



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU**

WOOS.420.5.2.2021.MSe.76

Opole, dnia 29 września 2023 r.

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt t), art. 82, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, dziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2023, poz. 1094) zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z brzmieniem § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019, poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Spółki PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą przy ul. Targowej 74 w Warszawie, reprezentowanej przez pełnomocnika Panią Magdalenę Kozyrę, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. cyt. „**Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej**” w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „**Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – województwo opolskie**”

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej” w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – województwo opolskie” w wariantcie WII, wnioskowanym do realizacji, w następujący sposób:

Określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie pn.: „*Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów” – województwo opolskie*”, obejmuje modernizację linii kolejowej nr 277 od km ok. -1+261 do km ok. 53+240 oraz linii kolejowej nr 132 od km ok. 93+750 do km ok. 94+508.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w całości w województwie opolskim, na terenie miasta Opola oraz gmin: Dobrzeń Wielki, Popielów, Lubsza i Namysłów.

Modernizacja analizowanego odcinka linii kolejowej C-E 30 zaprojektowana została po śladzie istniejącej linii.

W związku z powyższym, w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się ok. 54,501 km linii kolejowej nr 277 oraz ok. 0,758 km linii kolejowej nr 132. Linie: LK277 oraz LK132, są na przedmiotowym odcinku liniami dwutorowymi, magistralnymi, zelektryfikowanymi, normalnotorowymi o znaczeniu państwowym, należącymi do sieci bazowej TEN-T.

Celem przedmiotowej inwestycji jest poprawa działania infrastruktury kolejowej oraz zwiększenie przepustowości linii kolejowej. Dzięki planowanej modernizacji możliwe będzie osiągnięcie prędkości maksymalnych dla LK277, dla pociągów pasażerskich – 120 km/h i dla pociągów towarowych – 100 km/h oraz dla LK132, dla pociągów pasażerskich – 160 km/h i dla pociągów towarowych – 120 km/h.

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

1. Realizację przedsięwzięcia prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, składającym się ze specjalistów posiadających wiedzę praktyczną z dziedziny botaniki, herpetologii, ornitologii, entomologii, dendrologii i chiropterologii. Nadzór przyrodniczy zapewnić przez cały okres trwania prac, a jego skład dostosowywać do rodzaju prowadzonych prac na danym etapie.
2. Do zadań nadzoru przyrodniczego należy w szczególności:
 - a) zweryfikowanie harmonogramu prac (włączając w to ewentualne okresowe wstrzymywanie prac) w przypadku zaobserwowania chronionych gatunków zwierząt, roślin, grzybów kolidujących z realizacją inwestycji;
 - b) kontrola poprawności sposobu zabezpieczenia terenu budowy przed przedostawaniem się zwierząt, a także ustalanie zakresu stosowania wygradzeń herpetologicznych i weryfikacja poprawności ich wykonania;
 - c) kontrola wykopów, dołów i innych zagłębień znajdujących się na terenie budowy pod kątem występowania w nich zwierząt;
 - d) weryfikowanie poprawności wykonania zaplanowanych działań minimalizujących i kompensujących.
3. Roboty budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰.
4. W przypadkach uzasadnionej, względami technologicznymi lub organizacyjnymi, konieczności prowadzenia prac w porze nocnej, tj. w godzinach od 22⁰⁰ do 6⁰⁰, zawiadomić, w formie pisemnej, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu oraz mieszkańców najbliższej zabudowy mieszkaniowej, nie później niż 7 dni przed ich rozpoczęciem, o charakterze, dacie rozpoczęcia i czasie trwania tych prac.
5. Ruch pojazdów budowlanych i maszyn prowadzić przede wszystkim po istniejącej sieci dróg gruntowych i utwardzonych oraz po projektowanych drogach tymczasowych i dojazdowych.
6. Przy wszystkich wyjazdach z placu budowy na utwardzoną drogę publiczną, przewidzieć niecki z wodą.
7. W okresach suchych bezdeszczowych, tj. przy temperaturze powyżej 20°C utrzymującej się przez 5 dni bezdeszczowych, w okresie występowania wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu - powyżej 5,4 m/s, zraszać drogi technologiczne.
8. Drogi techniczne i dojazdowe zlokalizować poza niżej wymienionymi odcinkami linii kolejowej CE 30:
 - a) od ok. km -0+730 do ok. -0+760 – strona prawa,
 - b) od ok. km 1+350 do ok. 1+730 – strona prawa,
 - c) od ok. km 20+050 do ok. 20+200 – strona prawa,
 - d) od ok. km 26+950 do ok. 27+100 – strona prawa,
 - e) od ok. km 32+100 do ok. 32+840 – strona prawa,
 - f) od ok. km 34+300 do ok. 34+340 – strona lewa,
 - g) od ok. km 34+580 do ok. 34+700 – strona lewa,
 - h) od ok. km 41+150 do ok. 41+300 – strona prawa,
 - i) od ok. km 49+500 do ok. 49+900 – strona lewa,
 - j) od ok. km 52+900 do ok. 53+240 – strona prawa.

9. Przebudowa/budowa rowów bocznych branży torowej dopuszczona jest w lokalizacjach określonych w poniższej tabeli.

Lp.	Numer toru	Kilometraż LK CE-30	Przebudowywany/projektowany rów boczny
1.	2	od ok. km -1+015 do ok. km -0+979	projektowany rów kolejowy
2.	2	od ok. km -0+940 do ok. km -0+618	projektowany rów kolejowy
3.	4	od ok. km 10+713 do ok. km 11+075	projektowany rów kolejowy
4.	2	od ok. km 11+865 do ok. km 12+600	projektowany rów kolejowy
5.	1	od ok. km 12+477 do ok. km 12+686	projektowany rów kolejowy
6.	1	od ok. km 12+810 do ok. km 12+894.5	projektowany rów kolejowy
8.	1, 2	od ok. km 17+750 do ok. km 15+000	projektowany rów kolejowy
9.	1	od ok. km 15+240 do ok. km 16+610	projektowany rów kolejowy
10.	2	od ok. km 15+490 do ok. km 15+648	projektowany rów kolejowy
11.	2	od ok. km 15+684 do ok. km 16+000	projektowany rów kolejowy
12.	2	od ok. km 16+930 do ok. km 17+240	projektowany rów kolejowy
13.	1	od ok. km 17+000 do ok. km 17+236	projektowany rów kolejowy
14.	1	od ok. km 17+260 do ok. km 17+409	projektowany rów kolejowy
15.	02/04	od ok. km 17+262 do ok. km 17+468	projektowany rów kolejowy
16.	3	od ok. km 17+895 do ok. km 18+133	projektowany rów kolejowy
17.	3	od ok. km 18+133 do ok. km 18+470	regulacja rowu kolejowego
18.	1	od ok. km 18+470 do ok. km 18+830	projektowany rów kolejowy
19.	2	od ok. km 18+860 do ok. km 19+088	projektowany rów kolejowy
20.	1	od ok. km 18+860 do ok. km 19+085	projektowany rów kolejowy
21.	1, 2	od ok. km 19+260 do ok. km 19+895	projektowany rów kolejowy
22.	2	od ok. km 19+910 do ok. km 19+945	projektowany rów kolejowy
23.	1	od ok. km 19+915 do ok. km 19+945	projektowany rów kolejowy
24.	1, 2	od ok. km 19+955 do ok. km 20+048	projektowany rów kolejowy
25.	1, 2	od ok. km 20+053 do ok. km 20+206	projektowany rów kolejowy
26.	1, 2	od ok. km 20+215 do ok. km 20+445	projektowany rów kolejowy
27.	1, 2	od ok. km 20+455 do ok. km 20+815	projektowany rów kolejowy
28.	1, 2	od ok. km 20+821 do ok. km 21+000	projektowany rów kolejowy
29.	1, 2	od ok. km 21+020 do ok. km 21+355	projektowany rów kolejowy
30.	1	od ok. km 21+360 do ok. km 21+402	projektowany rów kolejowy
31.	2	od ok. km 21+360 do ok. km 21+747	projektowany rów kolejowy
32.	1	od ok. km 21+480 do ok. km 21+741	projektowany rów kolejowy
33.	1	od ok. km 21+745 do ok. km 22+128	projektowany rów kolejowy
34.	2	od ok. km 21+749 do ok. km 22+133	projektowany rów kolejowy
35.	1	od ok. km 22+155 do ok. km 22+533	projektowany rów kolejowy
36.	2	od ok. km 22+165 do ok. km 22+533	projektowany rów kolejowy
37.	1	od ok. km 22+575 do ok. km 22+720	projektowany rów kolejowy
38.	1	od ok. km 22+960 do ok. km 23+670	projektowany rów kolejowy
39.	2	od ok. km 22+960 do ok. km 23+131	projektowany rów kolejowy
40.	1	od ok. km 23+690 do ok. km 23+910	projektowany rów kolejowy
41.	2	od ok. km 22+740 do ok. km 23+898	projektowany rów kolejowy
42.	2	od ok. km 23+903 do ok. km 24+477	projektowany rów kolejowy
43.	1	od ok. km 23+915 do ok. km 24+465	projektowany rów kolejowy
44.	1	od ok. km 24+491 do ok. km 25+400	projektowany rów kolejowy
45.	2	od ok. km 24+499 do ok. km 25+403	projektowany rów kolejowy
46.	1	od ok. km 25+420 do ok. km 25+950	projektowany rów kolejowy
47.	2	od ok. km 25+425 do ok. km 25+958	projektowany rów kolejowy
48.	1	od ok. km 25+965 do ok. km 26+309	projektowany rów kolejowy
49.	2	od ok. km 25+965 do ok. km 26+010	projektowany rów kolejowy
50.	2	od ok. km 26+013 do ok. km 26+337	projektowany rów kolejowy
51.	2	od ok. km 26+440 do ok. km 26+536	projektowany rów kolejowy
52.	1, 2	od ok. km 26+545 do ok. km 26+855	projektowany rów kolejowy
53.	1/3	od ok. km 26+865 do ok. km 27+360	projektowany rów kolejowy
54.	2	od ok. km 26+865 do ok. km 27+197	projektowany rów kolejowy
55.	1	od ok. km 28+640 do ok. km 29+226	projektowany rów kolejowy
56.	2	od ok. km 29+001 do ok. km 29+110	projektowany rów kolejowy
57.	2	od ok. km 29+135 do ok. km 29+224	projektowany rów kolejowy
58.	1	od ok. km 29+241 do ok. km 29+865	projektowany rów kolejowy
59.	2	od ok. km 29+239 do ok. km 29+866	projektowany rów kolejowy
60.	1, 2	od ok. km 29+871 do ok. km 30+222	projektowany rów kolejowy
61.	2	od ok. km 30+229 do ok. km 30+245	projektowany rów kolejowy
62.	1	od ok. km 30+228 do ok. km 30+263	projektowany rów kolejowy
63.	2	od ok. km 30+295 do ok. km 31+088	projektowany rów kolejowy
64.	1	od ok. km 30+309 do ok. km 31+091	projektowany rów kolejowy
65.	2	od ok. km 31+095 do ok. km 31+695	regulacja rowu kolejowego
66.	1	od ok. km 31+092 do ok. km 31+698	projektowany rów kolejowy
67.	2	od ok. km 31+695 do ok. km 31+705	projektowany rów kolejowy
68.	1	od ok. km 31+720 do ok. km 32+112	projektowany rów kolejowy

69.	2	od ok. km 31+725 do ok. km 32+112	projektowany rów kolejowy
70.	1	od ok. km 32+122 do ok. km 32+225	projektowany rów kolejowy
71.	2	od ok. km 32+130 do ok. km 32+194	projektowany rów kolejowy
72.	1	od ok. km 32+225 do ok. km 32+360	regulacja rowu kolejowego
73.	2	od ok. km 32+194 do ok. km 32+421	regulacja rowu kolejowego
74.	1	od ok. km 32+410 do ok. km 32+458	projektowany rów kolejowy
75.	2	od ok. km 32+421 do ok. km 32+460	projektowany rów kolejowy
76.	1, 2	od ok. km 32+468 do ok. km 32+702	projektowany rów kolejowy
77.	1	od ok. km 32+708 do ok. km 32+750	projektowany rów kolejowy
78.	2	od ok. km 32+711 do ok. km 32+745	projektowany rów kolejowy
79.	2	od ok. km 32+800 do ok. km 33+056	projektowany rów kolejowy
80.	1	od ok. km 32+832 do ok. km 33+052	projektowany rów kolejowy
81.	1	od ok. km 33+085 do ok. km 33+190	regulacja rowu kolejowego
82.	2	od ok. km 33+061 do ok. km 33+235	projektowany rów kolejowy
83.	1	od ok. km 33+243 do ok. km 33+430	regulacja rowu kolejowego
84.	2	od ok. km 33+244 do ok. km 33+435	projektowany rów kolejowy
85.	2	od ok. km 33+460 do ok. km 34+000	regulacja rowu kolejowego
86.	1	od ok. km 33+630 do ok. km 33+995	projektowany rów kolejowy
87.	1	od ok. km 34+004 do ok. km 34+285	projektowany rów kolejowy
88.	1	od ok. km 34+305 do ok. km 34+573	projektowany rów kolejowy
89.	1	od ok. km 34+690 do ok. km 34+745	dostosowanie/regulacja istniejącego rowu
90.	2/4	od ok. km 34+872 do ok. km 36+070	projektowany rów kolejowy
91.	3	od ok. km 34+876 do ok. km 35+105	projektowany rów kolejowy
92.	1	od ok. km 35+945 do ok. km 36+071	projektowany rów kolejowy
93.	1, 2	od ok. km 36+077 do ok. km 36+455	projektowany rów kolejowy
94.	1	od ok. km 36+483 do ok. km 37+400	projektowany rów kolejowy
95.	2	od ok. km 36+483 do ok. km 37+375	projektowany rów kolejowy
96.	1, 2	od ok. km 38+805 do ok. km 39+058	projektowany rów kolejowy
97.	1	od ok. km 39+060 do ok. km 39+320	projektowany rów kolejowy
98.	2	od ok. km 39+062 do ok. km 39+380	projektowany rów kolejowy
99.	1	od ok. km 39+330 do ok. km 39+530	projektowany rów kolejowy
100.	2	od ok. km 39+390 do ok. km 39+535	projektowany rów kolejowy
101.	1	od ok. km 39+540 do ok. km 39+750	projektowany rów kolejowy
102.	2	od ok. km 39+545 do ok. km 39+720	projektowany rów kolejowy
103.	2	od ok. km 39+730 do ok. km 40+225	projektowany rów kolejowy
104.	1	od ok. km 39+760 do ok. km 40+225	projektowany rów kolejowy
105.	1	od ok. km 40+230 do ok. km 40+669	projektowany rów kolejowy
106.	2	od ok. km 40+230 do ok. km 40+675	projektowany rów kolejowy
107.	1	od ok. km 40+920 do ok. km 41+020	projektowany rów kolejowy
108.	1	od ok. km 41+030 do ok. km 41+169	projektowany rów kolejowy
109.	1	od ok. km 41+215 do ok. km 41+625	projektowany rów kolejowy
110.	2	od ok. km 41+500 do ok. km 41+631	projektowany rów kolejowy
111.	1	od ok. km 41+642 do ok. km 42+302	projektowany rów kolejowy
112.	2	od ok. km 41+647 do ok. km 42+307	projektowany rów kolejowy
113.	1	od ok. km 42+308 do ok. km 42+924	projektowany rów kolejowy
114.	2	od ok. km 42+742 do ok. km 42+927	projektowany rów kolejowy
115.	2	od ok. km 42+933 do ok. km 42+999	projektowany rów kolejowy
116.	2	od ok. km 43+020 do ok. km 43+220	projektowany rów kolejowy
117.	1	od ok. km 43+026 do ok. km 43+086	projektowany rów kolejowy
118.	1	od ok. km 43+086 do ok. km 43+215	dostosowanie/regulacja istniejącego rowu
119.	2	od ok. km 43+223 do ok. km 43+250	dostosowanie/regulacja istniejącego rowu
120.	1	od ok. km 43+232 do ok. km 43+880	projektowany rów kolejowy
121.	2	od ok. km 43+250 do ok. km 44+079	projektowany rów kolejowy
122.	2	od ok. km 44+079 do ok. km 44+118	dostosowanie/regulacja istniejącego rowu
123.	1	od ok. km 44+155 do ok. km 44+338	projektowany rów kolejowy
124.	2	od ok. km 44+175 do ok. km 44+343	projektowany rów kolejowy
125.	1	od ok. km 44+348 do ok. km 44+531	projektowany rów kolejowy
126.	2	od ok. km 44+349 do ok. km 44+534	projektowany rów kolejowy
127.	1	od ok. km 44+538 do ok. km 45+065	projektowany rów kolejowy
128.	2	od ok. km 44+541 do ok. km 45+068	projektowany rów kolejowy
129.	1	od ok. km 45+069 do ok. km 45+996	projektowany rów kolejowy
130.	2	od ok. km 45+072 do ok. km 45+920	projektowany rów kolejowy
131.	1	od ok. km 46+012 do ok. km 46+630	projektowany rów kolejowy
132.	2	od ok. km 46+017 do ok. km 46+202	projektowany rów kolejowy
133.	2	od ok. km 46+265 do ok. km 46+873	projektowany rów kolejowy
134.	2/4b	od ok. km 48+670 do ok. km 48+782	projektowany rów kolejowy
135.	2	od ok. km 48+809 do ok. km 49+565	projektowany rów kolejowy
136.	1	od ok. km 49+902 do ok. km 51+040	projektowany rów kolejowy
137.	2	od ok. km 50+300 do ok. km 50+960	projektowany rów kolejowy
138.	1	od ok. km 51+095 do ok. km 51+180	projektowany rów kolejowy
139.	2	od ok. km 51+260 do ok. km 51+532	projektowany rów kolejowy
140.	1	od ok. km 51+425 do ok. km 52+010	projektowany rów kolejowy

