



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

WOOS.420.130.2019.BZ.34

Wrocław, dnia 28 czerwca 2024 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 75 ust. 6, w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b, a także zgodnie z art. 75 ust. 5 oraz art. 82, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.)*, w związku z art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1712)*, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 58 *rozporządzenia Rady Ministrów 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71)*, oraz zgodnie z art. 104 i 108 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r. 572)*, po rozpatrzeniu wniosku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, z dnia 12 lipca 2019 r.

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań”, według wariantu 1 – inwestycyjnego i jednocześnie:**

**I. Określam:**

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

Planowane zamierzenie inwestycyjne polega na rewitalizacji linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań od km 60,347 do km 103,530 w zakresie nawierzchni i podtorza, obiektów inżynierskich, przejazdów kolejowo-drogowych, peronów, elektroenergetyki. Łączna długość linii kolejowej objętej rewitalizacją wynosi około 43,20 km.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- wymianę nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia,
- wymianę nawierzchni na przejazdach wraz z regulacją osi niwelety i przechyłki toru,
- profilowanie ław torowiska i wbudowanie warstw ochronnych,
- odtworzenie odcinków izolowanych torowych i zwrotnicowych (złącza szynowe izolowane klejono-sprężone),
- wymianę rozjazdów zwyczajnych i rozjazdów krzyżowych w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych (w rozjazdach, które nie podlegają wymianie, uwzględniona zostanie naprawa bieżąca),
- zastosowanie zabudowy rozjazdów wyposażonych w bezobsługowe rolki rozjazdowe,
- wzmocnienie podtorza,
- usunięcie wychłapów,
- wykonanie odwodnienia poprzez wzmocnienie, naprawę/budowę nowego,

- udrożnienie przepustów przy przejazdach kolejowo-drogowych,
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych peronów o długości około 85 m.

W ramach przedsięwzięcia planuje się ponadto budowę nawierzchni torowej przy rampie w stacji Świątoszów o łącznej długości około 2,7 km oraz przebudowę/remont obiektów inżynierskich. W przypadku obiektów, których stan techniczny wskazuje degradację elementów konstrukcyjnych, przewidziano ich rozbiórkę i budowę nowego obiektu.

Zakładane parametry eksploatacyjne dla odcinka linii kolejowej nr 283 od km 60,347 do km 103,530:

- prędkość maksymalna dla:
  - pociągów pasażerskich – 80 km/h;
  - pociągów towarowych – 80 km/h;
  - pociągów w torach głównych dodatkowych – 40 km/h;
- dopuszczalny nacisk osi – 221 kN/oś;
- długość pociągów:
  - towarowych – 600 m;
  - pasażerskich – 75 m.

Wykonana będzie kompleksowa wymiana nawierzchni torowej na nową. Tłuczeń przewidziany do ponownego wykorzystania będzie oczyszczony, uzupełniony i wbudowany ponownie. Przewiduje się również wymianę rozjazdów zwyczajnych na nowe na podrozdnicach strunobetonowych i rozjazdów krzyżowych oraz podwójnych połączeń torów na podrozdnicach drewnianych twardych. W rozjazdach, które nie podlegają wymianie, uwzględniona zostanie naprawa bieżąca.

Na całym przebudowywanym odcinku linii zostanie wykonane odwodnienie. Na szlakach odwodnienie realizowane będzie głównie przez rowy boczne zlokalizowane wzdłuż torowiska. Istniejące rowy boczne będą oczyszczone i wyprofilowane. W miejscach gdzie zajdzie taka konieczność rowy istniejące uzupełnione będą o odcinki rowów nowych oraz w przypadku trudnych warunków terenowych w odcinki muld lub drenażu wgłębnego (drenaż kamienny/drenokolektor).

Rewitalizacja linii 278 na odcinku Zebrzydowa – Żagań nie wiąże się z przekształceniem nowych terenów.

Obecny stan linii kolejowej charakteryzuje się niskimi parametrami technicznymi i eksploatacyjnymi oraz brakiem infrastruktury. Linia kolejowa nr 283 Jelenia Góra – Żagań jest linią drugorzędną, niezelektryfikowaną, w całości jednotorową o ruchu towarowym. Od Osiecznicy do Ławszowej linia ma status linii zamkniętej, odcinek linii od stacji Ławszowa do Żagania (km od 77,621 do 104,917) na mocy decyzji Ministra Infrastruktury z 26 kwietnia 2004 r. został formalnie zlikwidowany. Na linii nr 283 ruch pociągów odbywa się jedynie do stacji Osiecznica-Kliczków z prędkością 20 km/godz. Modernizacja linii kolejowej nr 283 Zebrzydowa – Żagań połączona z odbudową jej rozebranych fragmentów ma na celu wznowienie przejezdności linii na całym odcinku Zebrzydowa – Żagań. Zaplanowano ją z myślą o potrzebach wojska - ma zapewnić odpowiednią infrastrukturę konieczną dla funkcjonowania bocznic wojskowych (transport sprzętu wojskowego). Nic nie stoi jednak na przeszkodzie, by z infrastruktury korzystali także przewoźnicy pasażerscy. Odtwarzany ciąg może być dostępny także dla przewoźników uruchamiających pociągi cywilne, w tym pasażerskie (np. mógłby być korzystny dla mieszkańców gminy Osiecznica, którzy uzyskaliby nowe połączenia komunikacyjne z Bolesławcem, Żaganiem i innymi regionami Dolnego Śląska).

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 283 położony jest w obrębie województwa lubuskiego (powiat żagański) oraz dolnośląskiego (powiat bolesławiecki), na terenie gmin: Żagań miasto, Żagań, Osiecznica, Nowogrodziec, przy czym długość odcinka zlokalizowana

na terenie województwa dolnośląskiego wynosi 27,6 km, podczas gdy na terenie województwa lubuskiego – 16,13 km.

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

1. Prace związane z wycinką drzew i krzewów oraz odhumusowania prowadzić podczas słonecznej oraz ciepłej (nieupalnej) pogody i bez użycia ciężkiego sprzętu zrywkowego, przed rozpoczęciem wykonywania ww. prac dokonać przepłoszenia węży z określonego terytorium obszaru działań nie większego niż 400 m<sup>2</sup> poprzez uprzednie silne tupanie, w przypadku konieczności prowadzenia ww. prac podczas innych warunków pogodowych prace należy poprzedzić kilkuminutowym zastosowaniem zagęszczarek budowlanych i dopiero potem przystąpić do prac. Przepłaszanie (tupanie lub użycie zagęszczarek) winno być powtarzane w ciągu dnia roboczego co 2-3 godziny.
2. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Z uwzględnieniem zapisu punktu I.2.1. wycinkę w okresie od 1 marca do 31 sierpnia prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 1 września do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
3. Usunięcie drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm prowadzić przy udziale specjalistów chiropterologa i entomologa, którzy przed wycinką dokonają oględzin pod kątem obecności nietoperzy lub/i chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalny termin i sposób prowadzenia wycinki.
4. Drewno z wycinki należy wywieźć niezwłocznie, nie później niż do końca września.
5. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:
  - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu),
  - w okresie upałów maksymalnie skrócenie czasu narażenia korzeni na przesuszenie, owijanie je miękką tkaniną i regularne zraszanie wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronienie przed przemrożeniem przez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym,
  - niezminianie poziomu gruntu oraz niezagęszczanie gleby w odległości 3-5 m od pni poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.
6. Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy związane z budową oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

7. Przed rozpoczęciem robót – przy udziale specjalisty fitosocjologa – w sposób widoczny dla wykonawców prac, we wskazanych poniżej kilometrach linii kolejowej (w obrębie stacji Świętoszów, Zebrzydowa i Osiecznica) wygrodzić taśmami ostrzegawczymi dokładając z każdej strony ok. 10 m taśmy po granicy linii rozgraniczającej płaty siedlisk przyrodniczych:
- 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*): w km 63+530 - 63+695 (strona lewa linii), w km 72+920 - 74+967 (obie strony linii), w km 76+343 - 77+200 (obie strony linii), w km 79+396 - 80+976 (obie strony linii), w km 81+586 - 82+048 (obie strony linii), w km 85+921 - 86+298 (obie strony linii);
  - 7120 torfowiska wysokie zdegradowane: w km 62+852 - 62+871 (strona lewa linii). W obrębie ww. płatów siedlisk nie lokalizować zapleczy budowy, tymczasowych dróg dojazdowych ani nie składować materiałów budowlanych.
8. Zaplecza budowy, powierzchnie magazynowania materiałów budowlanych, sprzętu i odpadów, parkingów, dróg technicznych i obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego lokalizować w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych oraz poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska wodno-gruntowego w pobliżu cieków jest niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji w zakresie budowy/przebudowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej powinno zostać uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych (właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych) oraz szczelne sanitariaty, z których ścieki bytowe będą regularnie wywożone do oczyszczalni ścieków.
9. Prace związane z ewentualnym umocnieniem dna i skarp koryt cieków wykonać za pomocą materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonymi do naturalnych (tj. np. drewno, ziemia, kamień, żwir, biomasa biodegradowalna). Użycie gotowych betonowych elementów prefabrykowanych lub zaprawy betonowej ograniczyć wyłącznie do miejsc, gdzie jest to uzasadnione względami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa (tj. np. w obrębie mostów). Do wykonywania umocnień skarp i dna cieku nie stosować koszy i materaców gabionowych.
10. Na etapie realizacji prac budowlanych wykonać tymczasowe bariery herpetologiczne na odcinkach linii kolejowej w km ok.: 63+020 - 63+070 (strona prawa linii), 68+250 - 68+300 (strona prawa linii), 90+420 - 90+455 (strona prawa linii). Wygrodenia zlokalizować w granicach terenu kolejowego i wykonać z materiałów, takich jak np. agrotkaniny/agrowłókniny, geotkaniny, folie ogrodowe lub innych podobnych materiałów. Wygrodenia winny mieć wysokość minimum 50 cm nad powierzchnię gruntu i być rozpięte na drewnianych palikach oraz wkopane w grunt na głębokość około 20 cm. Góra wygrodenia winna być zaopatrzona w tzw. „przewieszkę” wygiętą w stronę „od budowy”. Każdorazowo wygrodenie należy zakończyć w formie U-kształtnej, czyli tzw. „zawrotką”. Szczegółową lokalizację i długość płotków, uzgodnić ze specjalistą herpetologiem na placu budowy. W razie konieczności ww. specjalista winien dostosować szczegółowy przebieg ogrodzenia dla płazów do lokalnych uwarunkowań terenowych i korytarzy migracyjnych lub wskazać nowe miejsca wymagające zabezpieczenia. Zamontowane na terenie inwestycji bariery należy na bieżąco monitorować, a ewentualnie gromadzące się w obrębie terenu budowy płazy, przy udziale i pod nadzorem herpetologa, przenosić na siedliska zastępcze.

