wody ani innych surowców, materiałów, paliw oraz energii. Etap realizacji przedsięwzięcia potrwa ok. 1 roku. Z uwagi na fakt, iż teren realizacji zamierzenia jest zlokalizowany w ciągu czynnej

linii kolejowej i w pobliżu istniejącego pasa drogowego, dowóz materiałów na budowę będzie realizowany z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury zarówno drogowej, jak i kolejowej.

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

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)