141.	2	od ok. km 51+535 do ok. km 52+019	projektowany rów kolejowy
142.	1	od ok. km 52+014 do ok. km 53+098	projektowany rów kolejowy
143.	2	od ok. km 52+025 do ok. km 53+111	projektowany rów kolejowy
140.	1	od ok. km 51+425 do ok. km 52+010	projektowany rów kolejowy
141.	2	od ok. km 51+535 do ok. km 52+019	projektowany rów kolejowy
142.	1	od ok. km 52+014 do ok. km 53+098	projektowany rów kolejowy
143.	2	od ok. km 52+025 do ok. km 53+111	projektowany rów kolejowy

10. Prace budowlane w obrębie koryt Brynicy, Bachorza, Budkowiczanki, Stobrawy i Smotrawy oraz w bezpośrednim sąsiedztwie tych cieków prowadzić pod nadzorem ichtiologicznym.
11. W przypadku konieczności utwardzenia dna cieku stosować materiały naturalne, np. żwir lub kamienie o granulacji zbliżonej do występującej w korycie lub kostkę kamienną. Grubość warstwy narzutu/umocnienia nie może zaburzać naturalnego przepływu wody.
12. Nie lokalizować podpór i fundamentów obiektów w korytach cieków. Do stabilizacji koryt cieków stosować następujące typy umocnień:
 - a) w rejonie obiektów mostowych:
 - narzut kamienny gr. 30 cm, geowłóknina separacyjno-filtracyjna,
 - obsiew mieszką traw z humusowaniem gr. 10 cm,
 - b) w rejonie wlotów i wylotów z projektowanych przepustów:
 - kostka kamienna na zaprawie cementowo-piaskowej lub umocnienie jak w rejonie obiektów mostowych,
 - c) pozostałe skarpy:
 - darń ułożona na płasko,
 - paliki okrągłe drewniane Ø8 cm, L=0,9 m wbijane w odstępach 60 cm,
 - szpilki do faszyny Ø 5 cm, L=0,7 m wbijane w odstępach 60 cm,
 - kieszka faszynowa Ø 20 cm,
 - obsiew mieszką traw z humusowaniem gr 10 cm,
 - geowłóknina.

Przy wysypywaniu narzutu nie niszczyć zanurzonych i pływających hydrofitów rosnących w strefie brzegowej, które mogą stanowić miejsca występowania ikry i narybku.
13. Prace w korytach oraz w obrębie skarp brzegowych cieków: Brynicy, Bachorza, Budkowiczanki, Stobrawy i Smotrawy prowadzić poza okresem rozrodczym ichtiofauny, za który należy przyjąć okres od 15 marca do 15 lipca.
14. Prace w korytach cieków wodnych prowadzić odcinkowo. Prace w korytach związane z umocnieniem prowadzić zgodnie z kierunkiem przepływu wód. W celu zmniejszenia możliwego mętnienia wód ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu, na korzyść sprzętu lżejszego. Kontrolować stężenia zawiesin oraz klarowność wody. W przypadku zaobserwowania wyraźnego zmętnienia wód, prace wstrzymać do momentu opadnięcia osadu. Pomiędzy kolejnymi zmaczeniami wody wykonywać przerwy (szczególnie w okresie wysokich temperatur). Prace w korytach cieku prowadzić pod nadzorem ichtiologa, który będzie decydował o przerwaniu prac, z uwzględnieniem wymagań procesów technologicznych prowadzonych robót.
15. Wody z odwadniania, w pierwszej kolejności zrzucić do miejskiej lub gminnej sieci kanalizacyjnej lub, w przypadku braku takiej możliwości (brak w pobliżu kanalizacji), do najbliższego odbiornika (cieków, zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych).
16. W przypadku konieczności odwadniania wykopów (np. terenu przy obiektach inżynierskich, czy terenu o płytkim zaleganiu wód podziemnych), przed wprowadzeniem wód z odwodnienia, do odbiornika, oczyścić je z zawiesiny.
17. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo - sprzętowe, w tym miejsca magazynowania odpadów zlokalizować:
 - a) w pierwszej kolejności w granicach obszaru kolejowego, na terenach utwardzonych, przekształconych antropogenicznie (np. istniejące stacje i place składowe),

- b) w odległości większej niż 100 m od terenów podlegających ochronie przed hałasem,
- c) w odległości większej niż 50 m od ujęć wód i ich stref pośrednich oraz bezpośrednich, cieków wodnych, zbiorników wodnych i terenów zagrożonych powodzią. 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 uszczelnić geomembraną i pokryć płytami betonowymi,
- d) poza obszarami leśnymi i terenami zadrzewionymi, a także poza miejscami występowania gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną prawną, obszarami cennymi dla płazów, siedliskami przyrodniczymi będącymi przedmiotem zainteresowania Wspólnoty oraz miejscem występowania przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000, w uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym.
18. Tereny zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów, uszczelnić w sposób uniemożliwiający migrację substancji niebezpiecznych do gruntu (np. poprzez wyłożenie płytami betonowymi).
19. Tereny zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, w tym miejsca magazynowania odpadów oraz miejsca prowadzonych prac budowlanych wyposażać w odpowiedni rodzaj i odpowiednią ilość łatwo dostępnych sorbentów.
20. Bieżącą konserwację sprzętu technicznego oraz tankowanie sprzętu drobnego prowadzić wyłącznie w wyznaczonych strefach zaplecza budowy, które zostaną uszczelnione np. matami izolacyjnymi. Uzupełnianie paliwa w maszynach i urządzeniach prowadzić w odległości nie mniejszej niż 60 m od cieków lub zbiornika wodnego.
21. Płyny eksploatacyjne (smary, paliwa, itp.) oraz substancje chemiczne przechowywać w szczelnych zbiornikach/pojemnikach, poza bezpośrednim sąsiedztwem koryt rzek. Wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
22. Na wypadek wycieku płynów eksploatacyjnych z użytkowanego sprzętu technicznego opracować i stosować procedurę postępowania w takich sytuacjach.
23. Wszelkie materiały sypkie, np. kruszywo oraz ziemię z wykopów, gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia, na skutek odpływu wód opadowych.
24. W przypadku lokalizacji zapleczy budowy i dróg technicznych, dróg dojazdowych, składów materiałów budowlanych i sprzętu, miejsc przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów na terenie nieutwardzonym, odhumusować ten teren, a zdjęty już humus składować przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
- oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
 - w wydzielonej części pasa robót,
 - w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych,
 - w sposób zapobiegający jego przesuszaniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem (zebraną warstwę humusu złożyć w przyzmach w pobliżu pasa robót, poza stanowiskami gatunków chronionych, które nie są przeznaczone do likwidacji. Przyzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane).
25. Humus wykorzystać w pierwszej kolejności do rekultywacji terenu w rejonie jego pozyskania, np. na skarpach nasypów kolejowych i przy ubezpieczeniu skarpi rowów, w miejscach po tymczasowych drogach dojazdowych (a także do właściwego urządzenia przepustów, półek, do uformowania wykopów, nasypów lub też umożliwić jej wykorzystanie przez inne podmioty).

26. Prace w granicach obszaru Natura 2000 Lasy Barucickie (PLH160009), prowadzić pod nadzorem botanicznym. Przed przystąpieniem do prac budowlanych nadzór botaniczny oznakuje granice płatów siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony obszaru, nie przeznaczonych do zniszczenia, zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowej, w zasięgu określonym w planie zadań ochronnych na odcinkach:
- siedlisko 9110: km 48+645-49+100 strona prawa i lewa,
 - siedlisko 9170: km 49+100-do ciekłu Smortawa strona prawa, km 51+800-52+000, 52+140-52+240 strona prawa, 51+800-52+240 strona lewa, 52+750 - do granicy województwa strona lewa i prawa.

W sąsiedztwie tych płatów teren prac ograniczyć do terenu kolejowego.

27. Dopuszcza się zniszczenie fragmentów płatów siedlisk przyrodniczych w granicy obszaru Natura 2000 Lasy Barucickie (PLH160009), stanowiących przedmioty ochrony w następujących lokalizacjach i na wskazanej powierzchni, zgodnie z tabelą:

Lp.	Nazwa siedliska	Kilometraż	Powierzchnia do zajęcia
1	9110 kwaśne buczyny (<i>Luzulo-Fagetum</i>)	km 48+640 – 48+830 od strony toru nr 1 (strona prawa)	0,06 ha
		km 48+625 - 49+105 od strony toru nr 2 (strona lewa)	0,04 ha
2	9170 Grąd środkowo-europejski i subkontynentalny (<i>GalioCarpinetum</i> i <i>Tilio-Carpinetum</i>)	km 51+794 - 52+279 od strony toru nr 2 (strona lewa)	0,02 ha
		52+755 - 53+268 od strony toru nr 2 (strona lewa)	0,02 ha
		km 53+196 - 53+235 od strony toru nr 1 (strona prawa)	0,02 ha

28. Prace na odcinku ok. km 34+300 –km 34+800, strona lewa i prawa, prowadzić pod nadzorem entomologa, który oznakuje w sposób widoczny w terenie, płaty siedliska modraszka *nausitosa* i telejusa, sąsiadujące z linią kolejową, nie przeznaczone do zajęcia na czas realizacji inwestycji.
29. Dopuszcza się czasowe zajęcie fragmentu płatu siedliska modraszka *nausitosa* o powierzchni 0,03 ha na odcinku od km 34+725 – 34+780 strona lewa (od strony toru nr 2). Po zakończeniu prac do rekultywacji terenu wykorzystać uprzednio zebrany z tej powierzchni humus.
30. Prace budowlane w sąsiedztwie użytku ekologicznego Łąki w Nowej Wsi Królewskiej (od km 1+350-1+750) prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Teren prac od strony użytku ograniczyć wyłącznie do terenów kolejowych, zachowując w niezmienionym stanie warunki wodne przylegającego terenu.
31. Prace w sąsiedztwie pomników przyrody prowadzić pod nadzorem dendrologicznym. Pomniki przyrody: dąb szypułkowy Wawelberg (współrzędne GPS: N 50°51'29,00" E 17°43'4,81") oraz dęby szypułkowe w lokalizacji ok. 34+861km strona lewa i ok. 34+875 km strona prawa wchodzące w skład alei pomnikowej (nr CRFOP PL.ZIPOP.1393.PP.1609092.164) przed rozpoczęciem robót, na czas ich trwania, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi za pomocą tymczasowego ogrodzenia o wysokości min. 2 m. Szczegółowy sposób zabezpieczenia pni oraz sposób prowadzenia prac ziemnych w sąsiedztwie pomnika wskaże nadzór dendrologiczny.
32. W celu ochrony pomnika przyrody, rozbiórkę obiektu (przepustu) w km 34+878 LK277 wykonać poprzez rozbiórkę komór do poziomu ok. 0,50 m poniżej poziomu terenu i unieczynnienie części przelotowej oraz komór poprzez ich zamulenie. Nowy przepust wykonać w odległości większej od pomników niż przepust likwidowany (ok. 6 metrów).
33. Prace budowlane, w sąsiedztwie płatów siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty, prowadzić pod nadzorem botanicznym. Przed przystąpieniem do prac budowlanych specjalista botanik oznakuje granice zasięgu występowania płatów siedlisk przyrodniczych, mających znaczenie dla Wspólnoty, innych niż planowane do zniszczenia, a znajdujących się w sąsiedztwie pasa robót. Drogi dojazdowe do placu budowy, zorganizować poza płatami siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla

Wspólnoty, innych niż planowane do zniszczenia. Dopuszcza się zniszczenie siedlisk przyrodniczych, mających znaczenie dla Wspólnoty w następujących lokalizacjach, na wskazanej, w poniższej tabeli długości i powierzchni:

L.p.	Nazwa siedliska przyrodniczego	Lokalizacja [km linii], strona	Powierzchnia zajęcia [ha]
1.	6210 Murawy kserotermiczne (<i>Festuco-Brometea</i>)	-0+730-(-0+760) strona prawa	0,045 ha
3.	6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>)	od granic użytku Łąki w Nowej Wsi Królewskiej-2+050 strona prawa	0,05 ha
		20+050-20+200 strona prawa	0,39 ha
		26+950-27+100 strona prawa	0,24 ha
		41+150-41+300 strona prawa	0,34 ha
		34+300-34+340 strona lewa	0,07 ha
4.	3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (<i>Ranunculion fluitantis</i>)	15+000-15+010 rzeka Kłapacz	0,003 ha
5.	9190 Kwaśne dąbrowy (<i>Quercetea robori-petraeae</i>)	32+600-32+800 strona prawa	0,36 ha
6.	6430 Ziołorośla górskie (<i>Adenostylion alliariae</i>) i ziołorośla nadrzeczne (<i>Convolvuletalia sepium</i>)	49+600-49+900 strona lewa	0,30 ha
7.	91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> .) i olsy źródłiskowe*	1+400-1+500 strona prawa	0,13 ha
		12+700-12+800 strona lewa i prawa	0,12 ha
		27+160-27+200 strona prawa	0,01 ha
		34+500-34+700 rzeka Stobrawa	0,32 ha
		49+500-49+600 strona lewa	0,14 ha

34. Na czas realizacji prac zabezpieczyć przed zniszczeniem stanowiska roślin chronionych wskazane poniżej:

- bezlist zwyczajny km 50+800 strona prawa,
- nastroszek długoszypułkowy km 32+195 wraz z przyległym drzewostanem,
- włosienicznik skąpopręcikowy km 53+250 strona prawa.

Prace w sąsiedztwie ww. stanowisk prowadzić pod nadzorem botanicznym, a wycinkę w sąsiedztwie stanowisk ograniczyć wyłącznie do terenu kolejowego.

35. Przed rozpoczęciem prac w cieku Kłapacz (ok. km. 15+000), pod nadzorem botanicznym, przenieść okazy włosienicznika skąpopręcikowego poza miejsce prac, po wcześniejszym uzyskaniu decyzji derogacyjnej.

36. W km 1+500 strona prawa, (na granicy użytku ekologicznego), km 11+150 strona prawa (przy terenie kolejowym), km 3+300-3+500 strona lewa w miejscu występowania rdestowców *Reynoutria*, w celu ochrony przed rozprzestrzenianiem się inwazyjnych gatunków roślin zielnych, przed rozpoczęciem prac ziemnych, występujące w ich zasięgu rośliny skosić, kłęczka wykopać, skoszoną biomasę, wykopane kłęczka oraz glebę zawierającą podziemne lub inne fragmenty rośliny wywieźć i zutylizować.

37. Na czas trwania prac oznakować mrowiska mrówki rudnicy w km 51+331, 19m (strona lewa) i w km 52+063 (strona lewa) w sposób widoczny w terenie (np. palikami, taśmą).

38. Prace budowlane prowadzić pod stałym nadzorem herpetologicznym.

39. Zastosować czasowe ogrodzenia zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac, obustronnie w następujących lokalizacjach:

L.p.	Orientacyjna lokalizacja km	strona
1	-1+261 – 2+700	lewa i prawa
2	10+400 – 11+200	lewa i prawa
3	12+500 – 12+900	lewa i prawa
4	14+700 – 16+000	lewa i prawa
5	17+800 – 19+100	lewa i prawa
6	19+900 – 22+100	lewa i prawa
7	23+000 – 27+100	lewa i prawa

8	28+600 – 36+500	lewa i prawa
9	39+000 – 40+300	lewa i prawa
10	46+900 – 53+40	lewa i prawa

Ponadto, przed rozpoczęciem prac budowlanych zapewnić ustalenie przez specjalistę herpetologa, czy nie zachodzi konieczność zastosowania czasowych ogrodzeń zabezpieczających przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac w innych niż ww. lokalizacjach, co mogłoby wynikać z uwarunkowań środowiskowych specyficznych dla sezonu, w którym będą rozpoczynać się prace.