11. Każdorazowo przed przystąpieniem do likwidacji miejsc ze stagnującą wodą, w tym starych koryt cieków wodnych, winny być one skontrolowane przez specjalistę herpetologa pod kątem występowania w nich zwierząt: płazów, gadów. W przypadku potwierdzenia ich występowania należy postępować zgodnie z zaleceniami ww. nadzoru.
  12. Prace związane z zasypywaniem zbiornika, zlokalizowanego w kilometrze około 68+28 (strona prawa linii) należy rozpocząć od jego szczelnego ogrodzenia, a następnie wypompowania wody i wybrania z jego dna zwierząt wodnych [wszystkich form rozwojowych (dorośle osobniki, kijanki)]. Zasypanie stanowiska rozpocząć bezpośrednio po odłowieniu zwierząt, małym, jednostronnym frontem roboczym, w obecności nadzoru herpetologicznego na przedpolu zasypywanego obszaru i przy umożliwieniu samodzielnej ucieczki zwierząt. Prace prowadzić w okresie od 1 września do 15 października, pod nadzorem herpetologa.
  13. W przypadku stwierdzenia awarii sprzętu budowlanego jego pracą należy niezwłocznie przerwać, a ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych należy gromadzić w szczelnych pojemnikach ustawionych pod maszynami; do czasu odtransportowania do miejsca serwisowania uszkodzony sprzęt należy umieścić na terenie zaplecza budowy.
  14. Podczas prac w pobliżu cieków stosować środki ostrożności (m.in. zabezpieczenia skarp, siatki zabezpieczające przed przedostaniem się odpadów do wód), które uniemożliwią będą zanieczyszczenie wód lub uszkodzenie skarp bądź dna cieku.
  15. Uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie (np. układanie torowiska, układanie trakcji, betonowanie).
3. **Wymagania, dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, określonych w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:**
1. Nie stosować wysokich nasypów i głębokich przekopów, a także nie stosować wygradzenia linii kolejowej.
  2. Przy odwodnieniu liniowym podtorza zastosować płytkie koryta o parabolicznym lub łukowym przekroju dna, np. typu słowackiego. Nie stosować tzw. krakowskich korytek.
  3. Zapewnić około 3 cm wolnej przestrzeni pomiędzy górną powierzchnią podsypki i dolną powierzchnią stopki szyny.
  4. Zaprojektować i wykonać na szlaku Zebrzydowa – Świętoszów w kilometrażach istniejących linii kolejowej około.: 62,87; 63,05; 63,82; 65,05; 65,56; 66,01; 66,55; 66,89; 67,36; 69,16; 69,76; 70,42; 72,69; 73,95; 81,12; 81,57; 82,04; 84,12; 84,91; 85,52 obiekty przystosowane do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt, w szczególności płazów i gadów. Obiekty te winne posiadać przekrój owalny, kwadratowy lub prostokątny. Powyższe prace należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa.
  5. Zaprojektować i wykonać na szlaku Świętoszów – Żagań w kilometrażach istniejących linii kolejowej około: 92,92; 93,55; 95,86; 98,05; 101,51; 101,97; 103,14 obiekty przystosowane do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt, w szczególności

plazów i gadów. Obiekty te winne posiadać przekrój owalny, kwadratowy lub prostokątny. Powyższe prace należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa.

6. Zaprojektować i wykonać na szlaku Zebrzydowa – Świętoszów w kilometrażach istniejących linii kolejowej: 68,29 i 68,73 oraz na szlaku Świętoszów – Żagań w kilometrażu istniejącej linii kolejowej 90,66 obiekty przystosowane do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt, w szczególności plazów i gadów. Obiekty te w miarę możliwości technicznych wyposażyć w półki o szerokości min. 0,5 m, wyniesione ponad zwierciadło średniej wody w przepuście, wykonane w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (półki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po stronach przepustu, a dojścia do półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3). Powierzchnię półek przykryć warstwą ziemi, piasku lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darniną.
7. Studzienki, kolektory i inne elementy odwodnienia linii kolejowej zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, plazów i gadów oraz skonstruować w taki sposób, aby możliwe było samodzielne wydostanie się z nich zwierząt.

## **II. Stwierdzam konieczność:**

### **1. Wykonania kompensacji przyrodniczej polegającej na następujących działaniach:**

1. Na terenach leśnych będących pod zarządem Nadleśnictwa Świętoszów, poza miejscem realizacji przedsięwzięcia, przy udziale specjalisty herpetologa (posiadającego wiedzę i doświadczenie w odniesieniu do gniewosza plamistego *Coronella austriaca*) stworzyć 200 schronień dla gniewosza plamistego *Coronella austriaca*.
2. Na terenach leśnych będących pod zarządem Nadleśnictwa Świętoszów, w pobliżu przedsięwzięcia, w miejscach wskazanych przez specjalistę chiropterologa, wywiesić co najmniej 200 skrzynek dla nietoperzy: 100 sztuk typu Stratmann i 100 sztuk typu Issel. Skrzynki należy wywiesić w grupach, po 10 skrzynek, w każdej grupie po 5 skrzynek modelu Issel oraz 5 skrzynek modelu Stratmann. Skrzynki należy powiesić przed przeprowadzeniem wycinki roślinności, w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia. Raz na dwa lata przez okres co najmniej 10 lat od montażu budek, pod nadzorem specjalisty chiropterologa, w okresie wrzesień-październik, prowadzić konserwację skrzynek poprzez ewentualne poprawienie ich szczelności oraz uzupełnienie brakujących elementów (nie stosować środków chemicznych do ich konserwacji), a także ewentualne oczyszczanie skrzynek z odchodów. W przypadku zniszczenia lub uszkodzenia danej budki w ww. okresie 10 lat, w sposób uniemożliwiający jej zasiedlenie przez nietoperze, należy wymienić ją na nową.

## **III. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze**

1. Po oddaniu linii kolejowej do użytkowania, przez okres 5 lat prowadzić monitoring skuteczności zastosowanych zabezpieczeń minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na gatunki zwierząt, obejmujący ocenę funkcjonalności wykonanych przejść dla zwierząt (tj. płazy i gady) i ocenę śmiertelności zwierząt (tj. płazy, gady) w zakresie wykonania – przy udziale specjalisty herpetologa – bezpośrednich obserwacji migrujących osobników plazów i gadów w obrębie obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt. Obserwacje winny polegać na oznaczeniu i liczeniu wszystkich osobników plazów i gadów stwierdzonych na powierzchni przejścia. Badania przeprowadzić w okresach charakterystycznych dla migracji letnich (od 1 lipca do 15 lipca) i jesiennych (od 1 września do 15 października). W każdym z ww. okresów w trakcie pory wieczornej lub nocnej przeprowadzić, na każdym z obiektów, przynajmniej 4 kontrole w odstępach 5-10 dniowych (uzależnionych od warunków pogodowych i aktywności plazów i gadów), razem nie mniej niż 8 kontroli na każdym z obiektów.

2. Zbiorcze raporty zawierające informacje o ustaleniach dotyczących sposobu i zakresu przeprowadzonych działań, o których mowa w punktach I.2.1. – I.2.3., I.2.7., I.2.10. – I.2.12., I.3.5. – I.3.7., II.1. – II.2., III.1, a także dokumenty potwierdzające udział specjalisty (np. protokół z ustaleń i/lub oświadczenie specjalisty potwierdzające właściwe przeprowadzenie działań) przedłożyć do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu w okresie 60 dni od zakończenia poszczególnych prac z udziałem specjalistów.

**IV. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w terminach: roku od oddania inwestycji do użytkowania oraz trzech lat od oddania inwestycji do użytkowania, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku na obszarach podlegających ochronie akustycznej w związku z możliwością udostępnienia linii kolejowej nr 283 Zebrzydowa – Żagań innym zainteresowanym przewoźnikom i ryzykiem wzrostu prognozowanego w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko natężenia ruchu kolejowego.**

Na terenach objętych ochroną akustyczną, zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowej nr 283 Zebrzydowa – Żagań należy wykonać pomiary wartości poziomu hałasu w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych w punktach zlokalizowanych co najmniej w obrębie reprezentatywnych punktów obliczeniowych zlokalizowanych przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego akustycznie.

W przypadku konieczności weryfikacji określonego w raporcie oddziaływania akustycznego, przed wykonaniem badań dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Uzyskane wyniki przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Zielonej Górze – Delegatura w Gorzowie Wielkopolskim, w terminie 6 miesięcy od dnia wykonania każdej z analiz, celem ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

**V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.**

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

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

## Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 12 lipca 2019 r. (data wpływu 17 lipca 2019 r.) spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa (zwana dalej Wnioskodawcą) – zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (zwanego dalej Regionalnym Dyrektorem) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań”.

Wraz z ww. wnioskiem została złożona „Karta informacyjna przedsięwzięcia polegającego na rewitalizacji linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań” [sporządzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Wrocław, lipiec 2019] zwana dalej Kip.

Wniosek nie spełniał wymogów formalnych wobec czego Regionalny Dyrektor pismem z dnia 1 sierpnia 2019 r., znak: 420.130.2019.JS.1, wezwał Wnioskodawcę do jego uzupełnienia.

Przy piśmie Wnioskodawcy z dnia 19 sierpnia 2019 r. (data wpływu 22 sierpnia 2019 r.), znak: IOS6e-4426-9.5/2019, wpłynęły odpowiedzi na powyższe wezwanie, w związku z czym wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia stał się kompletny czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

Analiza wniosku wykazała, że przedsięwzięcie będzie realizowane m.in.: na działce ewidencyjnej nr 800 obręb Zebrzydowa, gmina Nowogrodzic, która zgodnie z *decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MlniR. 2014 poz. 25 ze zm.)*, Tom 1 województwo dolnośląskie, poz. 146 – stanowi teren zamknięty.

Na dzień złożenia wniosku (tj. 12 lipca 2019 r.), zgodnie z brzmieniem art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit b *ustawy ooś* organem właściwym o wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć realizowanych na terenach zamkniętych był regionalny dyrektor ochrony środowiska. *Ustawą z dnia 19 lipca 2019 o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw* dokonano nowelizacji przepisów *ustawy ooś* (zmianie uległo brzmienie art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. b gdzie zawężono kompetencje regionalnego dyrektora ochrony środowiska do terenów zamkniętych ustalonych przez Ministra Obrony Narodowej, natomiast dodano lit. t gdzie dodano kompetencję regionalnego dyrektora ochrony środowiska dla inwestycji w zakresie linii kolejowych). Zgodnie jednak z art. 4 ust. 1 ww. ustawy zmieniającej do spraw wszczętych na podstawie ustawy zmienianej w art. 1 (tj. *ustawy ooś*) i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej stosuje się przepisy dotychczasowe.

Fakt lokalizacji planowanej inwestycji na terenie 2 województw i to, że większa jej część znajduje się na terenie województwa dolnośląskiego (ok. 27,6 km przebiegu linii kolejowej) przesądziły o tym, że zgodnie z art. 75 ust. 5 *ustawy ooś* w postępowaniu zmierzającym do wydania wnioskowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor wydał decyzję po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim (przebieg linii kolejowej na terenie województwa lubuskiego to ok. 16,13 km).

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 *ustawy ooś* realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Rodzaj i parametry techniczne przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 (polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub



zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone), w związku z § 3 ust. 1 pkt 58 (linie kolejowe i urządzenia do przeladunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km) *rozporządzenia Rady Ministrów 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl/>) pod numerem: 572/2019.

W niniejszej sprawie liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, miał zastosowanie art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, z tym, że zawiadomienie stron innych niż podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia, o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej następuje w formie publicznego obwieszczenia w siedzibie organu właściwego w sprawie oraz przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej tego organu.

Regionalny Dyrektor o decyzjach i innych czynnościach podjętych w trakcie prowadzonego postępowania zawiadamiał strony postępowania na zasadzie art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, z tym, że zawiadomienia stron innych niż podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia następowały poprzez publiczne obwieszczenie publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz umieszczane na tablicy ogłoszeń Dyrekcji. Obwieszczenia przesyłane były również do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o upublicznienie w trybie art. 49 *Kpa* oraz o późniejsze odesłanie obwieszczenia z adnotacją o sposobach i terminach poinformowania stron.

Obwieszczeniem z dnia 5 września 2019 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.2, Regionalny Dyrektor skutecznie poinformował strony postępowania m.in.: o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz organie właściwym do wydania ww. decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Obwieszczenie zostało przekazane Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o upublicznienie stronom w trybie art. 49 *Kpa*.

O powyższych czynnościach poinformowano również Wnioskodawcę pismem z dnia 5 września 2019 r., znak: WOOŚ.420.130.JS.3.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 organ właściwy do wydania decyzji stwierdza w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania opinii sanitarnej oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej,

Pismami z dnia 5 września 2019 r. Regionalny Dyrektor wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bolesławcu (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.4), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żaganiu (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.5), Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (pismo znak: WOOŚ.420.2019.JS.6) oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.7) o wydanie opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, informując przy tym, że do czasu uzyskania przedmiotowych opinii, bieg terminów do załatwienia sprawy, zgodnie z art. 35 § 5 *Kpa*, uległ wstrzymaniu.

Informacja o wystąpieniach do ww. organów została również podana stronom postępowania w treści obwieszczenia znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.2.