40. Czasowe wygrodzienia herpetologiczne (płotki herpetologiczne) należy zrealizować pod nadzorem herpetologicznym według poniższych wytycznych:
- wysokość płotków powinna wynosić minimum 50 cm w części nadziemnej, część podziemna powinna być wkopana w ziemię na głębokość minimum 10 cm,
 - płotki zakończyć tzw. przewieszką o długości 10 cm, odchylną na zewnątrz od terenu budowy,
 - wygrozdzenie wykonać z materiału umożliwiającego odpowiedni naciąg (siatka/folia polimerowa, siatka stalowa, geowłóknina, geotkanina). Oczka siatki nie mogą przekraczać wymiarów 0,5 x 0,5 cm,
 - wolne końce ogrodzeń zakończyć U- lub C-kształtnymi zwrotkami,
 - zastosować wiaderka, zamontowane po zewnętrznej stronie płotków tymczasowych (co 50 m w stwierdzonych miejscach migracji płazów oraz na obu ich końcach). Wiaderka, o wysokości minimum 40 cm, powinny posiadać przepuszczalne dno oraz zostać wkopane równo z gruntem tak, aby stanowiły pułapki pozwalające na wyłowienie migrujących zwierząt (płazów) i ich późniejsze przeniesienie pod nadzorem przyrodniczym do miejsc odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym. W pułapkach umieścić materiał osłaniający płazy przed słońcem, np. mech, liście. Do każdej pułapki włożyć kij w sposób umożliwiający wyjście małym gryzoniom i ryjówkom. Wiaderka umieścić maksymalnie blisko ogrodzenia (powinny wręcz do niego przylegać), tak aby płazy wędrujące wzdłuż ogrodzenia zawsze do nich wpadały, a nie przechodziły obok,
 - w okresie od 15 lutego do 31 października zapewnić prowadzenie, przez specjalistę herpetologa, regularnych kontroli terenu budowy przed rozpoczęciem robót. W szczycie migracji płazów, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 września do 15 października, kontrole herpetologiczne wykopów, wiader oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt prowadzić dwa razy dziennie, w porze porannej oraz przedwieczornej. Znalezione na terenie budowy oraz uwięzione w pułapkach zwierzęta przenieść do, odpowiedniego dla danego gatunku, siedliska bezpośrednio po stwierdzeniu ich obecności,
 - nie mniej niż raz w tygodniu kontrolować wygrodzienia pod kątem ich szczelności, powstałe wady niezwłocznie usuwać,
 - zapewnić funkcjonowanie ogrodzenia w okresie od 15 lutego do 31 października każdego roku, po tym czasie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy.
41. Stale ogrodzenia, o których mowa w punkcie **V.9. nin. decyzji** połączyć szczelnie z wylotem przejść pełniących funkcję przejścia dla płazów. Część nadziemna ogrodzenia powinna posiadać wysokość nie mniejszą niż 50 cm. Ogrodzenie wkopać w grunt na głębokość minimum 10 cm. Górna krawędź ogrodzenia naprowadzającego powinna być odgięta w kierunku przeciwnym do drogi pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 5 cm. Zakończenie ogrodzenia powinno posiadać kształt litery „U” i powodować zawracanie przemieszczających się wzdłuż niego zwierząt. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające wykonać z prefabrykatów betonowych/płyt stalowych lub polimerowych. Ogrodzenie ochronno- naprowadzające wyposażyć w bieżnię, która ułatwia wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ogranicza przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną.

42. Zbiorniki retencyjne, o których mowa w punkcie **V.10 nin. decyzji**,
- a) w przypadku ich lokalizacji poza obszarami najści odpowiadającymi szerokości światła przejść, zabezpieczyć przed przedostaniem się do nich płazów tj. wzdłuż całego ogrodzenia zbiornika, pod nadzorem herpetologicznym, zamontować ogrodzenie ochronne z prefabrykatów betonowych lub polimerobetonowych, o wysokości min. 50 cm ponad powierzchnią gruntu. Ogrodzenia zbiorników na całym przebiegu muszą być szczelne. Górna część konstrukcji powinna być wygięta kierunku terenu przylegającego do linii kolejowej, pod kątem nie mniejszym niż 45° i nie większym niż 90°. Ogrodzenia uniemożliwiające dostawanie się płazów do zbiorników należy zamontować bezpośrednio po wybudowaniu.
 - b) w przypadku braku możliwości lokalizacji zbiorników retencyjnych poza strefą najści, o której mowa w ww. pkt a), zrezygnować z ogrodzeń ochronnych i zastosować poniższe wytyczne:
 - głębokość zbiornika na wysokości najścia do przejść nie może być większa niż 1,5 m,
 - skarpy zbiornika wykonać o nachyleniu <1:2,5 z pokryciem gruntowym i obsiewem traw,
 - kształt zbiornika wydłużyć i zorientować wzdłuż kierunku migracji zwierząt,
43. Wszystkie obiekty odwodnieniowe zabezpieczyć przed przedostawaniem się zwierząt do ich wnętrza:
- a) studnie i komory separatorów zabezpieczyć szczelnymi pokrywami górnymi z dopasowanymi szczelnie włazami rewizyjnymi,
 - b) studnie i niecki wpadowe zabezpieczyć poprzez zastosowanie na wpustach do studni wypadowych prętów lub krat. Studnie wpadowe wyposażać elementy uciezkowe np. w postaci rury karbowanej lub ramp z laminatu o chropowatej powierzchni.
44. Obiekty inżynieryjne, pełniące funkcje przejść dla zwierząt, o których mowa w punkcie **V.6 nin. decyzji**, pozostawić nieoświetlone. Powierzchnię stref dostępną dla zwierząt w projektowanym przejściu pokryć gruntem. W otoczeniu przejścia (w strefach naprowadzania) odtworzyć warstwę gruntu urodzajnego, zapewniającą rozwój pokrywy zielonej. W strefach naprowadzania wyłożyć karpy korzeniowe i głązy. Teren w obrębie przejść i przepustów dla zwierząt zagospodarować pod nadzorem przyrodniczym.
45. Na terenach leśnych, do oświetlenia terenu budowy, w przypadku takiej konieczności, stosować lampy sodowe lub ledowe. Rekomenduje się zastosowanie niskociśnieniowych lamp sodowych, niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Zastosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (zalecana temperatura barwowa < 3000 K). Światło musi być jak najmniej intensywne, nierozproszone, skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać. Należy stosować zamknięte obudowy lamp.
46. W sąsiedztwie inwestycji, w porozumieniu z właściwym Nadleśnictwem, rozwiesić 20 szt. budek szczelinowych, dedykowanych mopkowi, ok. km 29+700-34+300 i ok. km 48+600-53+250, odległość między skrzynkami: minimum 30 m, wysokość nad gruntem: co najmniej 4 m, skrzynki wieszać zwrócone w kierunku otwartej przestrzeni (ułatwia to znalezienie skrzynek przez nietoperze), jako miejsce zawieszenia wybierać grubsze drzewa, skrzynki powiesić jesienią lub zimą. Dokładną lokalizację budek dla nietoperzy oraz sposób ich rozwieszenia określi specjalista chiropteolog.
47. Wyburzenia budynków poprzedzić wizją chiropterologa.
48. Niedopuszczalne jest usuwanie drzew i krzewów pod zaplecza budowy, bazy magazynowania materiałów budowlanych, miejsca magazynowania mas ziemnych, miejsca postoju i tankowania pojazdów, place manewrowe, miejsca magazynowania odpadów.
49. Usuwanie drzew i krzewów przeprowadzić w okresie od 16 października do 31 stycznia, tj. poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków, gniazdujących na

terenach leśnych. Dopuszcza się wycinkę zadrzewień w terminie od 1 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę należy poprzedzić, przeprowadzoną bezpośrednio przed wycinką, kontrolą ornitologiczną, stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. W ramach nadzoru, o którym mowa wyżej, należy zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.

50. Wycinkę drzew o obwodzie pni powyżej 100 cm, mierzonym na wysokości 130 cm, oraz z odstającą korą lub/i obecnością dziupli, prowadzić pod nadzorem chiropterologicznym i entomologicznym, w ramach którego na 3-5 dni przed jej rozpoczęciem należy dokonać oględzin drzew pod kątem stwierdzenia stanowisk bytowania i rozrodu nietoperzy oraz chronionych gatunków bezkręgowców. W przypadku stwierdzenia siedlisk nietoperzy i chronionych gatunków owadów, usunięcie drzew możliwe będzie po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
51. Prace przygotowawcze, ingerujące w pokrycie glebowe, przeprowadzić poza okresem lęgowym większości ptaków, tj. w terminie od 16 października do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie ww. prac w innym okresie, jednakże każdorazowo należy przeprowadzić, w ramach nadzoru ornitologicznego, kontrolę pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione. W przypadku stwierdzenia lęgów ptaków na danym terenie, prace rozpocząć po stwierdzeniu przez specjalistę ornitologa zakończenia lęgów.
52. Prace prowadzone w sąsiedztwie stawów w okolicach Borucic (49+500-50+000) prowadzić poza okresem lęgowym błotniaka stawowego, za który należy przyjąć okres od 1 kwietnia do końca sierpnia.
53. W przypadku prowadzenia prac budowlanych w rejonie rzeki Budkowiczanki i Smortawy w terminie od 1 marca do 15 sierpnia, zapewnić przeprowadzenie przez nadzór ornitologiczny kontroli, mającej na celu ustalenie, czy fragment koryta Budkowiczanki i Smortawy, na odcinku co najmniej 200 m w każdą stronę od mostu na rzece Budkowiczance (32+778 km projektowany) i na odcinku co najmniej 200 m w każdą stronę od mostu na rzece Smortawie (49+920 km projektowany) został zasiedlony przez zimorodka. W przypadku zasiedlenia rzeki przez ten gatunek, prace budowlane w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie wykonać po 15 sierpnia.
54. Prace związane z likwidacją istniejących obiektów (mostów), w obrębie koryta rzek: Budkowiczanki, Stobrawy, Smortawy i Kanale Smortawy należy prowadzić poza okresem lęgowym pliszki górskiej, tj. w okresie od 1 sierpnia do 1 marca. W przypadku prowadzenia prac poza tym terminem, zapewnić przeprowadzenie przez nadzór ornitologiczny kontroli bezpośrednio przed rozpoczęciem prac, mającej na celu ustalenie, czy obiekty podlegające rozbiórce (w tym ich bezpośrednie sąsiedztwo) zostały zasiedlone przez pliszkę górską. W przypadku potwierdzenia zasiedlenia prace wykonać po wyprowadzeniu lęgów przez ptaki, potwierdzone przez nadzór ornitologiczny.
55. Na nowo wybudowanych obiektach inżynierskich: most na Budkowiczance (km 32+778), most na Stobrawie (km 34+577), most na Smortawie (km 49+578) oraz na Kanale Smortawy (km 49+920) rozwiesić 4 budki lęgowe dla pliszki górskiej - typ P (półotwarty) po jednej na każdy obiekt. Dokładną lokalizację budek oraz sposób ich rozwieszenia określi specjalista nadzoru ornitologicznego.
56. W celu odtworzenia miejsc rozrodu jarzębatki i gąsiora, wykonać nasadzenia śliwy tarniny, wzdłuż linii kolejowej, w odległości nie mniejszej niż 6m od nasypu kolejowego, na terenie kolejowym w następujących lokalizacjach:
 - a) ok. km 1+200,
 - b) ok. km 10+250,
 - c) ok. km 37+000.

Nasadzenia należy wykonać w grupach po 15 sztuk tarniny w każdej z lokalizacji. Sadzonki powinny mieć co najmniej 80cm wysokości z dobrze rozwiniętym system korzeniowym. Dokładne rozmieszczenie nasadzeń poszczególnych krzewów określi specjalista nadzoru ornitologicznego.

57. Z warunkami niniejszej decyzji zapoznać wykonawcę prac; pisemne oświadczenie o zapoznaniu się wykonawcy prac z warunkami niniejszej decyzji i jego zobowiązaniu do ich przestrzegania przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu wraz z informacją o przystąpieniu do prac, w terminie 14 dni od dnia ich rozpoczęcia.

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

1. Wody opadowe i roztopowe, przed zrzutem do ostatecznego odbiornika, tj. ciek naturalnego lub rowu, podczyszczać z zawieszin i substancji ropopochodnych, do parametrów dopuszczalnych, określonych w odrębnych przepisach.
2. Osadniki i separatory poddawać kontroli i czyszczeniu, z częstotliwością co najmniej 2 razy w roku.
3. Przez cały okres eksploatacji linii kolejowej, jednokrotnie w lutym (przed migracjami wiosennymi płazów) oraz jednokrotnie w sierpniu (przed migracjami jesiennymi płazów), wykonywać:
 - a) przegląd drożności przejść dla zwierząt. Strefę wejściową i półki oczyszczać z nawiewanych liści i innych materiałów zmniejszających powierzchnię przejść wykorzystywaną przez zwierzęta i w miarę potrzeb uzupełniać warstwą mineralną na górnej powierzchni półek,
 - b) kontrole integralności ogrodzeń naprowadzających płazy i szczelności ich połączeń z przejściami dla zwierząt. Dokonywać bieżących napraw wykrytych usterek.
4. Okresowym kontrolom podawać także stan techniczny elementów umożliwiających migracje zwierząt w obiektach mostowych i w przepustach (stan półek, najść do przepustów).
5. Wszelkie prace prowadzone na zbiornikach retencyjnych, w tym ich czyszczenie i odmulanie wykonywać we wrześniu. Dopuszcza się prowadzenie prac w innym terminie, w przypadku gdy kontrola zbiornika przez specjalistę z zakresu herpetologii wykluczy występowanie płazów w zbiorniku podlegającym ww. pracom.
6. Dwa lata po wykonaniu nasadzeń śliwy tarniny wykonać przegląd udatności nasadzeń. Wypady uzupełnić w stosunku 1:1 (jedna nowa sadzonka za obumarłą).
7. W przypadku konieczności oświetlania linii kolejowej stosować lampy sodowe lub ledowe. Rekomenduje się zastosowanie niskociśnieniowych lamp sodowych, niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Zastosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (zalecana temperatura barwowa < 3000 K). Światło musi być jak najmniej intensywne, nierozproszone, skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać. Należy stosować zamknięte obudowy lamp.

IV. Wymagania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oddziaływania na środowisko

1. Zainstalować ekrany akustyczne, o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Oznaczenie ekranu	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Wysokość względem podstawy terenu [m]	Wysokość względem główki szyny [m]		Rodzaj ekranu	Strona linii kolejowej (P/L)
						Min.	Max.		
1	O_Ep_01_L	1,850	2,000	155,0	3,0	8,0	10,0	pochłaniający	L
2	O_Ep_04_L	10,300	10,430	130,0	3,0	4,0	5,5	pochłaniający	L

Lp.	Oznaczenie ekranu	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Wysokość względem podstawy terenu [m]	Wysokość względem główki szyny [m]		Rodzaj ekranu	Strona linii kolejowej (P/L)
						Min.	Max.		
3	O_Ep_05_P	10,370	10,430	65,0	3,0	5,5	5,5	pochłaniający	P
4	O_Ep_06_P	11,390	11,500	112,0	3,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
5	O_Ep_07_P	11,490	11+550	65,0	3,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
6	O_Ep_08_P	11,550	11+600	48,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
7	O_Ep_09_P	11,855	11+930	72,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
8	O_Ep_10_P	13,260	13,490	225,0	4,0	3,0	3,5	pochłaniający	P
9	O_Ep_11_P	13,470	13,530	76,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
10	O_Ep_12_P	18,110	18,150	37,0	4,0	2,5	2,5	pochłaniający	P
11	O_Ep_13_P	18,670	18,730	65,0	5,0	5,0	5,0	pochłaniający	P
12	O_Ep_14_L	18,760	18,820	80,0	4,0	5,0	5,0	pochłaniający	L
13	O_Ep_15.1_L	18,850	19,100	252,0	3,0	4,5	4,5	pochłaniający	L
14	O_Ep_15.2_L	19,100	19,210	107,0	3,5	5,0	5,5	pochłaniający	L
15	O_Ep_16_P	18,900	19,170	277,0	3,5	6,5	7,0	pochłaniający	P
16	O_Ep_17_P	19,290	19,600	308,0	3,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
17	O_Ep_18_L	19,730	19,900	160,0	4,0	4,0	4,5	pochłaniający	L
18	O_Ep_19_P	19,890	19,900	110,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
19	O_Ep_20_L	20,920	21,000	85,0	4,0	3,0	3,0	pochłaniający	L
20	O_Ep_21_P	21,810	21,880	60,0	4,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
21	O_Ep_22_P	21,930	22,140	202,0	5,0	5,0	5,0	pochłaniający	P
22	O_Ep_23_L	22,100	22,140	40,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	L
23	O_Ep_24.1_L	22,420	22,480	60,0	3,5	3,0	3,0	pochłaniający	L
24	O_Ep_24.2_L	22,480	22,530	52,0	4,5	4,0	4,0	pochłaniający	L
25	O_Ep_25_L	22,610	22,735	125,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	L
26	O_Ep_26_P	22,740	22,940	200,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
27	O_Ep_27_L	22,790	23,130	347,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	L
28	O_Ep_28_L	24,085	24,150	67,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	L
29	O_Ep_31_P	28,075	28,415	338,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
30	O_Ep_32_L	28,470	28,630	163,0	3,5	4,0	4,0	pochłaniający	L
31	O_Ep_33_L	29,170	29,220	54,0	3,5	4,5	4,5	pochłaniający	L
32	O_Ep_34_P	34,885	34,980	95,0	4,0	1,5	1,5	pochłaniający	P
33	O_Ep_35_P	35,460	35,600	136,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
34	O_Ep_36_P	35,925	36,120	196,0	4,5	3,5	4,5	pochłaniający	P
35	O_Ep_37_P	36,400	36,440	41,0	6	5,5	5,5	pochłaniający	P
36	O_Ep_38_P	42,860	42,925	64,0	4,5	3,0	3,0	pochłaniający	P
37	O_Ep_39_P	42,915	43,010	96,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
38	O_Ep_40_P	43,180	43,240	55,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
39	O_Ep_41_P	43,245	43,330	85,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
40	O_Ep_42_L	45,950	46,000	52,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	L
41	O_Ep_43_P	47,980	48,110	128,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
42	O_Ep_44_L	51,080	51,170	94,0	4,0	4,5	5,0	pochłaniający	L
43	O_Ep_45_P	51,120	51,200	78,0	5,0	4,5	4,5	pochłaniający	P
44	O_Ep_46_P	51,210	51,320	106,0	4,0	4,5	4,5	pochłaniający	P

- Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonać jako szczelne oraz nie dopuścić do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu, a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej.
- Ekran akustyczny wykonać z materiałów charakteryzujących się klasą izolacyjności minimum B3 oraz klasą pochłaniania minimum A3, określonymi w Polskich Normach dotyczących dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach.
- Zapewnić rezerwy terenowe umożliwiające posadowienie ekranów akustycznych pochłaniających, na następujących odcinkach linii wskazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Oznaczenie ekranu	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Wysokość względem podstawy terenu [m]	Wysokość względem główki szyny [m]		Rodzaj ekranu	Strona linii kolejowej (P/L)
						Min.	Max.		
1	O_Er_01_L	19,260	19,380	120,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	L
2	O_Er_03_L	29,235	29,335	100,0	4,0	4,0	4,5	pochłaniający	L
3	O_Er_04_P	29,460	29,585	125,0	4,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
4	O_Er_05_L	40,075	40,270	198,0	5,0	2,0	2,0	pochłaniający	L
5	O_Er_06_P	40,235	40,560	321,0	4,0	2,5	3,5	pochłaniający	P
6	O_Er_07_L	40,275	40,560	282,0	4,0	2,0	3,0	pochłaniający	L
7	O_Er_08_L	41,970	42,250	287,0	4,0	2,0	3,0	pochłaniający	P
8	O_Er_09_L	43,250	43,935	683,0	4,0	3,0	4,0	pochłaniający	L
9	O_Er_10_P	43,330	43,840	515,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
10	O_Er_11_P	43,310	44,450	140,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
11	O_Er_12_L	46,600	46,880	288,0	4,0	2,0	3,5	pochłaniający	L
12	O_Er_13_L	46,900	46,990	88,0	4,0	2,0	2,5	pochłaniający	L
13	O_Er_14_L	46,970	47,100	127,0	4,0	2,0	2,5	pochłaniający	L
14	O_Er_15_P	48,110	48,600	475,0	4,5	3,0	3,5	pochłaniający	P

- Zainstalować absorbery przyszybowe w lokalizacjach wskazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Oznaczenie absorbera	Rodzaj działania	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Strona linii kolejowej (P/L)
1	O_Abs_01	Montaż absorbera	22,170	22,300	130,0	2 tory
2	O_Abs_02		27,400	27,500	100,0	
3	O_Abs_03		27,500	27,700	200,0	
4	O_Abs_04		27,700	28,000	300,0	
5	O_Abs_05	Wyznaczenie rezerwy pod montaż absorbera	28,630	28,900	270,0	

- Rozebrać istniejące ekrany akustyczne, w lokalizacjach wskazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa zabezpieczenia	Orientacyjny km początku rozbiórki	Orientacyjny km końca rozbiórki	Długość [m]	Nr linii	Strona linii kolejowej (P/L)
1	Ekran nr 1	2+186	2+211	25	277	L
2	Ekran nr 2	2+225	2+235	10,6	277	P

- Przewidzieć, podane w poniższej tabeli, minimalne parametry obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt i przewidzianych do remontu lub/i przebudowy/budowy:

L.p.	km projektowany	Rodzaj przejścia	Parametry
1.	ok 12+753	przejście dolne dla średnich zwierząt	szerokość (światło poziome) ≥ 6 m

			(zalecana ≥ 10 m), wysokość (światło pionowe) $\geq 2,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$
2.	ok 26+333	przejście dolne dla małych zwierząt:	wymiary minimalne – szerokość (światło poziome) $\geq 2,5$ m, wysokość (światło pionowe) $\geq 1,0$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,07$
3.	ok 31+118	przejście dolne dla małych zwierząt:	Zastosowanie półek podwieszanych dla małych ssaków oraz płazów (montowane do ścian obiektu) lub betonowe wykonywane „na mokro” o wymiarach – szerokość minimalna ≥ 40 cm, wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu ≥ 1 m.
4.	ok 34+577	przejście dolne dla średnich zwierząt:	Wymiary minimalne – szerokość (światło poziome) ≥ 6 m (zalecana ≥ 10 m), wysokość (światło pionowe) $\geq 2,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$
5.	ok 34+675	przejście dolne dla małych zwierząt:	Zastosowanie półek podwieszanych dla małych ssaków oraz płazów (montowane do ścian obiektu) lub betonowe wykonywane „na mokro” o wymiarach – szerokość minimalna ≥ 40 cm, wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu ≥ 1 m.
6.	ok 49+578	przejście dolne dla małych zwierząt:	Wymiary minimalne – szerokość (światło poziome) $\geq 2,5$ m, wysokość (światło pionowe) $\geq 1,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,07$.

V. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania pozwolenia, o którym mowa w art. 72 ustawy ooś:

1. Przewidzieć montaż ekranów akustycznych, o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Oznaczenie ekranu	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Wysokość względem podstawy terenu [m]	Wysokość względem główki szyny [m]		Rodzaj ekranu	Strona linii kolejowej (P/L)
						Min.	Max.		
1	O_Ep_01_L	1,850	2,000	155,0	3,0	8,0	10,0	pochłaniający	L
2	O_Ep_04_L	10,300	10,430	130,0	3,0	4,0	5,5	pochłaniający	L
3	O_Ep_05_P	10,370	10,430	65,0	3,0	5,5	5,5	pochłaniający	P
4	O_Ep_06_P	11,390	11,500	112,0	3,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
5	O_Ep_07_P	11,490	11+550	65,0	3,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
6	O_Ep_08_P	11,550	11+600	48,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
7	O_Ep_09_P	11,855	11+930	72,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
8	O_Ep_10_P	13,260	13,490	225,0	4,0	3,0	3,5	pochłaniający	P
9	O_Ep_11_P	13,470	13,530	76,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
10	O_Ep_12_P	18,110	18,150	37,0	4,0	2,5	2,5	pochłaniający	P
11	O_Ep_13_P	18,670	18,730	65,0	5,0	5,0	5,0	pochłaniający	P
12	O_Ep_14_L	18,760	18,820	80,0	4,0	5,0	5,0	pochłaniający	L
13	O_Ep_15.1_L	18,850	19,100	252,0	3,0	4,5	4,5	pochłaniający	L
14	O_Ep_15.2_L	19,100	19,210	107,0	3,5	5,0	5,5	pochłaniający	L
15	O_Ep_16_P	18,900	19,170	277,0	3,5	6,5	7,0	pochłaniający	P
16	O_Ep_17_P	19,290	19,600	308,0	3,0	4,0	4,0	pochłaniający	P

Lp.	Oznaczenie ekranu	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Wysokość względem podstawy terenu [m]	Wysokość względem główki szyny [m]		Rodzaj ekranu	Strona linii kolejowej (P/L)
						Min.	Max.		
17	O_Ep_18_L	19,730	19,900	160,0	4,0	4,0	4,5	pochłaniający	L
18	O_Ep_19_P	19,890	19,900	110,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
19	O_Ep_20_L	20,920	21,000	85,0	4,0	3,0	3,0	pochłaniający	L
20	O_Ep_21_P	21,810	21,880	60,0	4,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
21	O_Ep_22_P	21,930	22,140	202,0	5,0	5,0	5,0	pochłaniający	P
22	O_Ep_23_L	22,100	22,140	40,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	L
23	O_Ep_24.1_L	22,420	22,480	60,0	3,5	3,0	3,0	pochłaniający	L
24	O_Ep_24.2_L	22,480	22,530	52,0	4,5	4,0	4,0	pochłaniający	L
25	O_Ep_25_L	22,610	22,735	125,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	L
26	O_Ep_26_P	22,740	22,940	200,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
27	O_Ep_27_L	22,790	23,130	347,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	L
28	O_Ep_28_L	24,085	24,150	67,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	L
29	O_Ep_31_P	28,075	28,415	338,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
30	O_Ep_32_L	28,470	28,630	163,0	3,5	4,0	4,0	pochłaniający	L
31	O_Ep_33_L	29,170	29,220	54,0	3,5	4,5	4,5	pochłaniający	L
32	O_Ep_34_P	34,885	34,980	95,0	4,0	1,5	1,5	pochłaniający	P
33	O_Ep_35_P	35,460	35,600	136,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
34	O_Ep_36_P	35,925	36,120	196,0	4,5	3,5	4,5	pochłaniający	P
35	O_Ep_37_P	36,400	36,440	41,0	6	5,5	5,5	pochłaniający	P
36	O_Ep_38_P	42,860	42,925	64,0	4,5	3,0	3,0	pochłaniający	P
37	O_Ep_39_P	42,915	43,010	96,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
38	O_Ep_40_P	43,180	43,240	55,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
39	O_Ep_41_P	43,245	43,330	85,0	3,5	3,5	3,5	pochłaniający	P
40	O_Ep_42_L	45,950	46,000	52,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	L
41	O_Ep_43_P	47,980	48,110	128,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
42	O_Ep_44_L	51,080	51,170	94,0	4,0	4,5	5,0	pochłaniający	L
43	O_Ep_45_P	51,120	51,200	78,0	5,0	4,5	4,5	pochłaniający	P
44	O_Ep_46_P	51,210	51,320	106,0	4,0	4,5	4,5	pochłaniający	P

2. Przewidzieć rozbiórkę istniejących ekranów akustycznych, w lokalizacjach wskazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa zabezpieczenia	Orientacyjny km początku rozbiórki	Orientacyjny km końca rozbiórki	Długość [m]	Nr linii	Strona linii kolejowej (P/L)
1	Ekran nr 1	2+186	2+211	25	277	L
2	Ekran nr 2	2+225	2+235	10,6	277	P

3. Przewidzieć wykonanie ekranów akustycznych z materiałów charakteryzujących się klasą izolacyjności minimum B3 oraz klasą pochłaniania minimum A3, wskazanych w Polskich Normach dotyczących dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach.

4. Przewidzieć zapewnienie rezerwy terenowej umożliwiającej posadowienie ekranów akustycznych, na następujących odcinkach linii:

Lp.	Oznaczenie ekranu	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Wysokość względem podstawy terenu [m]	Wysokość względem główki szyny [m]		Rodzaj ekranu	Strona linii kolejowej (P/L)
						Min.	Max.		
1	O_Er_01_L	19,260	19,380	120,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	L
2	O_Er_03_L	29,235	29,335	100,0	4,0	4,0	4,5	pochłaniający	L
3	O_Er_04_P	29,460	29,585	125,0	4,0	3,0	3,0	pochłaniający	P
4	O_Er_05_L	40,075	40,270	198,0	5,0	2,0	2,0	pochłaniający	L
5	O_Er_06_P	40,235	40,560	321,0	4,0	2,5	3,5	pochłaniający	P
6	O_Er_07_L	40,275	40,560	282,0	4,0	2,0	3,0	pochłaniający	L
7	O_Er_08_L	41,970	42,250	287,0	4,0	2,0	3,0	pochłaniający	P
8	O_Er_09_L	43,250	43,935	683,0	4,0	3,0	4,0	pochłaniający	L
9	O_Er_10_P	43,330	43,840	515,0	4,0	4,0	4,0	pochłaniający	P
10	O_Er_11_P	43,310	44,450	140,0	4,0	3,5	3,5	pochłaniający	P
11	O_Er_12_L	46,600	46,880	288,0	4,0	2,0	3,5	pochłaniający	L
12	O_Er_13_L	46,900	46,990	88,0	4,0	2,0	2,5	pochłaniający	L
13	O_Er_14_L	46,970	47,100	127,0	4,0	2,0	2,5	pochłaniający	L
14	O_Er_15_P	48,110	48,600	475,0	4,5	3,0	3,5	pochłaniający	P

5. Przewidzieć absorbery przyszynowe w lokalizacjach wskazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Oznaczenie absorbera	Rodzaj działania	Orientacyjny km początku	Orientacyjny km końca	Długość [m]	Strona linii kolejowej (P/L)
1	O_Abs_01	Montaż absorbera	22,170	22,300	130,0	2 tory
2	O_Abs_02		27,400	27,500	100,0	
3	O_Abs_03		27,500	27,700	200,0	
4	O_Abs_04		27,700	28,000	300,0	
5	O_Abs_05	Wyznaczenie rezerwy pod montaż absorbera	28,630	28,900	270,0	

6. Przewidzieć, podane w poniższej tabeli, minimalne parametry obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt i przewidzianych do remontu lub/i przebudowy/budowy:

L.p.	km projektowany	Rodzaj przejścia	Parametry
1.	ok 12+753	przejście dolne dla średnich zwierząt	szerokość (światło poziome) ≥ 6 m (zalecana ≥ 10 m), wysokość (światło pionowe) $\geq 2,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$
2.	ok 26+333	przejście dolne dla małych zwierząt:	wymiary minimalne – szerokość (światło poziome) $\geq 2,5$ m, wysokość (światło pionowe) $\geq 1,0$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,07$
3.	ok 31+118	przejście dolne dla małych zwierząt:	Zastosowanie półek podwieszanych dla małych ssaków oraz płazów (montowane do ścian obiektu) lub betonowe wykonywane „na mokro” o wymiarach – szerokość minimalna ≥ 40 cm, wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu ≥ 1 m.
4.	ok 34+577	przejście dolne dla średnich zwierząt:	Wymiary minimalne – szerokość (światło poziome) ≥ 6 m (zalecana ≥ 10 m), wysokość (światło pionowe) $\geq 2,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$
5.	ok 34+675	przejście dolne dla małych zwierząt:	Zastosowanie półek podwieszanych dla małych ssaków oraz płazów (montowane do ścian obiektu) lub betonowe wykonywane

			„na mokro” o wymiarach – szerokość minimalna ≥ 40 cm, wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu ≥ 1 m.
6.	ok 49+578	przejście dolne dla małych zwierząt:	Wymiary minimalne – szerokość (światło poziome) $\geq 2,5$ m, wysokość (światło pionowe) $\geq 1,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,07$.

Przewidzieć pokrycie obiektów wyrównaną warstwą mineralnego gruntu lub przewidzieć obiekty o przekroju otwartym (z otwartym dnem).

7. Przepusty hydrologiczne, z funkcją przejścia dla płazów, przewidzieć w poniższych lokalizacjach:

- a) km 15+004 km projektowany,
- b) km 15+132 km projektowany,
- c) km 20+450 km projektowany,
- d) km 23+504 km projektowany,
- e) km 23+900 km projektowany,
- f) km 25+961 km projektowany,
- g) km 32+463 km projektowany,
- h) km 32+778 km projektowany.

Przewidzieć przepusty:

- o przekroju prostokątnym lub eliptycznym,
- wyposażone w półki o szerokości min. 50 cm (dla przepustów o szerokości 1,0 m półka jednostronna, dla przepustów o szerokości min. 1,5 m półki obustronne),
- o wysokości między stropem konstrukcji, a powierzchnią półki na jej krawędzi min. 0,75 m,
- z półkami pokrytymi warstwą gruntu oraz bezpośrednio połączonymi z suchym gruntem,
- o szerokości nie mniejszej niż 1m.

Przewidzieć szczelne połączenia zakończeń wygradzeń ochronno naprowadzających ze ścianami przepustów eliptycznych, bądź skrzydełkami przepustów ramowych.

8. Przewidzieć:

- skanalizowanie rowów kolidujących ze strefą najścia do przejść i przepustów pełniących rolę przejść dla małych zwierząt, w tym dla płazów lub
- rowy o nachyleniu nie większym niż 1:3, pokryte gruntem.

9. Przewidzieć stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające płazy na przejście w następujących lokalizacjach:

Lp.	lokalizacja przejścia dla płazów	lokalizacja ogrodzeń stałych
1	20+450 (km istniejący)	20+150-20+550
2	23+504 (km projektowany)	23+400-23+550
3	23+900 (km istniejący)	23+800-24+300
4	25+947 (km istniejący)	25+750-26+000

10. Przewidzieć zespół zbiorników infiltracyjnych wód deszczowych w lokalizacjach określonych w poniższej lokalizacji, poza obszarami najść odpowiadającymi szerokości światła przejść:

Lp.	Nr linii kolejowej	Tor [nr]	Lokalizacja (km linii kolejowej)	Odległość krawędzi od osi toru [m]	Pojemność [m ³]
1.	277	1	ok. 23+250	ok. 10,5	ok. 95 - 115
2.		1	ok. 46+050	ok. 9,0	ok. 3100 – 3200
3.		2	ok. 56+250	ok. 6,5	ok. 220 – 250
4.		1	ok. 56+350	ok. 7,5	ok. 440 - 470
5.		2	ok. 63+175	ok. 3,7	ok. 140 - 170

W przypadku braku możliwości zlokalizowania zbiorników poza strefą najścia do przejść dla zwierząt, zastosować poniższe wytyczne:

- a) głębokość zbiornika na wysokości najścia do przejść nie może być większa niż 1,5 m,

- b) skarpy zbiornika zaprojektować o nachyleniu $<1:2,5$ z pokryciem gruntowym i obsiewem traw,
- c) kształt zbiornika wydłużyć i zorientować wzdłuż kierunku migracji zwierząt,
11. Przewidzieć szczelne systemy odwodnienia modernizowanych linii kolejowych wskazane w lokalizacjach określonych w poniższej tabeli:

Lp.	Lokalizacja - kilometr LK CE-30*	Sposób odwodnienia	Odbiornik
1.	od ok. km -1+156 do ok. km -1+120	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
2.	od ok. km -1+125 do ok. km -0+610	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
3.	od ok. km -0+985 do ok. km -0+940	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
4.	od ok. km -0+945 do ok. km -0+610	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
5.	od ok. km -0+620 do ok. km 0+145	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
6.	od ok. km 0+140 do ok. km 0+620	projektowany drenaż	istniejące odwodnienie torowe
7.	od ok. km 0+140 do ok. km 0+665	projektowany drenaż	istniejące odwodnienie torowe
8.	od ok. km 2+230 do ok. km 3+365	projektowany drenaż	istniejące odwodnienie torowe
9.	od ok. km 3+380 do ok. km 4+610	projektowany drenaż	istniejące odwodnienie torowe (korytka betonowe)
10.	od ok. km 3+380 do ok. km 4+000	projektowany drenaż	istniejące odwodnienie torowe (korytka betonowe)
11.	od ok. km 4+590 do ok. km 5+935	projektowany drenaż, projektowana kanalizacja deszczowa	istniejący rów
12.	od ok. km 5+930 do ok. km 6+300	projektowany drenaż, projektowana kanalizacja deszczowa	istniejąca kanalizacja deszczowa
13.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego nad ul. Luboszycką w Opolu	projektowany drenaż,	istniejąca kanalizacja deszczowa
14.	od ok. km 7+820 do ok. km 7+955	istniejący rów	istniejący rów kolejowy
15.	od ok. km 9+025 do ok. km 9+055	projektowany drenaż	istniejący rów kolejowy
16.	od ok. km 10+160 do ok. km 11+082	projektowany drenaż	projektowane rowy kolejowe
17.	od ok. km 11+085 do ok. km 11+825	projektowany drenaż, projektowana kanalizacja deszczowa	istniejący rów
18.	od ok. km 11+840 do ok. km 12+260	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
19.	od ok. km 12+260 do ok. km 12+630	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
20.	od ok. km 11+840 do ok. km 12+600	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
21.	Odwodnienie mostu kolejowego nad rz. Mała Panew	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejący rów
22.	Odwodnienie mostu kolejowego nad rz. Mała Panew	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
23.	od ok. km 12+810 do ok. km 12+890	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
24.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 12+907	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
25.	od ok. km 12+225 do ok. km 13+135	projektowany drenaż	istniejący rów
26.	od ok. km 14+745 do ok. km 15+000	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
27.	od ok. km 15+005 do ok. km 15+235	projektowany drenaż, projektowana kanalizacja deszczowa	istniejący rów
28.	od ok. km 15+235 do ok. km 15+460	projektowany rów kolejowy	projektowany rów kolejowy
29.	od ok. km 15+235 do ok. km 15+460	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
30.	od ok. km 15+470 do ok. km 16+615	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
31.	od ok. km 16+615 do ok. km 17+000	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
32.	od ok. km 17+000 do ok. km 17+430	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
33.	od ok. km 15+470 do ok. km 16+395	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
34.	od ok. km 16+395 do ok. km 16+925	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
35.	od ok. km 16+920 do ok. km 17+400	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
36.	od ok. km 17+400 do ok. km 17+430	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
37.	od ok. km 17+460 do ok. km 17+650	projektowany drenaż, projektowana kanalizacja deszczowa	istniejący rów
38.	od ok. km 17+650 do ok. km 17+850	projektowany drenaż, projektowana kanalizacja deszczowa	istniejący rów

39.	od ok. km 17+860 do ok. km 18+125	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
40.	od ok. km 18+130 do ok. km 18+315	projektowany drenaż, projektowana kanalizacja deszczowa	istniejący rów
41.	od ok. km 18+315 do ok. km 18+355	projektowany drenaż	istniejący rów kolejowy
42.	od ok. km 18+135 do ok. km 18+445	projektowany drenaż	istniejący rów kolejowy
43.	od ok. km 18+450 do ok. km 18+470	projektowany drenaż	istniejący rów melioracyjny R-i2
44.	od ok. km 18+470 do ok. km 18+620	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
45.	od ok. km 18+615 do ok. km 18+835	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
46.	od ok. km 18+835 do ok. km 18+860	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
47.	od ok. km 18+470 do ok. km 18+860	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
48.	od ok. km 18+860 do ok. km 19+090	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
49.	od ok. km 19+095 do ok. km 19+265	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
50.	od ok. km 19+260 do ok. km 21+400	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
51.	od ok. km 21+400 do ok. km 21+480	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
52.	od ok. km 21+480 do ok. km 22+535	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
53.	od ok. km 19+260 do ok. km 22+535	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
54.	od ok. km 22+535 do ok. km 22+960	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
55.	od ok. km 22+960 do ok. km 26+315	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
56.	od ok. km 22+960 do ok. km 23+130	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
57.	od ok. km 23+130 do ok. km 23+740	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
58.	od ok. km 23+740 do ok. km 26+315	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
59.	od ok. km 19+095 do ok. km 19+265	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
60.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 22+333	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
61.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 22+333	projektowana kanalizacja deszczowa	rz. Brynica
62.	od ok. km 26+435 do ok. km 26+535	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
63.	od ok. km 26+535 do ok. km 27+195	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
64.	od ok. km 27+195 do ok. km 27+255	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
65.	od ok. km 27+265 do ok. km 27+440	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
66.	od ok. km 27+440 do ok. km 28+515	projektowany drenaż	istniejący rów
67.	od ok. km 28+510 do ok. km 28+640	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
68.	od ok. km 28+640 do ok. km 30+265	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
69.	od ok. km 30+265 do ok. km 30+310	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
70.	od ok. km 30+310 do ok. km 32+230	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
71.	od ok. km 28+510 do ok. km 29+000	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
72.	od ok. km 29+000 do ok. km 30+245	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
73.	od ok. km 30+245 do ok. km 30+295	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
74.	od ok. km 30+295 do ok. km 31+090	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
75.	od ok. km 31+090 do ok. km 31+695	splyw powierzchniowy do rowu	istniejący rów kolejowy
76.	od ok. km 31+695 do ok. km 32+190	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
77.	od ok. km 32+190 do ok. km 32+350	splyw powierzchniowy do rowu	istniejący zbiornik retencyjny
78.	od ok. km 32+410 do ok. km 32+755	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
79.	od ok. km 32+415 do ok. km 32+745	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy i rz. Budkowiczanka
80.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 32+778	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
81.	od ok. km 32+830 do ok. km 33+055	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
82.	od ok. km 33+065 do ok. km 33+435	splyw powierzchniowy do rowu	istniejący rów kolejowy/zbiornik retencyjny
83.	od ok. km 32+800 do ok. km 33+435	splyw powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy

84.	od ok. km 33+630 do ok. km 34+545	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
85.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 34+577	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
86.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 34+577	projektowana kanalizacja deszczowa	rz. Stabrowka
87.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 34+675	projektowana kanalizacja deszczowa	rz. Stabrowka
88.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 34+675	projektowana kanalizacja deszczowa	rz. Stabrowka
89.	od ok. km 34+685 do ok. km 34+800	projektowany drenaż	rz. Stabrowka
90.	od ok. km 34+750 do ok. km 34+780	projektowany drenaż	istniejący rów kolejowy
91.	od ok. km 34+800 do ok. km 34+880	projektowany drenaż	istniejący rów drogowy
92.	od ok. km 34+890 do ok. km 35+740	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
93.	od ok. km 34+880 do ok. km 35+740	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
94.	od ok. km 34+880 do ok. km 35+115	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
95.	od ok. km 35+115 do ok. km 35+655	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
96.	od ok. km 35+655 do ok. km 36+450	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
97.	od ok. km 35+655 do ok. km 35+940	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
98.	od ok. km 35+940 do ok. km 36+450	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
99.	od ok. km 36+485 do ok. km 37+400	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
100.	od ok. km 37+400 do ok. km 38+800	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
101.	od ok. km 36+485 do ok. km 37+375	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
102.	od ok. km 37+375 do ok. km 38+800	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
103.	od ok. km 38+800 do ok. km 40+675	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
104.	od ok. km 40+675 do ok. km 40+920	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
105.	od ok. km 40+920 do ok. km 41+170	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
106.	od ok. km 41+215 do ok. km 42+930	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
107.	od ok. km 41+495 do ok. km 42+305	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
108.	od ok. km 42+740 do ok. km 43+000	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
109.	od ok. km 43+000 do ok. km 43+015	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
110.	od ok. km 43+025 do ok. km 43+085	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
111.	od ok. km 43+015 do ok. km 43+220	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
112.	od ok. km 43+240 do ok. km 43+880	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
113.	od ok. km 43+880 do ok. km 44+080	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
114.	od ok. km 43+225 do ok. km 43+245	sływ powierzchniowy do rowu	istniejący rów kolejowy
115.	od ok. km 43+245 do ok. km 44+120	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany przepust
116.	od ok. km 44+120 do ok. km 44+175	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
117.	od ok. km 44+155 do ok. km 46+635	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany przepust
118.	od ok. km 44+170 do ok. km 45+920	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany przepust
119.	od ok. km 45+920 do ok. km 46+015	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
120.	od ok. km 46+015 do ok. km 46+200	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany przepust
121.	od ok. km 46+260 do ok. km 46+870	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany przepust
122.	od ok. km 47+095 do ok. km 48+710	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
123.	od ok. km 47+455 do ok. km 48+710	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
124.	od ok. km 47+700 do ok. km 48+860	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
125.	od ok. km 47+700 do ok. km 47+730	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
126.	od ok. km 47+730 do ok. km 49+555	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
127.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w km 49+572	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
128.	Odwodnienie wiaduktu kolejowego	projektowana kanalizacja	rz. Smortawa

	zlokalizowanego w km 49+572	deszczowa	
129.	od ok. km 49+925 do ok. km 51+180	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
130.	od ok. km 51+180 do ok. km 51+215	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
131.	od ok. km 51+420 do ok. km 53+230	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
132.	od ok. km 50+300 do ok. km 50+965	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
133.	od ok. km 51+180 do ok. km 51+260	projektowany drenaż	projektowany rów kolejowy
134.	od ok. km 51+260 do ok. km 53+230	sływ powierzchniowy do rowu	projektowany rów kolejowy
135.	Odwodnienie drogi – ul. Kazimierza Wielkiego w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejąca kanalizacja deszczowa
136.	Odwodnienie drogi – ul. Królowej Jadwigi w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów drogowy
137.	Odwodnienie drogi – ul. Kowalczyków w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowane rowy drogowe
138.	Odwodnienie drogi – ul. Harcerska w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejące rowy kolejowe
139.	Odwodnienie drogi – ul. Kępską w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejące rowy kolejowe
140.	Odwodnienie drogi – ul. Mikołaja/ J. Pankiewicza w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejąc rów
141.	Odwodnienie drogi – ul. Dobrzeńska w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowane rowy drogowe
142.	Odwodnienie drogi – ul. Augusta Kośnego w Chruścicach	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
143.	Odwodnienie drogi dojazdowej DD23S	projektowane wyloty	projektowany rów kolejowy
144.	Odwodnienie drogi – ul. Klapach w Starych Siołkowicach	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejąca kanalizacja deszczowa
145.	Odwodnienie drogi – ul. Pokojska w Nowych Siołkowicach	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów drogowy
146.	Odwodnienie drogi – ul. Brzeska w Karłowicach	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów drogowy
*podane w ww. tabeli zakresy od-do [km] zastosowania danego rodzaju odprowadzania wód na określonym odcinku linii kolejowej są orientacyjne i mogą wahać się w granicach około 60 m w każdą ze stron			

12. Przewidzieć szczelne systemy odwodnienia odcinków dróg przebudowywanych w ramach planowanej inwestycji wskazane w lokalizacjach określonych w poniższej tabeli:

Lp.	Lokalizacja	Sposób odwodnienia	Odbiornik
1.	ul. Kazimierza Wielkiego w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejąca kanalizacja deszczowa
2.	ul. Królowej Jadwigi w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów drogowy
3.	ul. Kowalczyków w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowane rowy drogowe
4.	ul. Harcerska w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejące rowy kolejowe
5.	ul. Kępska w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejące rowy kolejowe
6.	ul. Mikołaja/ J. Pankiewicza w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejąc rów
7.	ul. Dobrzeńska w Opolu	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowane rowy drogowe
8.	ul. Augusta Kośnego w Chruścicach	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów kolejowy
9.	droga dojazdowa DD23S	projektowane wyloty	projektowany rów kolejowy
10.	ul. Klapach w Starych Siołkowicach	projektowana kanalizacja deszczowa	istniejąca kanalizacja deszczowa
11.	ul. Pokojska w Nowych Siołkowicach	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów drogowy
12.	ul. Brzeska w Karłowicach	projektowana kanalizacja deszczowa	projektowany rów drogowy

13. W przypadku gdy projektowanie odwodnienie (kanalizacja deszczowa, odbiory z odwodnienia torowego) wykonane będą poniżej odbiornika przewidzieć przepompownię wód opadowych.

14. W okolicach przejść dla zwierząt nie projektować elementów odwodnieniowych stanowiących potencjalne pułapki dla zwierząt – osadniki, studnie wpadowe itp.

15. Przewidzieć separatory ropopochodne zintegrowane z osadnikami oczyszczające wody opadowe i roztopowe ujmowane w rejonie drogi – ul. Kowalczyków w Opolu w poniższych lokalizacjach:

- w km ok. 0+050;
- w km ok. 0+102;
- w km ok. 0+270;
- w km ok. 0+342;
- w km ok. 0+448.

VI. Wyrażam stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 cyt. wyżej ustawy ooś

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

VII. Nakładam obowiązek prowadzenia monitoringu, tj.:

1. Należy wykonać 2 letni monitoring (w sezonie aktywności płazów) wykorzystania przepustów dostosowanych do pełnienia przejść dla płazów poprzez:
 - a) obserwacje wiosenne - bezpośrednie obserwacje migrujących osobników lub uzupełniająco poprzez identyfikację śladów na piaszczystych pasach. Monitoring rozpocząć w pierwszym sezonie wiosennym po oddaniu obiektów do eksploatacji. Od 1.III – kontrola codzienna – co najmniej 2 razy dziennie. Od 15.III–30.IV – kontrola codzienna (ciągła) – początek wyznaczony przez obserwacje wstępne.
 - b) obserwacje letnie - identyfikacja tropów zwierząt na piaszczystych pasach (rynnach) uzupełniająco poprzez bezpośrednie obserwacje migrujących osobników. W okresie 15.VIII–30.IX – 1 kontrola co 7 dni.
2. Wyniki monitoringu należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska Opolu, w terminie 3 miesięcy od jego wykonania. Wynikiem monitoringu powinno być: określenie listy gatunków wykorzystujących poszczególne przejścia dla zwierząt, oszacowanie liczby osobników korzystających z przejść.

VIII. W celu porównania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, wskazanego w raporcie ooś, z rzeczywistym jego oddziaływaniem na środowisko, nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

1. Wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

- a) Analiza powinna być oparta o wyniki pomiarów:
 - ✓ hałasu w środowisku, przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824).
 - ✓ wykonanych na wysokości 4 m, w punktach pomiarowych wymienionych w poniższej tabeli:
 - na terenach zabezpieczonych ekranami akustycznymi poza cieniem akustycznym ekranów;
 - w pozostałych przypadkach na granicy terenów normowanych akustycznie.