Pismem z dnia 5 września 2019 r. Regionalny Dyrektor przesłał obwieszczenie znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.2, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o upublicznienie w trybie art. 49 *Kpa*.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żaganiu pismem z dnia 16 września 2019 r. (data wpływu: 20 września 2019 r.), znak: NS-NZ.9022.4.74.2019, ze względu na higienę środowiska oraz ochronę warunków higienicznych i zdrowotnych nie wniósł o ustalenie obowiązku sporządzenia raportu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w opinii z dnia 23 września 2019 r. (data wpływu: 24 września 2019 r.) wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bolesławcu w postanowieniu z dnia 26 września 2019 r. (data wpływu: 26 września 2019 r.), znak: ZNS-7206-1-20/AK/19, wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię z dnia 28 października 2019 r. (data wpływu: 30 października 2019 r.), znak: WR.RZŚ.435.1212.2019.JS, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków korzystania ze środowiska na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- 1. Prace prowadzone w ramach planowanej inwestycji należy realizować wyłącznie z użyciem sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego odpowiednie standardy jakościowe i techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych i innych.*
- 2. W pobliżu prowadzenia robót budowlanych należy wyznaczyć zaplecze budowy o utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni, wyposażone w sorbenty do natychmiastowej absorpcji ewentualnie rozlanych substancji ropopochodnych; zaplecze budowy stanowić będzie miejsce parkowania maszyn budowlanych oraz miejsce ewentualnych napraw sprzętu budowlanego. zaplecza budowy oraz strefy magazynowania materiałów lokalizować poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi.*
- 3. Obsługę pojazdów i maszyn związaną z użyciem substancji płynnych należy prowadzić na zapleczu budowy.*
- 4. W przypadku stwierdzenia awarii sprzętu budowlanego jego pracę należy niezwłocznie przerwać, a ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych należy gromadzić w szczelnych pojemnikach ustawionych pod maszynami; do czasu odtransportowania do miejsca serwisowania uszkodzony sprzęt należy umieścić na terenie zaplecza budowy.*

5. Odpady magazynować selektywnie w szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach, ustawionych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania.
6. Podczas prac w pobliżu cieków stosować środki ostrożności (m.in. zabezpieczenia skarp, siatki zabezpieczające przed przedostaniem się odpadów do wód), które uniemożliwią będą zanieczyszczenie wód lub uszkodzenie skarpu bądź dna cieku.
7. System odwodnieniowy linii utrzymywać w dobrym stanie, gwarantującym niezakłócony odpływ wód opadowych lub roztopowych.
8. W przypadku ingerencji w strukturę koryta cieku używać wyłącznie materiałów naturalnych.

Spośród zaproponowanych przez organ opiniujący obostrzeń Regionalny Dyrektor uwzględnił warunki Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wskazane w punktach: 2, 4, 6 i 8, uznając je za zasadne wobec możliwych do wystąpienia oddziaływań na środowisko oraz adekwatne do skali i charakteru planowanej inwestycji. Część z nich uległa jednak doprecyzowaniu oraz rozszerzeniu, tak aby były wykonalne i mierzalne. Regionalny Dyrektor nie uwzględnił warunków sformułowanych zbyt ogólnie i nieprecyzyjnie, jednoznacznie wynikających z przepisów prawa (tj. warunków wskazanych w punktach: 1, 3, 5 i 7).

Regionalny Dyrektor po analizie *Karty informacyjnej przedsięwzięcia* i ww. opinii rozpatrzył zebraną dokumentację pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś uznał, iż planowane przedsięwzięcie może wiązać się z negatywnym oddziaływaniem na środowisko i tym samym wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym postanowieniem z dnia 18 listopada 2019 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.9, stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodny z art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, a w szczególności na:

- gatunki grzybów, roślin i zwierząt chronionych na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408), z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) i dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183);
- siedliska przyrodnicze, a także siedliska gatunków roślin i zwierząt występujące w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, stanowiące przedmioty ochrony obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty: Uroczyska Borów Dolnośląskich PLH020072 i Dolina Dolnej Kwisy PLH020050 oraz Obszaru Specjalnego Ochrony ptaków Bory Dolnośląskie PLB020005 wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1713);
- integralność obszarów Natura 2000 i spójność sieci Natura 2000, różnorodność biologiczną oraz funkcjonowanie lokalnych szlaków migracyjnych zwierząt.

Dane o postanowieniu o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod nr karty: 834/2019.

Strony postępowania zostały poinformowane o wyżej wymienionych czynnościach oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożeniu ewentualnych uwag i wniosków obwieszczeniem z dnia 19 listopada 2019 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.10. Pismem z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.11, obwieszczenie zostało przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o upublicznienie w trybie art. 49 Kpa.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne, dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy ooś w dniu 15 stycznia 2020 r., Regionalny Dyrektor zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia (postanowienie znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.12) do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczenie informujące strony postępowania o zawieszeniu postępowania do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko, z dnia 15 stycznia 2020 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.13, zamieszczono w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz umieszczono na tablicy ogłoszeń tutejszej dyrekcji, jak również pismem z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.14, przesłano Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o upublicznienie w trybie art. 49 Kpa.

W dniu 13 stycznia 2023 r. Wnioskodawca wraz z pismem znak: NR IRETS4.452.3.2022.AŁ.1.IRE-02209-I, złożył do Regionalnego Dyrektora opracowanie pt.: „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa - Żagań” [TOR PRO Sp. z o.o., NATURPROJEKT Sp. z o.o. Nadarzyn, styczeń 2023 r.] wraz z załącznikami, zwany dalej *Raportem*.

Regionalny Dyrektor postanowieniem znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.13, z dnia 17 stycznia 2023 r., podjął zawieszono postępowanie i równocześnie o powyższym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.14. Pismem znak: WOOŚ.420.130.2019.JS.15 z dnia 18 stycznia 2023 r. obwieszczenie zostało przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o poinformowanie stron o podjętych przez tutejszy organ czynnościach.

Z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, konieczność uzupełnienia *Raportu* oraz konieczność dokonania dalszych niezbędnych czynności administracyjnych, obwieszczeniem z dnia 28 lutego 2023 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.16, Regionalny Dyrektor wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy, tj. do dnia 31 lipca 2023 r.

Regionalny Dyrektor, po analizie *Raportu* stwierdził, że przedłożone opracowanie nie spełnia wszystkich wymagań nałożonych przez ustawodawcę w świetle przepisu art. 66 ustawy ooś, a jego treść nie zawiera wszystkich obligatoryjnych składników wynikających z art. 66 ust. 1 ww. ustawy, tym samym nie może stanowić podstawy do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz określenia środowiskowych uwarunkowań jego realizacji, w związku z czym pismem z dnia 21 czerwca 2023 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.17, zobowiązał Wnioskodawcę do jego uzupełnienia i uszczegółowienia m.in. w zakresie: wariantowania przedsięwzięcia, oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów; oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko wynikających z emisji (w *Raporcie* nie dokonano analizy oddziaływania akustycznego i oddziaływania na stan powietrza atmosferycznego przedsięwzięcia); oddziaływania skumulowanego z innymi przedsięwzięciami (drogami, liniami kolejowymi); wycinki drzew i krzewów, działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, przejść dla zwierząt; wpływu inwestycji na cele środowiskowe wyznaczone dla części wód w granicach, których zamierzenie jest realizowane w oparciu o aktualnie obowiązujące

rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) oraz przedłożenia streszczenia *Raportu* w języku niespecjalistycznym.

Pismem z dnia 10 lipca 2023 r., Nr IRETS4.452.3.2022.AŁ.2.IRE-02209-I, Wnioskodawca poinformował tutejszy organ, że uzupełnienie do *Raportu* zostanie przedłożone do dnia 31 sierpnia 2023 r.

W dniu 31 sierpnia 2023 r. Wnioskodawca przekazał uzupełnienie dokumentacji w postaci *Aneksu nr 1* oraz ujednoczony „*Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań*” [TOR PRO Sp. z o.o., NATURPROJEKT Sp. z o.o. Nadarzyn, 30 sierpnia 2023 r.], zwany w dalszej części niniejszej decyzji również *Raportem*.

Uzupełnienie nie czyniło zadość wezwaniu, zatem Regionalny Dyrektor ponownie zwrócił się do Wnioskodawcy, pismem z dnia 16 października 2023 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.19, o wyjaśnienie w kwestiach środowiska przyrodniczego (wycinki drzew i krzewów), warunków realizacji przedsięwzięcia wybranego wariantu realizacyjnego, działań kompensacyjnych, emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza.

Stosowna odpowiedź została złożona w dniu 10 listopada 2023 r. wraz z pismem z dnia 9 listopada 2023 r., znak: Nr IRETS4.452.3.2022.AŁ.4.IRE-02209-I, w postaci *Aneksu nr 2* wraz z załącznikami.

Dane o *Raporcie* zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem: 348/2023.

Wobec przedstawienia kompletnych materiałów w sprawie, Regionalny Dyrektor pismami z dnia 21 listopada 2023 r. zwrócił się do: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.20), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bolesławcu (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.21), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żaganiu (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.22) oraz w związku z aktualizacją *Planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy*, które weszły w życie z dniem 23 lutego 2023 r. do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.23) o uzgodnienie oraz określenie warunków realizacji przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O złożonym uzupełnieniu oraz o wystąpieniu do ww. organów Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 7 grudnia 2023 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.24. Z uwagi na konieczność kontynuowania stosownych czynności administracyjnych, niezbędnych do wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, m.in. oczekiwanie na stanowiska ww. organów, przeprowadzenie procedury udziału społeczeństwa, na podstawie art. 36 § 1 *Kpa* w obwieszczeniu wskazano nowy termin załatwienia sprawy, tj. na dzień 28 marca 2024 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żaganiu, pismem z dnia 6 grudnia 2023 r., znak: NZ.9022.180.2023, (do wiadomości tutejszego organu pismo wpłynęło w dniu 11 grudnia 2023 r.), przekazał wystąpienie Regionalnego Dyrektora z dnia 21 listopada 2023 r. wraz z całą dokumentacją do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, pismem z dnia 18 grudnia 2023 r, znak: WZŚ.4221.196.2023.KS, poinformował, że ze względu na skomplikowany charakter sprawy, zajęcie stanowiska w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia nastąpi do dnia 17 stycznia 2024 r.

Również Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 22 grudnia 2023 r. (data wpływu 27 grudnia 2023 r.), znak: WR.RZŚ.4900.36.2023, poinformował Regionalnego Dyrektora, że z uwagi na skomplikowany charakter sprawy wyznaczył nowy termin wydania uzgodnienia, tj. nie później niż do 31 stycznia 2024 r.

W dniu 30 stycznia 2024 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia *Raportu* (pismo znak: WR.RZŚ.4900.36.JT; do wiadomości tutejszego organu wpłynęło w dniu 5 lutego 2024 r.).

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, opinią sanitarną z dnia 21 grudnia 2023 r., znak: ZNS.9022.5.25.2023.MŚ, zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Postanowieniem z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: WZŚ.4221.196.2023.KS, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, pozytywnie zaopiniował przedmiotowe przedsięwzięcie i określił warunki jego realizacji na terenie województwa lubuskiego.

W dniu 23 lutego 2023 r. wpłynęło do wiadomości tutejszego organu uzupełnienie *Raportu*, w którym Wnioskodawca ustosunkował się do kwestii wskazanych w wezwaniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 30 stycznia 2024 r.

W związku z nowym materiałem dowodowym w sprawie, Regionalny Dyrektor ponownie wystąpił pismami z dnia 26 lutego 2024 r. do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.25) o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, bądź podtrzymanie swojego stanowiska w przedmiotowej sprawie wyrażonego opinią z dnia 21 grudnia 2023 r. oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim (pismo znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.26) o uzgodnienie oraz określenie warunków realizacji przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, bądź podtrzymanie swojego stanowiska w przedmiotowej sprawie wyrażonego postanowieniem z dnia 10 stycznia 2024 r.

Pismem z dnia 4 marca 2024 r. (data wpływu 7 marca 2024 r.) Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, po zapoznaniu się z uzupełnieniem dokumentacji, podtrzymał swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie wyrażone w opinii z dnia 21 grudnia 2023 r.

Pismem z dnia 12 marca 2024 r., znak: WR.RZŚ.4900.36.2023.JT, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, poinformował tutejszy organ, iż w związku z wydaną wcześniej opinią o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, odstępuje od uzgodnienia warunków jego realizacji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, pismem z dnia 19 marca 2024 r., znak: WZŚ.4221.196.2023.KS, również podtrzymał swoje stanowisko zawarte w postanowieniu z dnia 10 stycznia 2024 r.

Przeprowadzona analiza dokumentacji sprawy potwierdziła, że treść przedłożonego *Raportu* w wersji ujednoliconej z dnia 30 sierpnia 2023 r. wraz z jego kolejnymi uzupełnieniami jest zgodna z art. 66 *ustawy ooś*, a zawarte w nim warunki realizacji przedsięwzięcia i rozwiązania chroniące środowisko powinny zapewnić dotrzymanie standardów jakości środowiska.

Analiza zebranej w sprawie dokumentacji pozwoliła rozpoznać skalę i charakter przedsięwzięcia oraz wielkość i rodzaj generowanych przez nie oddziaływań i uciążliwości.

Wobec kompletu zebranych materiałów, w związku z art. 30 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor, w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 *ustawy ooś* tutejszy organ podał do publicznej wiadomości informacje o: przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków. Obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.27, z dnia 27 marca 2024 r., wyznaczył termin udziału społeczeństwa od dnia 2 kwietnia 2024 r. do dnia 2 maja 2024 r. (włącznie), w którym każdy mógł składać uwagi i wnioski w formie pisemnej, ustnie do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej przez elektroniczną skrzynkę podawczą tutejszego organu bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Obwieszczenie zostało przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o poinformowanie społeczeństwa o podjętych przez tutejszy organ czynnościach.

Ww. obwieszczenie zostało upublicznione w dniach od 28 marca 2024 r. do dnia 2 maja 2024 r. (włącznie), tj. zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim; opublikowane na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz upublicznione w sposób zwyczajowy przyjęty: w Urzędzie Miasta Żagań (poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń urzędu), w Urzędzie Gminy Żagań (poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń urzędu), w Urzędzie Gminy w Osiecznicy (poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń urzędu) oraz w Urzędzie Gminy Nowogrodziec (poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń urzędu). Ponadto ww. obwieszczenie zostało opublikowane w dniu 28 marca 2024 r. w prasie, tj. w Gazecie Wyborczej obejmującej swoim zasięgiem województwo dolnośląskie i województwo lubuskie.

Obwieszczeniem z dnia 27 marca 2024 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.28, Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania o: przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy i składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia oraz na podstawie art. 36 § 1 *Kpa* poinformował strony o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy (na dzień 18 czerwca 2024 r.) z uwagi na konieczność kontynuowania stosownych czynności administracyjnych, niezbędnych do wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, m.in. przeprowadzenia procedury udziału społeczeństwa. Obwieszczenie zostało przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o upublicznienie w trybie art. 49 *Kpa*.

W przewidzianym na udział społeczeństwa 30-dniowym terminie, o którym mowa powyżej, wpłynął jeden wniosek firmy Marbetwill Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Towarowej 9 w Gliwicach. Autor wniosku wniósł o wprowadzenie w wydawanej decyzji zapisów dotyczących wykorzystywania do prac budowlanych produktów, których wykonanie wykorzystuje technologię neutralizacji odpadów pochodzących z recyklingu, tj. produktów z polimerobetonów, perlitu itp. (materiałów zastępujących beton). Wniosek nie został

uwzględniony, gdyż organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko nie może nakazywać zakupu danego materiału budowlanego.

W dniu 23 kwietnia 2024 r. Wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 108 § 1 *Kpa* decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Ocena przesłanek zastosowania regulacji zawartych w art. 108 *Kpa* winna być dokonywana w każdej sprawie indywidualnie, przy uwzględnieniu wszystkich specyficznych dla danej sprawy okoliczności.

W przedmiotowym przypadku Wnioskodawca, w uzasadnieniu wniosku o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, powołuje się na wyjątkowo ważny interes strony oraz ważny interes społeczny i gospodarczy,

Przedmiotowa linia kolejowa uznawana jest przez Ministerstwo Obrony Narodowej za linię strategiczną – na jej trasie znajduje się Świętoszów, gdzie znajduje się ważny poligon wojskowy. Zadanie finansowane jest ze środków wskazanych programem Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach umożliwi zrealizowanie przedsięwzięcia w celu zapewnienia infrastruktury koniecznej do funkcjonowania wojskowych bocznic kolejowych (BK i BFS), niezbędnych dla zabezpieczenia logistycznego dla potrzeb Sił zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych. Realizacja inwestycji umożliwi funkcjonowanie i osiągnięcie pełnej zdolności operacyjnej obiektów zgodnie z wymaganiami i harmonogramami uzgodnionymi ze stroną amerykańską. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi więc inwestorowi niezwłoczne ubieganie się o uzyskanie rozstrzygnięć niezbędnych dla procesu inwestycyjnego.

Odbudowa linii będzie korzystna także dla mieszkańców gminy Osiecznica, którzy uzyskają nowe połączenia komunikacyjne z Bolesławcem, Żaganiem i innymi regionami Dolnego Śląska. Rewitalizacja linii przyczyni się także do zmniejszenia kosztów społecznych i strat gospodarczych związanych ze stratami czasu i kosztami zdarzeń drogowych, które zostaną wyeliminowane dzięki jej realizacji, zatem jak najszybsze i najsprawniejsze zrealizowanie zakresu robót dotyczących ww. inwestycji jest również w interesie społecznym.

Mając na względzie przytoczoną powyżej argumentację tutejszy organ przychylił się do wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, gdyż przytoczone argumenty odpowiadają przesłankom wskazanym w art. 108 § *Kpa*.

Przed wydaniem niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor, wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 *Kpa*, obwieszczeniem z dnia 14 maja 2024 r., znak: WOOS.420.130.2019.BZ.30, poinformował strony postępowania o zebraniu materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z nim i składania wyjaśnień i uwag dotyczących rozpatrywanej sprawy. W ww. obwieszczeniu tutejszy organ poinformował, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Obwieszczenie zostało przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z prośbą o upublicznienie w trybie art. 49 *Kpa*.

W wyznaczonym siedmiodniowym terminie na zapoznanie się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań nie wpłynęły uwagi i wnioski stron postępowania.

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych Regionalny Dyrektor określił oddziaływania i potencjalne zagrożenia dla środowiska związane z realizacją



i eksploatacją przedsięwzięcia. Przedstawione analizy pozwoliły na zdefiniowanie warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

W toku postępowania, po przeanalizowaniu dokumentacji zgromadzonej w przedmiotowej sprawie Regionalny Dyrektor ustalił i zważył, co następuje.

W *Raporcie* i jego uzupełnieniach dokonano opisu planowanego przedsięwzięcia, identyfikacji i charakterystyki elementów środowiska, obszarów i obiektów objętych ochroną oraz dóbr kultury występujących w rejonie inwestycji – w zasięgu jej potencjalnego oddziaływania, a następnie przeprowadzono prognozowanie oraz ocenę potencjalnego wpływu projektowanej inwestycji na zidentyfikowane elementy środowiska, mianowicie na: klimat akustyczny, stan powietrza atmosferycznego, wody powierzchniowe i podziemne, generowanie odpadów, powierzchnię ziemi, w tym rzeźbę terenu i gleby, krajobraz (w tym krajobraz kulturowy), szatę roślinną i zwierzęta, formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, powietrze, klimat, ludzi. Przedstawiono niezbędne działania minimalizujące oddziaływania negatywne, które uznano za zbyt uciążliwe dla środowiska.

Przedsięwzięcie było rozpatrywane w trzech wariantach. Dwa warianty zróżnicowane były ze względu na budowę peronów różnych długości na stacjach oraz trzeci zakładający budowę trasy dwutorowej.

Wariant 1 – preferowany przez Wnioskodawcę – zakłada rewitalizację całego odcinka linii kolejowej do zakładanych parametrów w istniejącym śladzie, przewiduje na wszystkich planowanych stacjach (tj. na stacji Zebrzydowa, Świętoszów) perony o długości 85 m. Powierzchnia inwestycji w tym wariantcie wyniesie około 120 ha.

Wariant 2 – alternatywny 1 – zakłada tożsamy zakres prac jak w przypadku wariantu 1, lecz z różnicą wykonania peronów na stacjach Zebrzydowa, Świętoszów o długości 150 m. W tym przypadku trwale zajęcie terenu będzie większe niż w przypadku realizacji peronów w wariantcie 1. Analogicznie jak w przypadku wariantu 1, powierzchnia terenu przeznaczona pod inwestycję dla wariantu 2 wyniesie około 120 ha.

W wariantcie 1 i 2 wykonana będzie kompleksowa wymiana nawierzchni torowej na nową. Tłuczeń przewidziany do ponownego wykorzystania będzie oczyszczony, uzupełniony i wbudowany ponownie. Przewiduje się również wymianę rozjazdów zwyczajnych na nowe na podrozdnicach strunobetonowych i rozjazdów krzyżowych oraz podwójnych połączeń torów na podrozdnicach drewnianych twardych. W rozjazdach, które nie podlegają wymianie, uwzględniona zostanie naprawa bieżąca. Pozostałości po istniejącej infrastrukturze kolejowej, która nie jest przewidziana do dalszej eksploatacji zostaną usunięte, w przypadku jeśli będą kolidowały z projektowanymi pracami (m.in. pozostałości nieczynnych krawędzi peronowych, obiektów inżynierskich, torów bocznych, itp.).

Wariant 3 – alternatywny 2 – przewiduje wykonanie całego odcinka linii kolejowej jako nowa linia dwutorowa. W tym wariantcie zakres prac będzie wiązać się ze znacznie większą koniecznością zajęcia terenów pod inwestycję, a to ze względu na przygotowanie odpowiedniej podbudowy pod torowisko dla linii dwutorowej. Długości obiektów inżynierskich również z tego względu ulegną wydłużeniu. Sama technologia i poszczególne elementy linii kolejowej będą analogiczne jak w przypadku wariantów 1 i 2, lecz lokalizacyjnie będą dostosowane do poszerzonego korpusu torowego. Powierzchnia inwestycji dla tego wariantu wyniesie około 154 ha.

W wariantcie 3 wykonana będzie kompleksowa wymiana nawierzchni torowej na nową w torze szlakowym nr 1, dodatkowo zabudowany zostanie tor szlakowy nr 2. Tłuczeń przewidziany do ponownego wykorzystania będzie oczyszczony, uzupełniony i wbudowany ponownie. Przewiduje się również wymianę rozjazdów zwyczajnych na nowe

na podrozdnicach strunobetonowych i rozjazdów krzyżowych oraz podwójnych połączeń torów na podrozdnicach drewnianych twardych. W rozjazdach, które nie podlegają wymianie, uwzględniona zostanie naprawa bieżąca. Zabudowane zostaną również dodatkowe rozjazdy, łączące nowy tor nr 2 z pozostałymi torami na stacjach oraz z torem szlakowym nr 1. Pozostałości po istniejącej infrastrukturze kolejowej, która nie jest przewidziana do dalszej eksploatacji zostaną usunięte, w przypadku jeśli będą kolidowały z projektowanymi pracami (m.in. pozostałości nieczynnych krawędzi peronowych, obiektów inżynierskich, torów bocznych, itp.).

W wariantach 1, 2 i 3 odwodnienie na szlakach realizowane będzie głównie przez rowy boczne zlokalizowane wzdłuż torowiska. Wariant 1 i 2 przewiduje oczyszczenie i wyprofilowanie istniejących rowów bocznych, w wariantach 2 i 3 po stronie dobudowywanego toru nr 2 zostaną wykonane nowe rowy odwadniające. W miejscach koniecznych rowy istniejące uzupełnione będą o odcinki rowów nowych oraz w przypadku trudnych warunków terenowych w odcinki muld lub drenażu wgłębego (drenaż kamienny/drenokolektor). Ze względu na brak możliwości zrzutu wód deszczowych do odbiorników takich jak rowy melioracyjne czy kanalizacja deszczowa wynikających z ukształtowania terenu, zaproponowano odprowadzenie tych wód do ziemnych rowów odparowująco-chłonnych lub do studni chłonnych. Będą to rowy bezodpływowe rozsączające wody deszczowe do gruntu. Na stacjach odwodnienie torowiska przebudowywanych torów realizowane będzie za pomocą systemu odwodnienia wgłębego, w skład którego wchodzić będą ciągi drenarskie, zbieracze i kolektory. Na ciągach rurowych umieszczone będą studnie rewizyjne i osadnikowe. Ujście wód z systemu odwadniającego nastąpi do rowów bocznych zlokalizowanych poza głowicami stacji oraz, o ile to możliwe, do istniejącego systemu kanalizacyjnego (na stacji Zebrzydowa).