Nr	Nr pkt	X	Y	adres
		Układ 1992 EPSG:2180		
1	PA_1	426194,873	309629,997	Zielona 19, Opole
2	PA_2	424136,044	312826,674	Podhalańska 1, Opole
3	PA_3	422907,044	317015,840	Józefa Mehoffera 16, Opole
4	PA_4	419590,300	323565,710	Stawy 5, Dobrzeń Wielki
5	PA_5	419106,848	324085,809	Stefana Żeromskiego 9, Dobrzeń Wielki
6	PA_6	416430,940	325913,061	Piaskowa 14, Chróścice
7	PA_7	408419,257	335935,834	Kolejowa 48, Karłowice
8	PA_8	404264,278	341641,724	Kolejowa 66, Mąkoszyce
9	PA_9	422433,585	317363,804	Basztowa 10, Czarnowasy
10	PA_10	418848,848	324133,359	Henryka Sienkiewicza 10, Dobrzeń Wielki
11	PA_11	398715,311	347159,535	Borucice 26
12	PA_12	417023,958	325402,375	Augusta Kośnego 21, Chróścice
13*	PA_13 rezerwa	402101,095	344518,645	Smolarnik 17, Rogalice

- b) W pomiarach, o których mowa w punkcie VIII.1a uwzględnić wszystkie pociągi poruszające się na szlaku kolejowym, niezależnie od toru, po którym się poruszają (dotyczy to w szczególności odcinków, na których oprócz torów głównych nr 1 i 2 znajdują się jeszcze inne tory szlakowe).
- c) Analizę we wskazanym zakresie wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, oraz organom ochrony środowiska - starostom powiatów, przez które przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie, tj. staroście: opolskiemu, brzeskiemu oraz namysłowskiemu i Prezydentowi Miasta Opola.

IX. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

X. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, reprezentowana przez pełnomocnika - Panią Magdalenę Kozyrę, wnioskiem nr IOS6.452.23.2021.AŁ.5.ISW-01850-I z dnia 31.08.2021r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 01.09.2021r.), zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. cyt. „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej” w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – województwo opolskie”.

Do w/w wniosku dołączono:

- Kartę informacyjną przedsięwzięcia (Kip) w 3 egz. + 3 płyty CD;
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (1 egz.);
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zapisem w formie elektronicznej (3 egz.);
- urzędowo poświadczony odpis pełnomocnictwa udzielonego Pani Ewie Makosz i Magdalenie Kozyrze wraz z dowodem dokonanej opłaty skarbowej za oba pełnomocnictwa;

- dowód wpłaty należnej opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przy piśmie nr IOS6.452.23.2021.AŁ.6.ISW-01850-I z dnia 14.09.2021r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), inwestor przedłożył aneks nr 1 do Karty informacyjnej przedsięwzięcia, wykaz działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie oraz działek, na które będzie ono oddziaływać (w formie elektronicznej).

W myśl zapisu art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt t) ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu.

Dla przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach m.in. dla linii kolejowej. W związku z zapisami cytowanego wyżej art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, organ nie dokonał, wskazanej w art. 80 ust. 2 tej ustawy, analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 09.09.2021r., informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl). Nr karty 392/2021. Ponadto informację, o której mowa wyżej oraz Kartę informacyjną przedsięwzięcia umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko (dalej Baza ooś).

Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 (*przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1*), w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 (*linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.3)*), rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839).

Inwestor we wniosku wskazał, że w ramach przedmiotowej inwestycji będą realizowane również przedsięwzięcia kwalifikujące się do § 3 ust. 2 pkt 2) ww. rozporządzenia, w związku z:

- § 3 ust. 1 pkt 62 (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 (...)*);
- § 3 ust. 1 pkt 31 (*instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko*);
- § 3 ust. 1 pkt 71 (*rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową*);
- § 3 ust. 1 pkt 7 (*napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6*);
- § 3 ust. 1 pkt 8 (*instalacje radiokomunikacyjne, radionawigacyjne i radiolokacyjne, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 7, z wyłączeniem radiolinii, emitujące pola elektromagnetyczne o częstotliwościach od 0,03 MHz do 300 000 MHz, w których równoważna moc promieniowana izotropowo wyznaczona dla pojedynczej anteny wynosi nie mniej niż:*).

Po przeanalizowaniu przedłożonych materiałów, tut. organ stwierdził, że zakres przedmiotowej inwestycji nie obejmuje przedsięwzięć kwalifikujących się do § 3 ust. 1: pkt 31, pkt 71, pkt 7 ww. rozporządzenia.

Ponadto, 4 czerwca 2022r., weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 maja 2022r. *zmieniające rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2022r., poz. 1071), które w § 1 pkt 2) litera b) uchyliło pkt 8 w § 3 ust. 1 rozporządzenia zmienianego. Jednocześnie w myśl zapisów § 2 zmieniającego rozporządzenia, do przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia zmienianego, w przypadku których, przed dniem 4 czerwca 2022r., nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1 ustawy ooś lub zgłoszeń, o których mowa w art. 72 ust. 1a tej ustawy, stosuje się przepisy w brzmieniu nadanym rozporządzeniem zmieniającym.

Za strony postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uznano, zgodnie z zapisami art. 74 ust. 3a w/w ustawy ooś, wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, to zgodnie z brzmieniem art. 49 ustawy Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś, o wszystkich etapach prowadzonego postępowania strony informowane były w formie zawiadomień, wywieszanych na okres 14 dni. Zawiadomienie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.1 z 08.09.2021r. o wszczęciu postępowania, wywieszane zostało:

- na tablicach ogłoszeń w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu), Urzędzie Gminy Dobrzeń Wielki, Urzędzie Gminy Popielów, Urzędzie Gminy Lubsza, Urzędzie Miejskim Namysłów, Urzędzie Miasta Opola, Urzędzie Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice,
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. w obrębach: Opole, Groszowice, Malina, Nowa Wieś Królewska, Zakrzów, Wróblin, Czarnowąsy, Borki, Brzezcie, Dobrzeń Mały, Dobrzeń Wielki, Chróścice, Stare Siółkowice, Nowe Siółkowice, Popielów, Karłowice, Kurznie, Tarnowiec, Mąkoszyce, Nowy Świat, Rogalice, Borucice, Dobrzyń, Śmiechowice, Brzozowiec, Biskupice,

oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej Bip) na stronie:

- RDOŚ w Opolu,
- Urzędu Gminy Dobrzeń Wielki,
- Urzędu Gminy Popielów,
- Urzędu Gminy Lubsza,
- Urzędu Miejskiego w Namysłowie,
- Urzędu Miasta Opola,
- Urzędu Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice.

W zawiadomieniu tym wskazano, że zgodnie z art. 49 ww. Kpa, zawiadomienie stron o kolejnych etapach prowadzonego postępowania następować będzie w formie publicznego obwieszczenia, przez udostępnienie każdego następnego zawiadomienia wyłącznie w BIP na stronie podmiotowej RDOŚ.

Zgodnie z art. 6 a) ustawy ooś, jeżeli przedsięwzięcie, dla którego jest wydawana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma być realizowane na terenie położonym na obszarze właściwości miejscowej dwóch lub więcej organów opiniujących lub uzgadniających, orzekanie w imieniu tych organów należy do organu, na obszarze właściwości miejscowej którego znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w obszarze działania:

- ✓ Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu (zwanego dalej PPIS w Opolu),
- ✓ Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Brzegu,
- ✓ Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Namysłowie.

Największa/większa część inwestycji znajduje się w obszarze właściwości PPIS w Opolu.

W związku z powyższym, w trakcie prowadzonego postępowania tut. organ, na podstawie art. 64 ustawy ooś, zwrócił się odpowiednio:

- pismem nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.8 z 20.09.2021r., do PPIS w Opolu,
- pismem nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.9 z 20.09.2021r., do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu,

z prośbą o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W dniu 27.09.2021r. do wiadomości tut. organu, wpłynęło pismo PPIS w Opolu, skierowane do Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu (zwanego dalej OPWIS), z wnioskiem o przejęcie wszystkich czynności z zakresu zapobiegawczego nadzoru sanitarnego, związanych z przedmiotowym postępowaniem. O przejęciu czynności, o których mowa wyżej związanych z przedmiotowym przedsięwzięciem, OPWIS poinformował przy piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z dnia 01.10.2021r.

W dniu 27.09.2021r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu, informujące o przekazaniu, zgodnie z właściwością, wniosku RDOŚ w Opolu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.9 z 20.09.2021r., do Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach (zwanego dalej Dyrektorem PGW WP RZGW w Gliwicach).

W piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.10 z 01.10.2021r. tut. organ poinformował pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do ponaglenia do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej GDOŚ).

W piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 11.10.2021r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu) OPWIS wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazał również zakres raportu ooś, który powinien uwzględniać przewidywane oddziaływania na środowisko w zakresie emisji hałasu oraz propozycje działań mających na celu ograniczenia negatywnych oddziaływań na środowisko.

Dyrektor PGW WP RZGW w Gliwicach pismem nr GL.RZŚ.435.91.2021.KWK2 z 11.10.2021r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 18.10.2021r.), cyt. „stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko” przedmiotowego przedsięwzięcia i określił zakres raportu ooś.

Opinię sanitarną OPWIS oraz opinię Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach) umieszczono w Bazie ooś.

Mając na względzie przesłanki wym. w art. 63 ust. 1. ustawy ooś oraz powyższe opinie, w postanowieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.16 z 29.10.2021r. RDOŚ w Opolu, nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu ooś dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a postanowieniem nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.18 z 22.11.2021r. zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez Inwestora przedmiotowego raportu ooś.

Informację o ww. postanowieniach umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniach 02.11.2021r. i 22.11.2021r., nr kart odpowiednio: 481/2021, 508/2021 oraz umieszczono w Bazie ooś.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.16 z 29.10.2021r. oraz nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.19 z 22.11.2021r.

Przy piśmie nr IRETS4.452.21.2022.AŁ.4.IRE-03073-I z 19.09.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 20.09.2022r.), Inwestor złożył raport ooś dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej” w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – województwo opolskie”, opracowany przez SYSTRA S.A. Oddział w Polsce, Biuro Projektowo – Konsultingowe BPK Mosty s.c., pod kierownictwem Pana Michała Jaśkiewicza, marzec 2022r. oraz uaktualnioną mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać.

Ponadto, przy ww. piśmie z 19.09.2022r., Inwestor przedłożył kopię pełnomocnictwa, udzielonego Panu Pawłowi Sarnackiemu, pełny odpis KRS oraz dowód uiszczenia opłaty skarbowej za udzielenie pełnomocnictwa.

Informację o raporcie ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 22.09.2022r.; nr karty 433/2022. Ponadto raport ooś, umieszczono w Bazie ooś.

Postanowieniem nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.20 z 21.09.2022r. tutejszy organ podjął zawieszono postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.21 z 21.09.2022r. tut. organ poinformował Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia do GDOŚ.

Jednocześnie RDOŚ w Opolu, w piśmie:

- nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.22 z 21.09.2022r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, wystąpił o opinię do OPWIS;
- nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.23 z 21.09.2022r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.24 z 21.09.2022r. organ poinformował strony o etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

Ponadto, zgodnie z zapisami art. 33 ust. 1 ustawy ooś, organ podał do publicznej wiadomości, w formie zawiadomienia (nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.25 z 27.09.2022r.), informacje o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś:

- na tablicach ogłoszeń w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, Urzędzie Gminy Dobrzeń Wielki, Urzędzie Gminy Popielów, Urzędzie Gminy Lubsza, Urzędzie Miejskim Namysłów, Urzędzie Miasta Opola, Urzędzie Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice,
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. w obrębach: Opole, Groszowice, Malina, Nowa Wieś Królewska, Zakrzów, Wróblin, Czarnowąsy, Borki, Brzezcie, Dobrzeń Mały, Dobrzeń Wielki, Chróścice, Stare Siołkowice, Nowe Siołkowice, Popielów, Karłowice, Kurznie, Tarnowiec, Mąkoszyce, Nowy Świat, Rogalice, Borucice, Dobrzyń, Śmiechowice, Brzozowiec, Biskupice,

oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej Bip) na stronie:

- RDOŚ w Opolu,
- Urzędu Gminy Dobrzeń Wielki,
- Urzędu Gminy Popielów,
- Urzędu Gminy Lubsza,
- Urzędu Miejskiego w Namysłowie,
- Urzędu Miasta Opola,
- Urzędu Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwu do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z uzupełnieniami.

Dnia 10.10.2022r. do tut. urzędu, wpłynęło pismo Pani Anieli B. zawierające prośbę o:

- udzielenie informacji na temat prac jakie planowane będą na linii kolejowej, w Borucicach, w strefie buforowej 200m,
- wyjaśnienie znaczenia oznaczeń (linii) zawartych cyt. „na mapce”,
- wyjaśnienie roli strefy buforowej 200m i wskazanie, czy przewidziano w tej strefie wyburzenia.

W związku z brakiem możliwości udzielenia szczegółowych wyjaśnień w powyższym zakresie, przy piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.32 z 18.10.2022r. pismo Pani Anieli B. zostało przekazane Inwestorowi, celem ustosunkowania się do jego treści i udzielenia odpowiedzi Pani Anieli B.

Do uwag wniesionych przez Panią Anielę B. odniesiono się w dalszej części decyzji.

W dniu 13.10.2022r. do tut. urzędu, wpłynęły uwagi 32 mieszkańców wsi Borucice, do których odniesiono się także w dalszej części uzasadnienia.

W piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 27.10.2022r., OPWIS, zaopiniował pozytywnie, pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie WII, wnosząc równocześnie poniższe uwagi cyt.:

- *„w celu oceny rzeczywistego oddziaływania hałasu pochodzącego od zmodernizowanej linii kolejowej wykonać pomiary hałasu (w ramach analizy porealizacyjnej) na granicy terenów normowanych akustycznie (wg. lokalizacji podanej w Tab. 85 opracowania „Raport...”) oraz zastosować dodatkowe rozwiązania techniczne lub organizacyjne, gdy standardy jakości środowiska związane z emisją hałasu zostaną przekroczone,*
- *w przypadku wystąpienia przekroczenia poziomu hałasu 30,0 dB w porze nocnej wewnątrz pomieszczeń w budynku przy ul. Duńskiej 2 w Opolu (wg. Tab. 82 opracowania „Raport...”) zastosować w ww. budynku rozwiązania przegród budowlanych (ściany i okna) o zwiększonej izolacyjności akustycznej”.*

Dnia 31.10.2022r. do tut. urzędu, wpłynęły uwagi Pani Sabiny M. reprezentowanej przez Kancelarię Adwokacką – Adwokat Annę Supel-Kołtowską, dot. wywłaszczenia i odszkodowania za działki nr 199/1 i 199/2 w obrębie Borucice, zlokalizowane w pobliżu planowanej inwestycji. Przy piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.33 z 04.11.2022r. zostały one przekazane Inwestorowi, celem ustosunkowania się do ich treści.

Zastępca Dyrektora RZGW w Gliwicach, w piśmie nr GL.RZŚ.4360.56.2022.KWK.1 z 27.10.2022r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 04.11.2022r.), wystąpił do RDOŚ w Opolu o wezwanie Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, we wskazanym zakresie.

W związku z powyższym, w piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.34 z 07.11.2022r., wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu ooś.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.35 z 07.11.2022r., poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

Po analizie treści przedłożonych materiałów, w piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.36 z 18.11.2022r., RDOŚ w Opolu wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu ooś dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o czym poinformował strony postępowania w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.37 z 18.11.2022r.. Do złożenia dodatkowych wyjaśnień wezwano Inwestora w kolejnym piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.38 z 13.12.2022r.

W ww. pismach, na podstawie art. 36 ww. ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej Kpa, poinformowano Inwestora, że sprawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 ww. ustawy, z uwagi na jej skomplikowany charakter oraz konieczność uzupełnienia dokumentacji, przy czym, rozpatrzenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano w terminie 60 dni od daty otrzymania kompletnego uzupełnienia dotyczącego wskazanych, w wezwaniach z 18.11.2022r. i 13.12.2022r. braków, zawiadamiając równocześnie o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia.

W pismach: Nr IRETS4.452.21.2022.AŁ.7.IRE-03073-I z 03.11.2022r. oraz nr IRETS4.452.21.2022.AŁ.8.IRE-03073-I z 08.12.2022r., skierowanych odpowiednio do stron postępowania tj: Pani Anieli B. oraz Pani Sabiny M. reprezentowanej przez Kancelarię Adwokacką –Adwokat Annę Supeł –Koftowską ul. Grabiszyńska 17/1 Wrocław, Inwestor przekazał, do wiadomości RDOS w Opolu, wyjaśnienia dotyczące poruszanych przez ww. strony kwestii.

Przy piśmie nr IRETS4.452.21.2022.AŁ.9.IRE-03073-I z 16.12.2022r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył odpowiedź na wezwanie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.34 z 07.11.2022r. (braki zgłoszone przez Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach).

W kolejnych pismach:

- nr IRETS4.452.21.2022.AŁ.10.IRE-03073-I z 22.12.2022r., Pełnomocnik Inwestora poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś (odpowiedź na wezwanie nr: WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.36 z 18.11.2022r. oraz nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.38 z 13.12.2022r.), w terminie do dnia 20.01.2023r.,
- nr IRETS4.452.1.2023.AŁ.2.IRE-03073-I z 20.01.2023r., Pełnomocnik Inwestora poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś (odpowiedź na wezwanie nr: WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.36 z 18.11.2022r. oraz nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.38 z 13.12.2022r.), w terminie do dnia 10.02.2023r.,
- nr IRETS4.452.1.2023.AŁ.4.IRE-03073-I z 10.02.2023r., Pełnomocnik Inwestora poinformował o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś (odpowiedź na wezwanie nr: WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.36 z 18.11.2022r. oraz nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.38 z 13.12.2022r.), w terminie do dnia 24.02.2023r..