W wariantach 1, 2 i 3 zakres prac obejmujący instalacje elektroenergetyczne i telekomunikacyjne oraz przejazdy i przejścia w poziomie szyn i obiektów inżynierskich oraz lokalizacja tych obiektów będzie tożsama, z tym że w przypadku realizacji wariantu 3 długość obiektów usytuowanych poprzecznie do biegu linii kolejowej będzie większa o około 5 m.

Analiza oddziaływania powyższych wariantów na środowisko, opisana w *Raporcie*, wskazuje wariant 1 jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska i w ocenie tegoż organu może zostać zrealizowany, przy uwzględnieniu działań minimalizujących negatywny wpływ, które zawarto w sentencji niniejszej decyzji.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005) [w km linii kolejowej 61+245 - 100+811], specjalnego obszaru ochrony siedlisk Uroczyska Borów Dolnośląskich (PLH020072) [w km linii kolejowej 66+788 - 66+860] oraz specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Dolnej Kwisy (PLH020050) [w km linii kolejowej : 86+989 - 90+69 94+921 - 96+749]. Ponadto w kilometrach linii kolejowej, tj. 90+696 - 91+155, 88+770 do 90+696, 91+155 do 97+300, inwestycja realizowana będzie w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Bory Dolnośląskie”, a Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Bobru” zlokalizowany jest w odległości około 700 m. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest głównie w obrębie terenów leśnych oraz korytarzach ekologicznych: Bory Dolnośląskie GKZ-4 oraz Łużyce GKZ-3. Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie przecina ciek wodny, w tym m. in. ciek Łącznica Górna, Łącznica Dolna, Dopływ spod Łoz.

Jak wynika z przedłożonego *Raporu* i jego uzupełnień w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie wymienionych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000* (Dz. U. 2014 r. poz. 1713) siedlisk przyrodniczych, tj.: 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-*

*Genistion*, *Pohlio Callunion*, *Calluno-Arctostaphylon*), 7120 torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji. W strefie oddziaływania przedmiotowej linii kolejowej stwierdzono również gatunki zwierząt, które objęte są ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2380), m.in. jaszczurkę zwinę *Lacerta agilis*, zaskrońca *Natrix natrix*, żabę moczarową *Rana arvalis*, żabę wodną *Pelophylax esculentus*, ropuchę szarą *Bufo bufo*, lelka *Caprimulgus europaeus*, dzięcioła dużego *Dendrocopos major*, lerka *Lullula arborea*, gąsiorka *Lanius collurio*, derkacza *Crex crex*, dzięcioła średniego *Dendrocoptes medius*, wydrę *Lutra lutra*, karlika drobnego *Pipistrellus pygmaeus*, nocka rudego *Myotis daubentonii*, karlika malutkiego *Pipistrellus pipistrellus*. W ramach realizacji inwestycji istnieje konieczność wycinki drzew i krzewów o powierzchni około 65 ha. Należy przy tym zauważyć, iż jak wynika z przedłożonej dokumentacji usunięto już drzewa i krzewy z powierzchni około 34 ha, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697). Planowane jeszcze do usunięcia drzewa należą w większości do rodzaju: sosna i brzoza, które razem stanowią około 86% udziału gatunkowego (w obwodach o przewodzie 10–80 cm). Oprócz tego obecne są: czeremcha amerykańska, dąb szypułkowy, robinia akacjowa, lipa drobnolistna, dąb czerwony, grab pospolity, grusza, wiśnia, klony, topole, wierzby oraz kilka gatunków krzewów. O ile w tym młodym samosiewie nie można się spodziewać obecności ksyolobiontów starych drzew lub bogatej i rzadkiej flory epifitycznej, to należy się tu spodziewać obecności gatunków chronionych – przede wszystkim ptaków, które mają tu liczną i powszechnie występującą reprezentację populacyjną. Należy zauważyć, iż przedmiotowa linia kolejowa zlokalizowana jest w jednym z największych kompleksów leśnych w Polsce, co winno zagwarantować możliwość znalezienia trwałych refugium dla gatunków chronionych i nieobjętych ochroną gatunkową w sytuacji planowanej, niezbędnej wycinki drzew i krzewów.

Analizę relacji przedsięwzięcia i jego oddziaływań, w odniesieniu do przedmiotów ochrony specjalnego obszaru ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005), przeprowadzono przede wszystkim w oparciu o informacje zawarte w przedłożonym *Raporcie* oraz informacje zawarte w *zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu* oraz *Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim* z dnia 21 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie PLB020005 (Dz. Urz. Woj. Dolno. poz. 2445 oraz Dz. Urz. Woj. Lubus. poz. 1062). Wskazać należy, że żadna z części przedsięwzięcia nie jest bezpośrednio związana z/lub konieczna dla realizacji celów ochrony obszaru Natura 2000 Bory Dolnośląskie (PLB020005). Ponadto w granicach działek linii kolejowej nie występują stanowiska ptaków będących przedmiotami ochrony lub miejsca działań ochronnych, służących utrzymaniu lub przywróceniu właściwego stanu ich ochrony. Ponadto zakres wykorzystania środowiska oraz oddziaływań przedsięwzięcia nie wymaga, w odniesieniu do siedlisk ptaków stanowiących przedmioty ochrony: likwidacji siedlisk, zmiany zasięgu siedlisk, a szczególne zmniejszenia tego zasięgu, zmiany specyficznej struktury i funkcji oraz stanu ochrony typowych gatunków. Planowana inwestycja nie wymaga i nie spowoduje zmiany liczebności populacji, gwarantującej jej utrzymanie się w biocenozie przez dłuższy czas. Nie doprowadzi do zmniejszenia naturalnego zasięgu gatunków z listy przedmiotów ochrony. Zatem przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty i cele ochrony ww. obszaru Natura 2000.

Przeprowadzając analizę oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w odniesieniu do przedmiotów ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Dolnej Kwisy (PLH020050) należy wskazać, iż w miejscach realizacji przedsięwzięcia nie znajdują się stanowiska przedmiotów ochrony oraz stanowiska objęte działaniami ochronnymi, wskazane w planie

zadań ochronnych, wprowadzonym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Kwisy PLH020050 (Dz. Urz. Woj. Dolno. poz. 5475 i Dz. Urz. Lubus. poz. 2470). Zatem przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty i cele ochrony tego obszaru, wyznaczonego rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z 27 lipca 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Dolnej Kwisy (PLH020050) (Dz.U. poz. 1806).

Przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega również przez specjalny obszar ochrony siedlisk Uroczyska Borów Dolnośląskich (PLH020072), wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Uroczyska Borów Dolnośląskich (PLH020072) (Dz.U. z 2022 r. poz. 81). Biorąc pod uwagę całkowity brak ingerencji w siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków zwierząt stanowiące przedmioty jego ochrony – inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na przedmioty, cele ochrony oraz integralność ww. obszaru Natura 2000. Wskazać należy, iż dla obszaru specjalnej ochrony siedlisk Uroczyska Borów Dolnośląskich (PLH020072) nie ustanowiono dotychczas planu zadań ochronnych, jednakże w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0193/16, pn.: „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000” przygotowany został projekt tego planu. Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby tego projektu, obejmujące cały obszar Natura 2000, potwierdzają, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000.

Ponadto w odległości około 5 km od planowanej rewitalizacji linii kolejowej, znajdują się takie obszary Natura 2000 jak: Wrzosowiska Świętoszowsko-Ławszowskie (PLH020063), Dąbrowy Kliczkowskie (PLH020090), Małomickie Łęgi (PLH080046), Dolina Dolnego Bobru (PLH080068). Żadne z oddziaływań przedsięwzięcia nie osiągnie skali zdolnej pogorszyć stan ochrony przedmiotów ochrony wyżej wymienionych obszarów Natura 2000 lub uniemożliwić realizację działań ochrony.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na charakter i zakres planowanych prac nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na przyrodę i krajobraz Obszaru Chronionego Krajobrazu „Bory Dolnośląskie” i Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Bobru”.

W odniesieniu do realizacji przedsięwzięcia na przebiegu korytarzy ekologicznych uznano, że rewitalizacja i eksploatacja linii kolejowej nie wpłynie na obniżenie potencjału ekosystemów stanowiących korytarz ekologiczny. Nie powstanie bariera migracji, ani nowa przeszkoda migracji dla zwierząt, roślin i innych organizmów. Zmianie ulegnie biocenoza pasa linii kolejowej, która wskutek wieloletniego zaniedbania zarosła drzewami, krzewami oraz murawą, głównie wieloletnich bylin oraz traw. Ta roślinność, obecnie sprzyjająca migracji, ulegnie częściowemu zniszczeniu, co nie zmieni swobody migracji. Pas linii kolejowej będzie stanowił otwartą przestrzeń dla niskiej roślinności zielnej. Przywrócony ruch kolejowy będzie niemal jedynym czynnikiem, w okresie eksploatacji linii, zmiany oddziaływania „przeszkodowego”. Jego natężenie nie osiągnie średnich, a nawet minimalnych wskaźników ruchu kołowego okolicznych dróg gminnych. Dodatkowo nasyp i torowisko są o wiele mniej uciążliwymi przeszkodami niż jezdnia drogi, oferującymi szereg bezpiecznych nisz dla drobnych zwierząt. Planowana do rewitalizacji linia kolejowa przebiega, przede wszystkim na długich liniach prostych, na długich łukach, na równi z terenem sąsiedztwa, w niewielkich wykopach i z rzadka na nasypach około 1 m nad grunt otoczenia. W wyjątkowych wypadkach wysokość nasypu względem otoczenia sięga 2,5-2,8 m, a w jednym przypadku około 5 m. Są to uwarunkowania wysokościowe i morfologiczne, które nie sprawiają kłopotu zwierzętom dużym i średnim oraz małym.

Uwzględniając planowany zakres prac oraz specyfikę oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji, przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. formy ochrony przyrody i funkcjonowanie korytarzy migracyjnych. Ponadto realizacja inwestycji nie powinna wpłynąć na spadek różnorodności gatunkowej. Jednakże ze względu na fakt, iż w ramach inwestycji planuje się ingerencję w środowisko stwierdzić należy, iż jego realizacja wiązać się może z negatywnym oddziaływaniem na istniejące ekosystemy i może tymczasowo pogorszyć ich stan.

Teren przedmiotowej linii kolejowej stanowi bardzo dogodne siedlisko dla gniewosza plamistego *Coronella austriaca* (teren ekotonalny, nasłoneczniony, rzadko zarośnięty wyższą roślinnością) oraz jego głównego pokarmu – jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*. Gniewosz plamisty to gatunek gada objęty ochroną ścisłą na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*. Jednocześnie gatunek ten wymieniony jest w zał. IV Dyrektywy Siedliskowej oraz polskiej czerwonej księdze zwierząt: Kręgowce – status VU (gatunek zagrożony wyginięciem w nieodległej przyszłości). Hibernację może już kończyć w 3 dekadzie marca, choć najczęściej ma to miejsce w kwietniu – w zależności od lokalnych uwarunkowań klimatycznych oraz nasłonecznienia, temperatury i wilgotności. Liczba osobników na 1 ha może być bardzo zróżnicowana i zależna od ilości dostępnego pokarmu oraz kryjówek. Gody odbywa głównie w maju, a rodzenie młodych ma miejsce głównie na przełomie lipca i sierpnia, choć przy późnych kopulacjach – nawet we wrześniu. Jest to gatunek termofilny, który w warunkach naturalnych najchętniej przebywa na obrzeżach lasów, wrzosowiskach czy terenach trawiastych. Obecnie widywany jest na zrębach, w uprawach leśnych oraz na pożarzyskach. Coraz bardziej wnika w tereny antropogeniczne, takie jak kamieniołomy, puste zabudowania i ruiny, torowiska, pobocza dróg itp. Jest to gatunek możliwy do zaobserwowania prawie w całej Polsce (choć bardzo nierównomiernie), z wyłączeniem północnych i północno-wschodnich krańców. Ponieważ gniewosz jest bez wątpienia najcenniejszym gatunkiem zwierzęcia występującym na omawianym terenie, konieczność jego ochrony jest szczególnie istotna.

Z uwagi na powyższe nałożono warunki pkt. I.2.1. i I.2.4. Warunek pkt. I.2.1. ma na celu zminimalizowanie prawdopodobieństwa zabicia gniewosza plamistego i umożliwienie mu ucieczki. Natomiast warunek pkt. I.2.4. wprowadzono po to, aby węże nie wykorzystwały stosów wyciętych drzew jako schronień w okresie swojej hibernacji. Należy przy tym podkreślić, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w postanowieniu z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: WZŚ.4221.196.2023.KS, nie uznał za konieczne wskazywanie na odcinku linii kolejowej przebiegającej w granicach województwa lubuskiego działań minimalizujących i kompensujących na gniewosza plamistego. Biorąc jednak pod uwagę materiały posiadane przez tutejszą Dyрекcję, z których jednoznacznie wynika, iż ww. gatunek stwierdzany był wielokrotnie w obrębie przedmiotowej linii oraz uznając argumenty wskazane przez autorów *Raportu*, tj. iż niejedyn fragment w przedmiotowego terenu stanowi bardzo dogodne siedlisko dla tego gatunku (teren ekotonalny, nasłoneczniony, rzadko zarośnięty wyższą roślinnością), a także dużą dostępność jego głównego pokarmu - jaszczurki zwinki, mimo zacienienia części powierzchni przez samosiejki (dotyczy to zwłaszcza tych części obecnej linii kolejowej, która jest w stanie najdalej posuniętej deprecjacji), nałożono stosowne warunki mające na celu zminimalizowanie oddziaływania przedsięwzięcia na ten gatunek na całej długości rewitalizowanej linii kolejowej.

Warunki pkt. I.2.2. i I.2.3. nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wycinką drzew na ptaki, nietoperze oraz owady próchnożerne. Prawie wszystkie gatunki ptaków oraz chrząszczy saproksylicznych – przebywające na terytorium Polski, jak również wszystkie gatunki nietoperzy, podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

W stosunku do ww. gatunków chronionych obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz usuwania gniazd, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalistów ornitologa, chiropterologa oraz entomologa ma zagwarantować, iż prace związane z wycinką zakrzewień i zadrzewień będą realizowane z minimalizacją szkód dla ww. grup zwierząt.

Warunek pkt. 1.2.5. ma na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałaniu nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszeniu napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

Warunek pkt. 1.2.6. nakładający obowiązek odławiania zwierząt z wykopów i przenoszenia ich poza obszar inwestycji ma na celu ograniczenie śmiertelności płazów i gadów (i innych drobnych zwierząt) w trakcie realizacji inwestycji.

Warunek pkt. 1.2.7 ma na celu ochronę przed zniszczeniem zinwentaryzowanych w sąsiedztwie miejsc prowadzenia robót budowlanych płatów siedlisk przyrodniczych, wymienionych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000*, tj. 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion, Pohlio Callunion, Calluno-Arctostaphylion*) i 7120 torfowiska wysokie zdegradowane.

Warunek pkt. 1.2.8. ma na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed skażeniem oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt) związanych ze środowiskiem wodnym.

Warunek pkt. 1.2.9. ma na celu zachowanie korytarzy migracyjnych zwierząt, poprzez zastosowanie materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonych do naturalnych oraz wykluczenie stosowania koszy i materaców gabionowych stanowiących sztuczny element w środowisku przyrodniczym stwarzających zagrożenie dla zwierząt (utrudniają migrację, mogą doprowadzić do ich śmierci).

Z uwagi na fakt, iż inwestycja realizowana będzie w okresie aktywności płazów (czyli z wyłączeniem zimy) w rejonie zbiorników, stanowiących miejsce rozrodu płazów nałożono warunek pkt. 1.2.10. Wskazano miejsca, gdzie należy zainstalować tymczasowe ogrodzenia, w celu niedopuszczenia wkraczania płazów na plac budowy. Obecność specjalisty herpetologa winna gwarantować prawidłowe wykonanie prac, a w przypadku konieczności zaproponowanie dodatkowych działań minimalizujących lub wskazanie miejsc gdzie niezbędne jest wykonanie wygradzeń. Podkreślić należy, że wszystkie płazy występujące w Polsce objęte są ochroną na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*.

W celu ograniczenia śmiertelności płazów i gadów – gatunków objętych ochroną na mocy *ww. rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, nałożono warunek pkt. 1.2.11. Dodatkowo udział specjalisty herpetologa ma zapewnić właściwe wykonanie działań osłonowych na ww. zwierzęta.

W ramach realizacji inwestycji istnieje konieczność zniszczenia zbiornika stanowiącego miejsce rozrodu płazów, w szczególności żaby trawnej *Rana temporaria*, żaby zielonej *Pelophylax esculentus*. Warunki dotyczące prowadzenia prac w rejonie występowania ww. zbiornika określono w pkt. 1.2.12. Dodatkowo udział specjalisty ma przeciwdziałać uśmiercaniu zwierząt podczas zasypywania zbiornika.

Warunki określone w pkt. 1.3.1. – 1.3.6. wprowadzono w celu zminimalizowania efektu bariery, jaki stanowi przedmiotowa linia dla zwierząt. Wskazane parametry i wstępne wytyczne

mają zapewnić możliwość swobodnego przemieszczania się zwierząt podczas eksploatacji na wskazanych odcinkach linii kolejowej. Obecność specjalisty herpetologa winna gwarantować prawidłowe wykonanie prac, a w przypadku konieczności zaproponowanie dodatkowych działań minimalizujących.

Warunek pkt. I.3.7. związany jest z koniecznością zminimalizowania oddziaływania inwestycji na zwierzęta, w szczególności płazy i gady. Przede wszystkim ma on na celu zapobieganie wpadaniu małych zwierząt do elementów infrastruktury technicznej, a tym samym umożliwienie im swobodnej migracji.

Z uwagi na fakt, iż linia kolejowa podlegać będzie odbudowie dostosowanej do potrzeb czynnego użytkowania, a siedlisko gniewosza płamistego ulegnie istotnej ingerencji, co z dużym prawdopodobieństwem doprowadzi do zniszczenia schronień, choć po zakończeniu ww. przedsięwzięcia istnieje prawdopodobieństwo jego co najmniej częściowego samoodnowienia, nałożono warunek pkt. II.1.1.

Z uwagi na fakt, iż w celu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia dokonana będzie wycinka drzew stanowiących fragmenty większych lub mniejszych kompleksów leśnych o łącznej powierzchni około 64 ha, które mogą stanowić siedliska nietoperzy, nałożono warunek pkt. II.1.2. Wywieszenie budek dla nietoperzy przyczynić się ma w dłuższej perspektywie do odtworzenia miejsc dogodnych do rozrodu i bytowania tych zwierząt. Należy przy tym podkreślić, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w postanowieniu z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: WZŚ.4221.196.2023.KS, nie uznał za konieczne wskazywanie na odcinku linii kolejowej przebiegającej w granicach województwa lubuskiego działań minimalizujących i kompensujących na nietoperze. Biorąc jednak pod uwagę wyniki inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na potrzeby sporządzenia Raportu, z której wynika, iż teren w sąsiedztwie linii kolejowej stanowi miejsce żerowania i migracji nietoperzy, nałożono stosowne warunki mające na celu zminimalizowanie oddziaływania przedsięwzięcia na te ssaki na całej długości rewitalizowanej linii kolejowej.

Wskazana w pkt II.1.1-II.1.2 kompensacja przyrodnicza wynika z zapisów art. 75 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 54), a zakres tych działań przyczyni się do zrównoważenia warunków siedliskowych powstałych po przeprowadzeniu planowanej inwestycji. Zakres kompensacji został wskazany przez Autorów *Raportu*.

Monitoring wskazany w pkt. III.1. ma na celu sprawdzenie prawidłowości wykonania rozwiązań minimalizujących efekt bariery ekologicznej dla zwierząt, w formie przejść dla zwierząt i rozwiązań wpływających na efektywność działania tych przejść. W sytuacji gdy podjęte działania będą niewystarczające do realizacji założonych celów, monitoring winien wskazać w jaki sposób i w jakim zakresie należy zmodyfikować przyjęte rozwiązania lub wprowadzić nowe.

Monitoring określony w pkt. III.2. pozwoli na uzyskanie przez organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach informacji na temat zakresu i sposobu przeprowadzonych działań oraz potwierdzenie udziału specjalistów w realizacji zapisów przedmiotowej decyzji.

Pod względem hydrograficznym teren przedsięwzięcia znajduje się w dorzeczu Odry w regionie wodnym środkowej Odry. Analizowany odcinek linii kolejowej nr 283 przecina 3 ciek: Łącznica Dolna, Łącznica Górna, Dopływ spod Łoz. Inwestycja nie przecina żadnych wód stojących zaliczanych do jezior ani też mniejszych zbiorników wodnych.

Jak wynika z dokumentacji sprawy, nie przewiduje się ingerencji w rzędną dna rowów oraz cieków Łącznica Górna, Łącznica Dolna, Dopływ spod Łoz. Zakres prac w obrębie cieków na wlocie i wylocie przepustów polegać będzie na oczyszczeniu dna rowów i cieków w obrębie terenu kolejowego. W związku z tym zaburzenia dynamiki przepływu tych wód zostaną

ograniczone do minimum. W przypadku konieczności prowadzenia prac w obrębie brzegów cieków i skarp im przyległych – wierzchnia warstwa gleby wraz z roślinnością zostanie w ostrożny sposób zdjęta i odpowiednio zeskładowana, a następnie po zakończeniu wszystkich prac wykorzystana do rekultywacji tego obszaru. W razie konieczności ingerencji w brzegi cieków, np. podczas wykonywania wykopów fundamentowych, zostaną one uprzednio zabezpieczone np. ściankami szczelnymi lub poprzez faszynowanie w celu zapobieżenia rozlania się koryta cieków oraz zapewnienia utrzymania zbliżonej prędkości przepływu, co spowoduje ograniczenie zjawiska formowania się nowego koryta cieków i zapobiegnie m.in. erozji. Zabezpieczenia brzegów cieków po zakończeniu prac zostaną zdemontowane, a brzeg koryta zostanie przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia prac budowlanych.

Planowana inwestycja nie przecina żadnych obszarów zagrożonych powodzią. Zlokalizowana jest w sąsiedztwie obszarów zagrożonych podtopieniami, tj. mułowiska, namuliska i podmokliska.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335), inwestycja zlokalizowana jest na terenie dwóch Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) nr:

- JCWPd 93 o kodzie PLGW600093, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny;
- JCWPd 77 o kodzie PLGW600077, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny.

Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie 4 zlewni Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP):

- Bóbr od Kwisy do ujścia o kodzie PLRW60001116999 – jest to silnie zmieniona część wód, jej stan oceniono jako zły, osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny na odcinku cieków istotnego Bóbr w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieków według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieków dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieków głównego Bóbr w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej). Dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] zapewnienie stanu poniżej dobrego, dla pozostałych wskaźników – stanu dobrego;
- Kwisa od zb. Leśna do ujścia o kodzie PLRW600011166999 – jest to naturalna część wód, jej stan oceniono jako zły, osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny na odcinku cieków istotnego Kwisa w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieków według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieków dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieków głównego Kwisa w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej). Dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] zapewnienie stanu poniżej dobrego, dla pozostałych wskaźników – stanu dobrego;
- Gnilica o kodzie PLRW60000916876 – jest to naturalna część wód, jej stan oceniono jako zły, osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności



cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobrego stanu chemicznego.

- Czarna Wielka do Ziębiny o kodzie PLRW60000916853 – jest to naturalna część wód, jej stan oceniono jako zły, osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych.