Przy piśmie nr IRETS4.452.1.2023.AŁ.5.IRE-03073-I z 17.02.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 20.02.2023r.), Inwestor przedłożył tekst jednolity raportu ooś. Informację o raporcie ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 22.02.2023r.; nr karty 150/2023. Ponadto raport ooś, umieszczono w Bazie ooś.

Po analizie przedłożonych materiałów dokumentację uznano za kompletną i w piśmie:

- nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.39 z 21.02.2023r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o opinię do OPWIS,
- nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.40 z 21.02.2023r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o uzgodnienie do RZGW w Gliwicach.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.41 z 21.02.2023r.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.42 z 23.02.2023r., organ ponownie podał do publicznej wiadomości informację o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś :

- na tablicach ogłoszeń w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu), Urzędzie Gminy Dobrzeń Wielki, Urzędzie Gminy Popielów, Urzędzie Gminy Lubsza, Urzędzie Miejskim Namysłów, Urzędzie Miasta Opola, Urzędzie Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice,
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. w obrębach: Opole, Groszowice, Malina, Nowa Wieś Królewska, Zakrzów, Wróblin, Czarnowasy, Borki, Brzezcie, Dobrzeń Mały, Dobrzeń Wielki, Chróścice, Stare Siołkowice, Nowe Siołkowice, Popielów,

Karłowice, Kurznie, Tarnowiec, Mąkoszyce, Nowy Świat, Rogalice, Borucice, Dobrzyń, Śmiechowice, Brzozowiec, Biskupice,
oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej Bip) na stronie:

- RDOŚ w Opolu,
- Urzędu Gminy Dobrzeń Wielki,
- Urzędu Gminy Popielów,
- Urzędu Gminy Lubsza,
- Urzędu Miejskiego w Namysłowie,
- Urzędu Miasta Opola,
- Urzędu Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwa do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z uzupełnieniami.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków do tut. urzędu, nie wpłynęły żadne uwagi ze strony społeczeństwa.

OPWIS, w piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 24.03.2023r., zaopiniował pozytywnie, pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie WII, z następującą uwagą cyt.:

„w celu oceny rzeczywistego oddziaływania hałasu pochodzącego od zmodernizowanej linii kolejowej wykonać pomiary hałasu (w ramach analizy porealizacyjnej) na granicy terenów normowanych akustycznie (wg. lokalizacji podanej w Tab. 90 opracowania „Raport...”) oraz zastosować dodatkowe rozwiązania techniczne lub organizacyjne, gdy standardy jakości środowiska związane z emisją hałasu zostaną przekroczone.

Ww. uwaga, jako warunek, została uwzględniona w nin. decyzji.

RZGW w Gliwicach, w piśmie nr GL.RZŚ.4360.56.2022.KWK.3 z 23.03.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 30.03.2023r.), zwrócił się do RDOŚ w Opolu ponownie o wezwanie Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, wskazując zakres uzupełnienia.

W związku z powyższym, w piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.49 z 03.04.2023r., wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, w zakresie wskazanym przez RZGW w Gliwicach.

W ww. piśmie, na podstawie art. 36 ww. ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej Kpa, poinformowano Inwestora, że sprawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 ww. ustawy, co podyktowane jest skomplikowanym charakterem sprawy oraz koniecznością uzupełnienia dokumentacji.

Jednocześnie, rozpatrzenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano w terminie 60 dni od daty otrzymania kompletnego uzupełnienia, zawiadamiając równocześnie o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia.

Przy piśmie nr IRETS4.452.1.2023.AŁ.9.IRE-03073-I z 28.04.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 02.05.2023r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś (aneks nr 3). Informację o uzupełnieniu raportu ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 09.05.2023r.; nr karty 280/2023. Ponadto uzupełnienie raportu ooś, umieszczono w Bazie ooś.

Mając na uwadze powyższe, w piśmie nr:

- WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.50 z 09.05.2023r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, wystąpiono do OPWIS, z zapytaniem, czy organ ten podtrzymuje swoje stanowisko, wyrażone w piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 24.03.2023r.,
- WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.51 z 09.05.2023r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, ponownie wystąpiono o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach.

Poinformowanie stron o kolejnych etapach postępowania nastąpiło w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.52 z 09.05.2023r.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.53 z 23.05.2023r., organ ponownie podał do publicznej wiadomości informację o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś :

- na tablicach ogłoszeń w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu), Urzędzie Gminy Dobrzeń Wielki, Urzędzie Gminy Popielów, Urzędzie Gminy Lubsza, Urzędzie Miejskim Namysłów, Urzędzie Miasta Opolą, Urzędzie Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice,
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. w obrębach: Opole, Groszowice, Malina, Nowa Wieś Królewska, Zakrzów, Wróblin, Czarnowąsy, Borki, Brzezcie, Dobrzeń Mały, Dobrzeń Wielki, Chróścice, Stare Siołkowice, Nowe Siołkowice, Popielów, Karłowice, Kurznie, Tarnowiec, Mąkoszyce, Nowy Świat, Rogalice, Borucice, Dobrzyń, Śmiechowice, Brzozowiec, Biskupice,

oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej Bip) na stronie:

- RDOŚ w Opolu,
- Urzędu Gminy Dobrzeń Wielki,
- Urzędu Gminy Popielów,
- Urzędu Gminy Lubsza,
- Urzędu Miejskiego w Namysławie,
- Urzędu Miasta Opolą,
- Urzędu Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwa do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z uzupełnieniami.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków do tut. urzędu, nie wpłynęły żadne uwagi ze strony społeczeństwa.

Pismem nr IRETS4.452.1.2023.AŁ.11.IRE-03073-I z 02.06.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu), Pełnomocnik Inwestora wniósł o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

OPWIS, przy piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 01.06.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 05.06.2023r.) potwierdził, że podtrzymuje swoją opinię nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 24.03.2023r.

Dyrektor PGW WP RZGW w Gliwicach, w piśmie nr GL.RZŚ.4360.56.2022.KWK.5 z 12.06.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 15.06.2023r.), poinformował o planowanym załatwieniu przedmiotowej sprawy w terminie do dnia 11 lipca 2023r.

Przy piśmie nr IRETS4.452.1.2023.AŁ.12.IRE-03073-I z 22.06.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 23.06.2023r.), Inwestor przekazał dodatkowe wyjaśnienia do przedłożonego uzupełnienia raportu ooś (aneks nr 3). Informację o uzupełnieniu raportu ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 26.06.2023r.; nr karty 359/2023. Ponadto uzupełnienie raportu ooś, umieszczono w Bazie ooś.

Mając na uwadze powyższe, w piśmie nr:

- WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.60 z 26.06.2023r., na podstawie zapisów art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, ponownie wystąpiono do OPWIS, z zapytaniem, czy organ ten podtrzymuje swoje stanowisko, wyrażone wcześniej w piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 24.03.2023r. i podtrzymane przy piśmie z 01.06.2023r.,

- WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.61 z 26.06.2023r., przesłano ww. uzupełnienie, Dyrektorowi PGW WP RZGW w Gliwicach, celem uwzględnienia go przy uzgadnianiu warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.62 z 26.06.2023r. poinformowano Pełnomocnika Inwestora o zmianie terminu załatwienia sprawy, a także o przysługującym stronom prawie do ponaglenia.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.63 z 26.06.2023r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.64 z 30.06.2023r., organ ponownie podał do publicznej wiadomości informację o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania uzgodnienia i opinii,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś :

- na tablicach ogłoszeń w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu), Urzędzie Gminy Dobrzeń Wielki, Urzędzie Gminy Popielów, Urzędzie Gminy Lubsza, Urzędzie Miejskim Namysłów, Urzędzie Miasta Opoła, Urzędzie Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice,
- w pobliżu miejsca realizacji inwestycji tj. w obrębach: Opole, Groszowice, Malina, Nowa Wieś Królewska, Zakrzów, Wróblin, Czarnowasy, Borki, Brzezcie, Dobrzeń Mały, Dobrzeń Wielki, Chróścice, Stare Siołkowice, Nowe Siołkowice, Popielów, Karłowice, Kurznie, Tarnowiec, Mąkoszyce, Nowy Świat, Rogalice, Borucice, Dobrzyń, Śmiechowice, Brzozowiec, Biskupice,

oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej Bip) na stronie:

- RDOŚ w Opolu,
- Urzędu Gminy Dobrzeń Wielki,
- Urzędu Gminy Popielów,
- Urzędu Gminy Lubsza,
- Urzędu Miejskiego w Namysławie,
- Urzędu Miasta Opoła,
- Urzędu Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice.

W celu ułatwienia dostępu społeczeństwu do dokumentacji sprawy, w ww. zawiadomieniu podano link, pod którym zamieszczono raport ooś wraz z uzupełnieniami.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków do tut. urzędu, nie wpłynęły żadne uwagi ze strony społeczeństwa.

W dniu 02.07.2023r. Grand Agro Fundacja Ochrony Środowiska Naturalnego, 05-100 Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Sportowa 30/B, działając na podstawie art. 31 § 1 pkt 2 Kpa, oraz art. 44 ust. 1 ustawy ooś, wystąpiła z wnioskiem o dopuszczenie do udziału w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, na prawach strony.

W postanowieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.71 z 06.07.2023r. RDOŚ w Opolu, dopuścił Grand Agro Fundację Ochrony Środowiska Naturalnego, Nowy Dwór Mazowiecki, do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.72 z 06.07.2023r., o powyższym poinformowano strony postępowania.

Informację o ww. postanowieniu umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 12.07.2023r., nr karty: 388/2023.

OPWIS, przy piśmie nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 14.07.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 17.07.2023r.) potwierdził, że podtrzymuje swoją wcześniejszą opinię nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 24.03.2023r.

Dyrektor PGW WP RZGW w Gliwicach, postanowieniem nr GL.RZŚ.4360.56.2022.KWK.6 z 11.07.2023r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 17.07.2023r.), uzgodnił warunki realizacji inwestycji w proponowanym wariantcie, wskazując dla etapu realizacji i eksploatacji łącznie 25 warunków.

Określając środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, zawarte w punktach II-VII niniejszej decyzji, uwzględniono zapisy:

a) postanowienia Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach nr GL.RZŚ.4360.56.2022.KWK.6 z 11.07.2023r.,

b) opinii OPWIS nr NZ.9022.4.6.2021.ZD z 24.03.2023r.,

przy czym pominięto te warunki ww. uzgodnienia i opinii, które wynikają bezpośrednio z przepisów prawa, albo zostały sformułowane w sposób zbyt ogólny lub nieprecyzyjny.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.73 z 14.08.2023r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej, oraz o możliwości wypowiedzenia się zgodnie z art. 10 Kpa, co do zebranego materiału dowodowego.

W okresie, przewidzianym do składania uwag i wniosków strony nie wniosły żadnych uwag i zastrzeżeń.

W piśmie nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.74 z 25.08.2023r. tuż organ poinformował Pełnomocnika Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa oraz przysługującym stronom prawie do ponaglenia do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej GDOŚ).

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.2.2021.MSe.75 z 25.08.2023r., o powyższym poinformowano strony postępowania.

Po analizie kompletu przedłożonych dokumentów organ stwierdził, co następuje.

Przedmiotowe przedsięwzięcie pn.: „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów” – województwo opolskie”, obejmuje modernizację linii kolejowej nr 277 od km ok. -1+261 do km ok. 53+240 oraz linii kolejowej nr 132 od km ok. 93+750 do km ok. 94+508.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w całości w województwie opolskim, na terenie miasta Opole oraz gmin: Dobrzeń Wielki, Popielów, Lubsza i Namysłów.

Teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia jest terenem głównie płaskim i przechodzi w większości przez tereny rolnicze oraz zabudowane, w mniejszym stopniu przez tereny leśne i użytki zielone.

Powierzchnia terenu zajętego przez inwestycję wynosi ok. 1 026 ha.

W przedłożonym na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie oś, przeanalizowano wariant W0, rekomendowany WII oraz racjonalne warianty alternatywne WI i WIII.

Wariant W0, polega na niepodejmowaniu przedsięwzięcia tzn., że w tym przypadku, zagospodarowanie terenu w miejscu planowanej inwestycji, w przypadku braku jej realizacji, pozostanie w obecnym kształcie. Brak realizacji projektowanej inwestycji przyczyni się do dalszego pogarszania warunków komunikacyjnych, zmniejszenie bezpieczeństwa i płynności ruchu kolejowego.

Modernizację przedmiotowego odcinka linii kolejowej C-E 30 planuje się prowadzić po istniejącym śladzie, z lokalnymi korektami przebiegu z uwagi na konieczność

dostosowania geometrii do wymaganych parametrów technicznych. Układy torowe, kilometraż oraz zasięg terenu objętego realizacją inwestycji w każdym z analizowanych wariantów są jednakowe. Różnice między wariantami dotyczą rozwiązań zakresu i sposobu prowadzonych prac na niektórych obiektach inżynierskich i inżynierskich, co przedstawia poniższa tabela.

Lp	Przybliżony kilometraż istniejący	Przybliżony kilometraż projektowany	Rodzaj obiektu	Przeszkoda	Wariant alternatywny WI	Wariant rekomendowany WII	Wariant alternatywny WIII
1.	ok. 2+218	ok. 2+214	wiadukt drogowy	ul. Mikołaja Reja w Opolu	rozbiórka	rozbiórka i budowa nowego obiektu	brak prac
2.	ok. 2+732	ok. 2+747	wiadukt drogowy	droga wojewódzka nr 435 (ul. Kowalczyków) w Opolu	brak prac	rozbiórka i budowa nowego obiektu	brak prac
3.	ok. 7+314	ok. 7+314	wiadukt	ul. Luboszycka w Opolu	rozbudowa obiektu w zakresie wykonania płaszcza żelbetowego na sklepieniu - dla spełnienia wymagań nośności zgodnie z OPZ	rozbudowa obiektu w zakresie wykonania płaszcza żelbetowego na sklepieniu - dla uzyskania nośności $\alpha = 1,21$	rozbiórka i budowa nowego obiektu
4.	ok. 8+148	ok. 8+149	przepust	rów odwodnienia torowego	remont obiektu	rozbiórka i budowa nowego obiektu	brak prac
5.	ok. 9+174	ok. 9+174	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nowego obiektu	remont obiektu	brak prac
6.	ok. 12+738	ok. 12+753	most	rz. Mała Panew	rozbudowa w zakresie: - rozbiórka istniejących i budowa nowych przęseł w T1, - wzmocnienie konstrukcji przęseł w T2 - poprzecznice dla uzyskania parametrów wymaganych OPZ i prędkości $V=60\text{km/h}$ przejazdu NORKI, - wykonanie gruntu zbrojonego za przyczółkami, - wzmocnienie posadowienia filarów przez wykonanie ścian szczelnych obwodowych oraz oczepu zespajającego ściany szczelne z istniejącą ławą fundamentową, - wykonanie płaszczy żelbetowych na podporach, - zastosowanie tłumików STU	rozbudowa obiektu w zakresie: - rozbiórka i budowa nowych przęseł w torze nr 1, - wzmocnienie konstrukcji przęseł w torze nr 2 uzyskania nośności $\alpha = 1,21$, - wykonanie gruntu zbrojonego za przyczółkami, - wzmocnienie posadowienia filarów - dla uzyskania nośności $\alpha = 1,21$, - wykonanie płaszczy żelbetowych na podporach, - zastosowanie tłumików STU	rozbiórka i budowa nowego obiektu
7.	ok. 33+046	ok. 33+056	przepust	Rów (ciek bez nazwy)	remont obiektu	rozbiórka i budowa nowego obiektu	brak prac
8.	ok. 49+919	ok. 49+920	most	Kanał Smortawa (rzeka Boruta)	rozbiórka i budowa nowego obiektu	remont obiektu	brak prac

Wszystkie analizowane warianty przedmiotowej inwestycji w znacznym stopniu nakładają się na istniejący ślad linii kolejowej C-E 30. W każdym z wariantów powierzchnia wycinki drzew będzie jednakowa, z uwagi na taką samą zajętość terenu.

W odniesieniu do środowiska przyrodniczego poziom oddziaływania realizacji wszystkich wariantów będzie podobny.

Z przedstawionej w przedłożonej dokumentacji oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze wynika, że najkorzystniejszy jest wariant rekomendowany WII, z uwagi na fakt, iż obejmuje on budowę 3 nowych przepustów pełniących funkcję przejść dla płazów. Wariant ten będzie umożliwiał swobodną migrację małych zwierząt. Potencjalnie większy wpływ tego wariantu na etapie realizacji (prace ziemne), czyli możliwość uśmiercania osobników, zostanie zminimalizowane, przez zastosowanie odpowiednich działań, takich jak np. tymczasowe wygradzenia herpetologiczne placu budowy.