Teren linii kolejowej nr 283 na analizowanym odcinku Zebrzydowa – Żagań przecina dwa Główne Zbiorniki Wód Podziemnych:

- Zbiornik Chocianów – Gozdnicza nr 315;  
W związku z powyższym Wnioskodawcę obowiązuje szereg zakazów wynikających z rozporządzenia Wojewody Lubuskiego i Wojewody Dolnośląskiego z dnia 16 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 315 Zbiornik Chocianów-Gozdnicza (Dz.Urz.Woj.Lub.2022.2739). Między innymi zakaz stosowania środków ochrony roślin, które według zezwolenia na wprowadzanie środków ochrony roślin do obrotu klasyfikowane są jako niebezpieczne dla środowiska;
- Niecka Zewnętrzna Sudecka Bolesławiec (Niecka zewnętrzna sudecka Bolesławiec) nr 317.

Inwestycja nie wiąże się z poborem wód podziemnych, nie spowoduje zatem zmniejszenia ich zasobów. Jednocześnie przedsięwzięcie nie wiąże się z wprowadzaniem do wód podziemnych zanieczyszczeń, a tym samym nie spowoduje pogorszenia ich jakości. Przy zapewnieniu odpowiednich działań zabezpieczających przed przedostaniem się do wód podziemnych substancji szkodliwych w trakcie prowadzenia robót negatywny wpływ na stan chemiczny oraz ilościowy wód podziemnych nie powinien mieć miejsca.

Nie przewiduje się również, aby planowane prace budowlane w ramach przedsięwzięcia, poza czasowym zwiększeniem stężenia zawiesiny wpływały na stężenia innych wskaźników fizykochemicznych oraz wskaźników odpowiedzialnych za stan chemiczny wód.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia (zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji) przeanalizowano również w kontekście wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla części wód, w granicach których zamierzenie jest realizowane. Biorąc pod uwagę przedstawiony w przedłożonej dokumentacji sposób prowadzenia prac budowlanych, rodzaj technologii oraz zastosowane rozwiązania i sposób odwodnienia, jak również sposoby zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, można uznać, iż planowana inwestycja nie powinna znacząco wpłynąć na stan/potencjał ekologiczny i stan chemiczny ww. jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP). Realizacja zamierzenia nie spowoduje istotnej zmiany poziomu wód i nie wpłynie na pogorszenie jakości wód podziemnych. Mając zatem na uwadze powyższe, można uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*. Na kwestię tę mają wpływ inne czynniki, niezwiązane z modernizacją i funkcjonowaniem linii kolejowej.

Najistotniejsze oddziaływanie na środowisko wystąpi na etapie inwestycyjnym, podczas prac rozbiórkowych, budowlanych i montażowych. Park maszyn wykorzystywanych do prac będzie obejmował maszyny działające z torowiska oraz tradycyjne maszyny samojezdne niezwiązane z torem. Większość prac będzie wykonywana z torowiska, podobnie materiał budowlany będzie w większości transportowany linią kolejową. Transport części materiałów będzie prowadzony ogólnie dostępnymi drogami oraz działkami toru kolejowego. W trakcie przygotowania i realizacji przedsięwzięcia zostanie zapewnione oszczędne

korzystanie z terenu, Wnioskodawca realizujący przedsięwzięcie obowiązany będzie uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, ziemi, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych. Wszystkie odpady powstające na terenie przedsięwzięcia gromadzone będą selektywnie, w przeznaczonych do tego celu pojemnikach. Poszczególne rodzaje odpadów przekazywane będą uprawnionym podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenia.

Istotnym elementem oddziaływania przedsięwzięcia na etapie budowy będzie także hałas związany z wykorzystaniem urządzeń i maszyn do niezbędnych prac budowlano-montażowych w tym transportowych. Będzie to hałas nieustalony, który wynika ze zmienności prowadzonych prac i tym samym zmiennych rodzajów i ilości źródeł hałasu. Będzie to ponadto hałas krótkookresowy, ograniczony do okresu realizacji przedsięwzięcia. Warunek wskazany w pkt. 1.2.15. niniejszej decyzji ma na celu minimalizację i ograniczenie oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, zapewnienie odpowiedniego komfortu akustycznego mieszkańcom.

Realizacja inwestycji związana będzie z emisją zanieczyszczeń do powietrza, głównie: pyłów o zróżnicowanym składzie granulometrycznym, produktów spalania paliw przez maszyny i pojazdy budowlane (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>10</sub>), węglowodorów alifatycznych i aromatycznych (jako produktów spalania paliwa, oraz ze stosowania różnego typu materiałów wykończeniowych, np. farb). Jak wynika z treści *Raportu*, w przypadku planowanej inwestycji wykorzystywane będą standardowe maszyny budowlane o przeciętnej mocy. Emisja zanieczyszczeń w tym okresie będzie miała charakter emisji niezorganizowanej i może występować w różnych miejscach (w granicach terenu inwestycji) oraz w różnym czasie i z różnym nasileniem, w zależności od wykonywanych prac i używanego sprzętu, jednakże będzie na tyle niska i krótkotrwała, że nie powinna wpłynąć na pogorszenie jakości powietrza na tym etapie, zwłaszcza w stopniu który byłby groźny dla ludzi.

Mając na uwadze stosunkowo krótki szacowany okres prowadzenia prac realizacyjnych, należy uznać, że oddziaływanie etapu realizacji przedsięwzięcia nie będzie miało istotnego znaczenia dla środowiska.

Eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie istotnie na zmianę klimatu akustycznego i jakość powietrza atmosferycznego. W związku z planowanymi pracami na linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań, projektuje się kompleksową wymianę nawierzchni torowej. Tłuczeń przewidziany do ponownego wykorzystania będzie oczyszczony, uzupełniony i wbudowany ponownie. Ponadto projektuje się wymianę rozjazdów zwyczajnych na nowe na podrozdnicach strunobetonowych i rozjazdów krzyżowych oraz podwójnych połączeń torów na podrozdnicach drewnianych twardych. W rozjazdach, które nie podlegają wymianie, uwzględniona zostanie naprawa bieżąca. Działania te same w sobie prowadzą do ograniczenia emisji hałasu w stosunku do stanu obecnego. W przedłożonym *Raporcie* obliczenia rozkładu pola akustycznego przeprowadzono w oparciu o koncepcję i projekt zagospodarowania terenu, prognozę ruchu kolejowego. Do oceny zasięgu uciążliwości hałasowej linii kolejowej nr 283 zostało uwzględnione natężenie ruchu pociągów jakie Wnioskodawca szacuje realizować – 2 pociągi towarowe/dobę na potrzeby wojska. Na podstawie treści *Raportu* i przeprowadzonych w nim analiz akustycznych można stwierdzić, że rewitalizacja linii kolejowej nr 283 przy deklarowanym przez Wnioskodawcę natężeniu ruchu pociągów nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu w środowisku, określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 poz. 112)* na terenach chronionych akustycznie.

Jednakże z zapisów *Raportu* wynika, iż Wnioskodawca nie wyklucza udostępnienia analizowanej linii kolejowej innym przewoźnikom obsługującym ruch pasażerski i towarowy,

a więc przyjęta obecnie częstotliwość ruchu kolejowego (2 pociągi towarowe/dobę) może ulec zwiększeniu, co może być głównym czynnikiem powodującym wzrost oddziaływania akustycznego w jej sąsiedztwie. Z uwagi na fakt, że wykonane w *Raporcie* analizy wpływu ruchu kolejowego na klimat akustyczny zostały oparte na ww. niewielkim natężeniu ruchu pociągów oraz ze względu na mogącą wystąpić zmienność i niepewność w jego oszacowaniu, wpływająca na ostateczną ocenę skali oddziaływania akustycznego, w celu weryfikacji założeń przyjętych do prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko Regionalny Dyrektor, kierując się zasadą przezorności, uznał za zasadne sporządzenie analizy porealizacyjnej w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku na obszarach podlegających ochronie akustycznej w perspektywie roku oraz trzech lat od dnia oddania inwestycji do użytkowania, co wskazano w pkt. IV. niniejszej decyzji.

Przy deklarowanym przez Wnioskodawcę incydentalnym charakterem ruchu pociągów, po rewitalizacji linii kolejowej, w wyniku zastosowania szyn bezстыkowych, strunobetonowych podkładów, sprężystego mocowania podkładów, nie przewiduje się również wystąpienia uciążliwości wibracyjnych. Stąd nie ma konieczności podejmowania dodatkowych środków minimalizujących.

Na etapie funkcjonowania analizowanej linii kolejowej powstawać będą niewielkie ilości zanieczyszczeń do powietrza związane z emisją tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów oraz pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5. Niepożądane emisje mogą pojawić się w postaci pyłów w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Przy zakładanym przez Wnioskodawcę natężeniem ruchu pociągów wpływ na jakość powietrza atmosferycznego tej emisji będzie marginalny i nieistotny.

Na etapie eksploatacji przewiduje się zmniejszenie oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne z uwagi m.in. na remont/rozbiórkę i budowę obiektów inżynierskich (głównie przepustów będących w złym stanie technicznym), oczyszczenie przelotu i skarp, konserwację rowów i cieków. Prace te pozwolą na zmniejszenie zasięgów oddziaływań na wody. Zaplanowany zakres prac w efekcie końcowym (po realizacji przedsięwzięcia) nie wpłynie w sposób negatywny na jakość i zasobność wód powierzchniowych zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie linii kolejowej.

Okres realizacji przedsięwzięcia będzie wiązał się również z bezpośrednimi negatywnymi skutkami związanymi z prowadzeniem prac ziemnych, krótkookresowym magazynowaniem materiałów budowlanych, poruszaniem się i postojem pojazdów i maszyn budowlanych. Wpływ realizowanej inwestycji na glebę, rzeźbę oraz powierzchniowe utwory geologiczne, spowoduje przekształcenie powierzchni ziemi w przeważającym stopniu w granicach istniejącej już linii kolejowej. Organizacja zaplecza budowy wymagać będzie szeregu rozwiązań, w szczególności: utwardzenia i uszczelnienia części terenu (np. płytami betonowymi, geomembraną), ustawienia kontenerów o charakterze socjalnym, biurowym i sanitarnym dla pracowników, zapewnienia zasilania w energię elektryczną (np. z linii energetycznej lub z mobilnego transformatora). Ocenia się, że skutki w odniesieniu do gleb nie powinny być istotne. Jak wynika z zapisów *Raporu*, negatywne oddziaływanie związane z etapem realizacji inwestycji zostanie zminimalizowane przez właściwą lokalizację placu budowy, zaplecza maszynowego i składów materiałów budowlanych oraz poprzez wyposażenie miejsc składowania materiałów budowlanych w substancje wiążące zanieczyszczenia – sorbenty. Z uwagi na planowane działania w zakresie organizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i urządzeń budowlanych oraz rozwiązania mające na celu ograniczenie przenikania zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, nie przewiduje się zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji. W pkt. I.2.8., I.2.13. i I.2.14. niniejszej decyzji określono warunki, które powinny zapobiec

zanieczyszczeniu środowiska gruntowo-wodnego substancjami paliwowymi i innymi substancjami wykorzystywanymi w procesie budowlanym na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia pojawi się niekorzystny wpływ na strukturę lokalnego krajobrazu. Pod względem ukształtowania terenu analizowany teren wokół inwestycji nie jest urozmaicony. Na początkowym i końcowym odcinku krajobraz stanowią obszary zurbanizowane, odcinek centralny stanowią obszary leśne. Analizowana linia kolejowa stanowiła element krajobrazu przez długi czas, obecnie natomiast linia ta będzie rewitalizowana (zakres prac wariantu 1 i 2), co w dużym stopniu nie wpłynie negatywnie na postrzeganie walorów krajobrazowych. Znaczna część inwestycji przebiegać będzie w terenie leśnym, gdzie nie będą budowane żadne obiekty kubaturowe, co dodatkowo nie będzie się wiązało z negatywnym wpływem na odbiór krajobrazu. Ze względu na fakt, że w zdecydowanej przewadze bezpośrednimi zmianami zostanie objęty teren w obrębie istniejącej już linii kolejowej, przekształcony antropologicznie, ocenia się, iż negatywne oddziaływanie na strukturę krajobrazu będzie nieistotne. W ocenie Regionalnego Dyrektora nie jest to teren kwalifikowany do ochrony ze względu na szczególne walory krajobrazowe. W przypadku realizacji inwestycji w wariantcie 3 presja na krajobraz byłaby zdecydowanie większa, ze względu na budowę nowego, drugiego toru linii kolejowej.

W fazie budowy w wyniku spalania paliw w samochodach i maszynach budowlanych emitowany będzie dwutlenek węgla zaliczany do gazów cieplarnianych. Nie są to jednak emisje gazów na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie.

Przy projektowaniu planowanego przedsięwzięcia uwzględniono takie czynniki jak: warunki pogodowe, ryzyko wystąpienia zjawisk atmosferycznych, tj.: powódzie, wyładowania atmosferyczne, nawalne burze i silny wiatr, susze, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu oraz prognozowane zmiany klimatu i na tej podstawie dobrano materiały budowlane oraz rozwiązania technologiczne.

Końcowy etap prac budowlanych obejmuje: likwidację zaplecza budowy i miejsc magazynowania materiałów, uporządkowanie terenu, wraz z usunięciem pozostałych odpadów i mas ziemnych.

Z uwagi na fakt, iż prace przy ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą wymagać podobnego jak na etapie budowy zaangażowania sprzętu, oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska na obu tych etapach przyjęto za zbliżone.

Jak wynika z zapisów *Raportu*, nie stwierdzono kolidujących z planowaną inwestycją stanowisk archeologicznych. Natomiast zidentyfikowano obiekty zabytkowe ujęte w rejestry i ewidencje, które to zlokalizowane są w obszarze inwestycji. W przypadku realizacji wariantu 1 i 2 będzie to 5 obiektów, a w przypadku wariantu 3, 7 obiektów. Jak wskazują Autorzy *Raportu*, zakres zakładanych prac na linii kolejowej nie będzie kolidował z zabytkami zlokalizowanymi na terenie inwestycji. Prace zaplanowano w taki sposób, aby nie oddziaływać negatywnie na wskazane obiekty.

Analizowana linia kolejowa należy do grupy przedsięwzięć o charakterze liniowym, dla których głównym źródłem oddziaływania skumulowanego są inne linie kolejowe, jak również drogi. W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 283 zlokalizowane są drogi wojewódzkie: nr 350 i 357 oraz drogi krajowe: A4 i DK18. Z uwagi na deklarowane w *Raporcie* (incydentalne) natężenie ruchu kolejowego na linii nr 283, główne źródło hałasu na analizowanym terenie stanowić będzie ruch drogowy. Ocena akustycznego oddziaływania skumulowanego przedsięwzięcia z ww. drogami wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną. Przekroczenia występujące dla hałasu skumulowanego są związane z bliskim sąsiedztwem budynku chronionego akustycznie w stosunku do drogi, gdzie ruch drogowy jest czynnikiem powodującym przekroczenia. Planowane przedsięwzięcie przy natężeniu ruchu kolejowego

dwóch pociągów/dobę nie będzie miało wpływu na obciążenie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej. Jak wynika z zapisów *Raportu*, w ramach inwestycji kolejowej nie nastąpi ingerencja w przebudowę ww. dróg w miejscach przekroczeń, brak jest możliwości zastosowania środków minimalizujących.

W miejscach krzyżowania się projektowanej linii kolejowej z ww. drogami główne źródło zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego będą stanowić poruszające się po nich pojazdy, ze względu na znacznie większe natężenie ruchu jakie występuje na drogach, gdzie tym samym ładunek jednostkowy zanieczyszczeń jest większy niż w przypadku linii kolejowej. W związku z powyższym ruch prowadzony na analizowanym odcinku linii kolejowej nr 283 przy zakładanym natężeniu ruchu nie będzie powodować znaczącego zwiększenia obecnej emisji zanieczyszczeń

Na podstawie analizy *Raportu* stwierdza się, iż planowana inwestycja nie będzie także przyczyniać się do zaistnienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej.

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

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 7, art. 75 § 1 i art. 80 *Kpa*.

W przypadku kolizji (niemożliwych do wyeliminowania podczas robót) ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów gatunków chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409)*, *z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz z dnia 16 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408)*, w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. *rozporządzeniach*, przed rozpoczęciem prac Wnioskodawca winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.)*, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

### Pouczenie

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

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



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska we Wrocławiu  
*Katarzyna Łapinska*

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa  
reprezentowana przez:  
Jerzy Dul – Dyrektor Regionu Śląskiego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji  
ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim  
ul. Jagiellończyka 13, 66-400 Gorzów Wielkopolski
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bolesławcu  
ul. Górników 8, 59-700 Bolesławiec
3. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu  
ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 55-950 Wrocław



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

**Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 28 czerwca 2024 r., znak: WOOŚ.420.130.2019.BZ.34, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań”**

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Przedmiotem inwestycji jest rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Zebrzydowa – Żagań od km 60,347 do km 103,530 w zakresie nawierzchni i podtorza, obiektów inżynierskich, przejazdów kolejowo-drogowych, peronów, elektroenergetyki. Łączna długość linii kolejowej objętej rewitalizacją wynosi około 43,20 km.

Podmiotem planującym realizację przedsięwzięcia jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Analizowany odcinek linii kolejowej nr 283 położony jest w obrębie województwa lubuskiego (powiat żagański) oraz dolnośląskiego (powiat bolesławiecki), na terenie gmin: Żagań miasto, Żagań, Osiecznica, Nowogrodzic.

Obecny stan linii kolejowej charakteryzuje się niskimi parametrami technicznymi i eksploatacyjnymi oraz brakiem infrastruktury. Linia kolejowa nr 283 Jelenia Góra – Żagań jest linią drugorzędną, niezelektryfikowaną, w całości jednotorową o ruchu towarowym. Od Osiecznicy do Ławszowej linia ma status linii zamkniętej, odcinek linii od stacji Ławszowa do Żagania (km od 77,621 do 104,917) na mocy decyzji Ministra Infrastruktury z 26 kwietnia 2004 r. został formalnie zlikwidowany. Na linii nr 283 ruch pociągów odbywa się jedynie do stacji Osiecznica-Kliczków z prędkością 20 km/godz.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- wymianę nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia,
- wymianę nawierzchni na przejazdach wraz z regulacją osi niwelety i przechyłki toru,
- profilowanie ław torowiska i wbudowanie warstw ochronnych,
- odtworzenie odcinków izolowanych torowych i zwrotnicowych (złącza szynowe izolowane klejono-sprężone),
- wymianę rozjazdów zwyczajnych i rozjazdów krzyżowych w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych (w rozjazdach, które nie podlegają wymianie, uwzględniona zostanie naprawa bieżąca),
- zastosowanie zabudowy rozjazdów wyposażonych w bezobsługowe rolki rozjazdowe,
- wzmocnienie podtorza,
- usunięcie wychłapów,
- wykonanie odwodnienia poprzez wzmocnienie, naprawę/budowę nowego,
- udrożnienie przepustów przy przejazdach kolejowo-drogowych,
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych peronów o długości 85 m.

W ramach przedsięwzięcia planuje się ponadto budowę nawierzchni torowej przy rampie w stacji Świątoszów o łącznej długości około 2,7 km oraz przebudowę/remont obiektów inżynierskich. W przypadku obiektów, których stan techniczny wskazuje degradację elementów konstrukcyjnych, przewidziano ich rozbiórkę i budowę nowego obiektu.

Zakładane parametry eksploatacyjne dla odcinka linii kolejowej nr 283 od km 60,347 do km 103,530:

- prędkość maksymalna dla:
  - pociągów pasażerskich – 80 km/h;
  - pociągów towarowych – 80 km/h;
  - pociągów w torach głównych dodatkowych – 40 km/h;
- dopuszczalny nacisk osi – 221 kN/oś;
- długość pociągów:
  - towarowych – 600 m;
  - pasażerskich – 75 m.

Wykonana zostanie kompleksowa wymiana nawierzchni torowej na nową. Tłuczeń przewidziany do ponownego wykorzystania będzie oczyszczony, uzupełniony i wbudowany ponownie. Przewiduje się również wymianę rozjazdów zwyczajnych na nowe na podrozdnicach strunobetonowych i rozjazdów krzyżowych oraz podwójnych połączeń torów na podrozdnicach drewnianych twardych. W rozjazdach, które nie podlegają wymianie, uwzględniona zostanie naprawa bieżąca.

Na całym przebudowywanym odcinku linii zostanie wykonane odwodnienie. Na szlakach odwodnienie realizowane będzie głównie przez rowy boczne zlokalizowane wzdłuż torowiska. Istniejące rowy boczne będą oczyszczone i wyprofilowane. W razie konieczności rowy istniejące uzupełnione będą o odcinki rowów nowych oraz w przypadku trudnych warunków terenowych w odcinku muld lub drenażu wgłębnego (drenaż kamienny/drenokolektor). Ze względu na brak możliwości zrzutu wód deszczowych do odbiorników takich jak rowy melioracyjne czy kanalizacja deszczowa wynikających z ukształtowania terenu zaproponowano odprowadzenie tych wód do ziemnych rowów odparowująco-chłonnych lub do studni chłonnych. Będą to rowy bezodpływowe rozsączające wody deszczowe do gruntu. Na stacjach odwodnienie torowiska przebudowywanych torów realizowane będzie za pomocą systemu odwodnienia wgłębnego, w skład którego wchodzić będą ciągi drenarskie, zbieracze i kolektory. Na ciągach rurowych umieszczone będą studnie rewizyjne i osadnikowe. Ujście wód z systemu odwadniającego nastąpi do rowów bocznych zlokalizowanych poza głowicami stacji oraz o ile to będzie możliwe do istniejącego systemu kanalizacyjnego (na stacji Zebrzydowa).

Zaplecza budowy i miejsca magazynowania materiałów będą zlokalizowane w miarę możliwości na stacjach kolejowych i na istniejących punktach ładunkowych. Wykluczone z lokalizacji zapleczy i miejsc magazynowania materiałów, kruszyw, sprzętu i magazynowania odpadów będą obszary wrażliwe takie jak wybrane obszary chronione i sąsiedztwo dolin rzecznych.

Jako drogi dojazdowe do placu budowy używane będą przede wszystkim drogi istniejące, w szczególności utwardzone. W przypadku braku istniejącego dojazdu, nowe tymczasowe drogi poprowadzone będą w sposób minimalizujący zajęcie terenu i omijać będą obszary wrażliwe.

Na etapie realizacji, zapotrzebowanie na materiały i surowce wiązać się będzie głównie z pracami nawierzchniowymi (wymiana tłucznia, wymiana szyn i podkładów, wykorzystanie geosyntetyków do wzmocnienia nasypów i podtorza) oraz z pracami remontowymi obiektów inżynierskich – beton, gotowe prefabrykaty.

Na etapie przebudowy linii kolejowych, nie przewiduje się istotnego zużycia wody. W miarę potrzeb, pobierana ona będzie z wodociągów znajdujących się na stacjach lub będzie pobierana z wodociągów gminnych. W szczególnych przypadkach woda dostarczana będzie beczkowitzem. Woda na placu budowy będzie używana głównie na cele socjalno-bytowe oraz w miesiącach letnich do zraszania miejsc kruszenia/gromadzenia gruzu powstałego z rozbiórek. Szacuje się, że będzie to maksymalnie kilkanaście metrów sześciennych na dobę.



Zaopatrzenie w energię elektryczną na potrzeby technologiczne zaplecza technicznego, w tym zasilanie urządzeń i oświetlenia, pochodzić będzie ze źródeł własnych PKP i odbywać się będzie na podstawie oddzielnych umów z dystrybutorem.

Zapotrzebowanie na olej napędowy do wykorzystywanego sprzętu (maszyn budowlanych, samochodów, pociągów technicznych) wyniesie średnio około 5000 l/dobę.

Celem projektu jest wznowienie przejezdności linii na całym odcinku Zebrzydowa – Żagań, zapewnienie odpowiedniej infrastruktury koniecznej dla funkcjonowania bocznic wojskowych, polepszenie oferty przewozowej dla przewoźników, poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii oraz poprawa bezpieczeństwa, podniesienie prędkości pociągów do prędkości konstrukcyjnej do 80 km/h, zmniejszenie nakładów na bieżące utrzymanie linii kolejowej.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

*Katarzyna Łapinska*  
Katarzyna Łapinska