Oddziaływanie na ludzi i dobra materialne na etapie realizacji inwestycji, będzie występować z takim samym nasileniem dla wszystkich analizowanych wariantów. Natomiast koszty budowy wariantu rekomendowanego WII w porównaniu z racjonalnymi wariantami alternatywnymi (WI oraz WIII) są większe, w związku z większym zakresem prac na obiektach inżynierskich. Jednakże, w dalszej perspektywie związanej z kolizyjnością, bezpieczeństwem, dodatkowymi pracami naprawczymi, wariant rekomendowany WII jest bardziej opłacalny, ponieważ prace realizacyjne na obiektach inżynierskich i inżynierskich mają charakter docelowy i nie będą generować późniejszych problemów z utrzymaniem i kolejną ingerencją w te obiekty.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz we wszystkich trzech wariantach będzie przybliżone – przy czym wariant rekomendowany WII będzie miał potencjalnie najbardziej korzystny wpływ na krajobraz, ze względu na potencjalnie dłuższą trwałość nowo wybudowanych obiektów (w wariantach alternatywnych część obiektów przewidziano jedynie do remontu/przebudowy).

Najmniejsze oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne, w tym również JCWP oraz JCWPd związane będzie z realizacją wariantu rekomendowanego (WII), który przewiduje zasadniczo budowę nowych obiektów (mostów/przepustów), zamiast napraw/przebudów/ obiektów istniejących. Gwarantuje to możliwość ich eksploatacji przez dłuższy czas, bez potrzeby wykonywania prac remontowych. W pozostałych wariantach spodziewać się można, w niedalekiej przyszłości, kolejnych prac konserwacyjnych/naprawczych, które mogłyby stworzyć ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych.

Analizowane warianty alternatywne (WI oraz WIII), w zakresie oddziaływania akustycznego są identyczne, jak wariant rekomendowany (WII), co wynika z identycznych danych, mających wpływ na zasięg akustycznego oddziaływania na środowisko (prędkość przejazdu, ilość wagonów, natężenie ruchu). W związku z powyższym, wszystkie warianty jednakowo oddziałują na środowisko akustyczne i tereny/budynki mieszkaniowe podlegające ochronie akustycznej.

W zakresie gospodarki odpadami, w związku z niewielkimi różnicami pomiędzy wariantami, również różnice w ilości powstających odpadów są niewielkie.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę jest wariantem optymalnym, najkorzystniejszym środowiskowo. Jednocześnie pozwala podnieść techniczne i użytkowe parametry linii względem stanu istniejącego i ma na celu:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju;
- podwyższenie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego;
- poprawę punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych;
- osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych wymaganych dla wyznaczonych kodów ruchu według TSI: P4-F2;
- skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków do/od odbiorców/nadawców oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych;
- poprawę przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg;
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego;
- poprawę komfortu jazdy i obsługi pasażerów;

- wyposażenie linii kolejowej w nowoczesne systemy informacji podróżnych i monitoringu;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków;
- racjonalizację kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury;
- ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na przedmiotowych stacjach;
- zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów;
- zmianę organizacji pracy połączonych stacji pracujących w jednym układzie sterowania LCS przy zachowaniu możliwości lokalnej obsługi wybranych rejonów stacji;
- zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (nowoczesne systemy i urządzenia przejazdowe, znaczne ograniczenie przejazdów kat. F, poprawa widoczności na przejazdach, uzyskanie normatywnych kątów skrzyżowania);
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego poprzez budowę (w uzasadnionych przypadkach) skrzyżowań dwupoziomowych;
- przebudowę układu dróg dojazdowych i technologicznych wraz z zabezpieczeniem przejazdów w poziomie szyn i dostosowanie ich do nowych sposobów obsługi ruchu;
- optymalizację nakładów inwestycyjnych i kosztów utrzymania;
- poprawę funkcjonowania elementów infrastruktury kolejowej związana z poprawą niezawodności zasilania urządzeń, oświetlenia głowic rozjazdowych oraz terenów rozrządowych i przeładunkowych, zmniejszenie wpływu opadów śniegu na funkcjonowanie rozjazdów, wzrost bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych;
- zapewnienie odpowiedniej odporności infrastruktury objętej projektem na obecne i prognozowane zmiany klimatu;
- dostosowanie istniejącego uzbrojenia terenu do nowej infrastruktury kolejowej;
- usprawnienie odwodnienia projektowanej infrastruktury kolejowej w celu jej poprawnego funkcjonowania.

Po analizie treści przedłożonych materiałów, biorąc pod uwagę argumenty inwestora oraz fakt, że wariant wskazany przez inwestora jest jednocześnie wariantem korzystniejszym dla środowiska, w niniejszej decyzji, organ określił warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie inwestycyjnym WII, wnioskowanym do realizacji.

Za przewidywany moment rozpoczęcia oddziaływania inwestycji na środowisko uznano rozpoczęcie prac modernizacyjnych linii kolejowej.

W toku prowadzonego postępowania tuż. organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska i stwierdził co następuje.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji:

Zużycie wody i innych surowców

Ilość wykorzystanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii związana będzie głównie z etapem realizacji przedsięwzięcia tj. usunięciem drzew, obiektów i budową zapleczy technicznych, baz sprzętowo-magazynowych, modernizacją podtorza, budową obiektów inżynierskich i inżynierskich oraz wykonaniem prac wykończeniowych. Przy budowie przedmiotowego przedsięwzięcia zostaną użyte technologie powszechnie wykorzystywane w polskim sektorze budowlanym i wykazujące możliwie najmniejsze

oddziaływanie na środowisko. Do budowy zostaną wykorzystane m.in.: kruszywo, piasek, żwir, podkłady kolejowe, szyny stalowe, woda.

Na potrzeby realizacji inwestycji przewiduje się szacunkowe zużycie m.in.:

- szyn kolejowych 60E1 - ok. 360 000mb,
- szyn kolejowych 49E1 - ok. 12 150 mb,
- podkładów strunobetonowych – ok. 770 000 mb,
- tłucznia kolejowego 31,5 – 50 mm – ok. 470 000 t,
- warstwy ochronnej (podtorza) – ok. 230 000 m³.

Środowisko gruntowo-wodne

W trakcie prowadzonych prac budowlanych może wystąpić oddziaływanie linii kolejowej na środowisko gruntowo-wodne, w szczególności na wody powierzchniowe i podziemne. Oddziaływanie to będzie wiązać się przede wszystkim z budową/przebudową obiektów inżynierskich i inżynierskich (m.in. mosty na rzekach Brynica, Budkowiczanka, Stobrawa, Miałka, Smortawa), wykorzystywaniem sprzętu budowlanego oraz materiałów budowlanych, w tym generujących powstawanie odpadów.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w celu ograniczenia ryzyka: przedostawania się do wód substancji chemicznych, zanieczyszczenia ich materiałami budowlanymi i odpadami, zaburzenia przepływu wód oraz wycieku płynów eksploatacyjnych z maszyn oraz sprzętu budowlanego w wyniku ich awarii, jako działania ograniczające ww. ryzyko przewidziano organizowanie zaplecza budowy (w tym baz materiałowo-sprzętowych) poza terenami znajdującymi się w pobliżu cieków wodnych, a także poza obszarami zagrożenia powodzią oraz obszarami o silnie rozwiniętej sieci melioracyjnej (**punkt II.17. nin. decyzji**). oraz wyposażenie terenu budowy w sorbenty na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych (**punkt II.19. nin. decyzji**).

Ponadto, w celu zminimalizowania oddziaływania etapu realizacji inwestycji, na środowisko gruntowo-wodne Inwestor został zobowiązany do:

- prowadzenia bieżącej konserwacji sprzętu technicznego oraz tankowania sprzętu drobnego, w ściśle wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy, wyłożonych matami izolacyjnymi (**pkt II.20. nin. decyzji**);
- uzupełniania paliwa, w maszynach i urządzeniach, wyłącznie w odległości nie mniejszej niż 60 m od cieku lub zbiornika wodnego (**pkt II.20. nin. decyzji**);
- przechowywania płynów eksploatacyjnych (smary, paliwa, itp.) i substancji chemicznych w szczelnych zbiornikach/pojemnikach, poza bezpośrednim sąsiedztwem koryt rzek oraz bezzwłocznego usuwania wszelkich awaryjnych rozlań za pomocą środków sorpcyjnych (**pkt II.21. nin. decyzji**);
- gromadzenia wszelkich materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych (**pkt II.23. nin. decyzji**);
- składowania zdjętego humusu oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów, w wydzielonej części pasa robót, w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych i zapobiegający jego przesuszaniu lub mieszanemu z innymi gruntami oraz wykorzystania humusu do rekultywacji terenu w rejonie jego pozyskania (**pkt II.24.- II.25. nin. decyzji**);
- prowadzenia ruchu pojazdów budowlanych i maszyn po istniejącej sieci dróg gruntowych i utwardzonych oraz po projektowanych drogach tymczasowych i dojazdowych (**punkt II.5. i II.8. nin. decyzji**);
- wyposażenia zaplecza budowy w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami, systematycznie opróżnianymi przez specjalistyczne firmy.

Ponadto, w trakcie realizacji przedsięwzięcia Inwestor będzie zobowiązany stosować zasady, wynikające z wszelkich obowiązujących w tym zakresie przepisów oraz

postanowienia Dyrektora PGW WP RZGW w Gliwicach nr GL.RZŚ.4360.56.2022.KWK.6 z 11.07.2023r tj.:

- Wykonywać wszelkie prace w ramach planowanego przedsięwzięcia przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami paliw i płynów technicznych;
- Sprawdzać regularnie stan techniczny maszyn budowlanych i środków transportu, w celu wyeliminowania zanieczyszczenia gruntu w wyniku ewentualnego wycieku zanieczyszczeń do gruntu;
- W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać);
- Wszystkie zaplecza budowlane, w tym projektowaną nastawnię kontenerową Rogalice (na czas jej użytkowania), wyposażyć w mobilne sanitariaty, np. typu TOI-TOI, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe, regularnie opróżniane przez specjalistyczne firmy zewnętrzne na podstawie stosownych umów;
- Wytwarzane odpady magazynować selektywnie, w oznakowanych szczelnych pojemnikach lub kontenerach, w wydzielonych i przystosowanych miejscach, zabezpieczonych przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych (odpady niebezpieczne) i dostępem osób postronnych, w warunkach odpowiednio zabezpieczających przed przedostawaniem się substancji szkodliwych do środowiska gruntowo-wodnego oraz zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty w celu odzysku bądź unieszkodliwienia;
- W trakcie prac budowlanych, w miarę możliwości, chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń. Czas odwodnienia wykopów budowlanych ograniczyć do niezbędnego minimum;
- Wszelkie prace prowadzić w sposób zapobiegający trwałym zmianom stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie dolin rzecznych i obszarów podmokłych;
- Zapewnić, aby wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji wprowadzane do ziemi lub do cieków spełniały wymogi określone w rozporządzeniu w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych;
- Prace w ciekach lub w ich pobliżu, w tym roboty związane z obiektami inżynieryjnymi, prowadzić w następujący sposób:
 - eliminując lub ograniczając do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków,
 - ograniczając nieuzasadnione zmętnienie wód płynących,
 - minimalizując ingerencję w ukształtowanie koryt cieków oraz brzegów zbiorników wodnych,
 - ograniczając do niezbędnego minimum wprowadzanie w koryta cieków ciężkiego sprzętu i prowadzenie prac w korycie w okresie niskich stanów wód, jeżeli jest to możliwe,
 - zabezpieczając koryta cieków przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do wód materiałów budowlanych i odpadów,
 - w celu zapewnienia ciągłości przepływu wód w korytach cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na budowanych/przebudowywanych przejściach przez cieki, należy zastosować rozwiązania czasowe umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie bez narażenia wód cieków na niekontrolowane zanieczyszczenia oraz zachowanie swobodnego przepływu tych wód,

- nie powodując zawężania koryta i koncentracji nurtu bądź nadmiernego poszerzania koryta i wypływania nurtu,
 - wykorzystując rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, a które nie będą wpływać na pogorszenie stanu środowiska wodnego.
- Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować teren w granicach inwestycji.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się także odwadnianie wykopów. Wody z odwadniania, w pierwszej kolejności będą zrzucane do miejskiej lub gminnej sieci kanalizacyjnej lub, w przypadku braku takiej możliwości (brak w pobliżu kanalizacji), do najbliższego odbiornika (cieków, zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych) (**punkt II.15. nin. decyzji**). Podczas prac odwodnieniowych nie nastąpi zmiana właściwości chemicznych pobieranej wody. Sposób, dobór właściwej metody odwadniania wykopu zależą będzie od stopnia nawodnienia (głębokości zwierciadła wody gruntowej) i rodzaju gruntu. Każdorazowo odwodnienia uzgadniane będą z zarządcą odbiornika i prowadzone zgodnie z pozwoleniami wodnoprawnymi.

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 277 przecina 15 cieków/rowów, w tym m.in.: rzekę Mała Panew, rzekę Jemielnica, ciek Żydówka, rzekę Brynica, ciek Bachorza, rzekę Budkowiczanka, rzekę Stobrawa, rzekę Smortawę.

Jak podano w treści raportu ooś, w sąsiedztwie linii kolejowej nr 277, w zasięgu 500 m od osi torów zidentyfikowano 68 zbiorników wodnych. W pasie bezpośredniego potencjalnego wpływu planowanego przedsięwzięcia, tj. ok. 50 m od osi torów, zidentyfikowano 16 zbiorników wodnych.

W wyniku budowy nowych obiektów i przebudowy istniejących (przepustów, mostów, wiaduktów), prowadzone prace mogą czasowo oddziaływać na ww. cieki. Oddziaływanie to obejmować będzie niewielką strefę w rejonie prowadzonych prac i będzie polegało na zmianie prędkości przepływu, ewentualnie na niewielkim podpiętrzeniu wody. Prace nie będą prowadzone przy ekstremalnych stanach wód powierzchniowych, tym samym nie przewiduje się znaczącego piętrzenia wody przed obiektami. W ramach realizacji mostów przewidziano przede wszystkim prace w bezpośrednim sąsiedztwie koryt cieków (rozbiórka istniejących podpór i budowa nowych). Roboty te nie będą prowadzone bezpośrednio w korycie rzek, tylko w strefie istniejących i projektowanych podpór (tj. w strefie brzegów). Oddziaływanie, związane z wykonywaniem prac w korytach i na brzegach cieków, ograniczone będzie do miejsca prowadzenia prac oraz ich bezpośredniego otoczenia i ustąpi po zakończeniu prac, w związku z czym nie będzie powodowało trwałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych (umocnienie dna i skarp cieków prowadzone będzie z brzegów).

Przedmiotowa linia kolejowa przecina obszary szczególnego zagrożenia powodzią, wyznaczone w rejonie rzeki Mała Panew. W oparciu o dane Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, na analizowanym odcinku zidentyfikowano 3 obszary szczególnego zagrożenia powodzią z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi raz na 100 lat ($Q_{1\%}$) i 3 obszary szczególnego zagrożenia powodzią z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi raz na 10 lat ($Q_{10\%}$).

Na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, zdiagnozowano 5 obiektów inżynierskich, objętych zakresem prac w ramach analizowanego przedsięwzięcia, t.j.:

- przepust w km ok. 12+610 (planowana jest rozbiórka i budowa nowego obiektu);
- most nad rzeką Mała Panew w km ok. 12+738 (planowana jest rozbudowa obiektu);
- most nad rzeką Budkowiczanka w km ok. 32+760 (planowana jest rozbiórka i budowa nowego obiektu);
- most nad rzeką Stobrawa w km ok. 34+567 (planowana jest rozbiórka i budowa nowego obiektu);
- most nad ciekami Miałka w km ok. 34+663 (planowana jest rozbiórka i budowa nowego obiektu).

Projektowane przeprawy mostowe nie wpłyną na zachowanie stałych parametrów przepływów na rzekach Mała Panew i Stobrawa oraz cieków Budkowiczanka i Miałka.

Rozbudowa obiektu na rzece Mała Panew oraz rozbiórka i budowa nowych obiektów na rzece Stobrawa i ciekach Budkowiczanka i Miałka jednocześnie rozwiązuje kwestie ochrony przeciwpowodziowej, ponieważ spód tych konstrukcji będzie znajdował się powyżej jej poziomu wielkiej wody. W związku z powyższym, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, jak i późniejsza eksploatacja nie wpłyną na możliwość wystąpienia powodzi.

Zapewnienie prawidłowego działania systemu odwodnienia linii kolejowej, w tym czyszczenia i udroźnienia stanowić będzie zabezpieczenie przed napływem wód i niszczącym ich działaniem oraz zapewni zbieranie i odprowadzanie wód, w celu zapewnienia ciągłej sprawności eksploatacyjnej drogi kolejowej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach następujących Głównych Zbiorników Wód Podziemnych:

- 336 – Niecka Opolska,
- 335 – Zbiornik Krapkowice – Strzelce Opolskie,
- 333 – Zbiornik Opole – Zawadzkie,
- 323 – Subzbiornik rzeki Stobrawa,
- 320 – Pradolina rzeki Odra. Sprawdzić!!!!

Potencjalnym negatywnym oddziaływaniem przedsięwzięcia na ww. GZWP jest możliwość przedostania się zanieczyszczeń ropopochodnych, w wyniku awaryjnego wycieku paliw z maszyn budowlanych. Zagrożenia te zostaną zminimalizowane przez m.in.: organizację zaplecza budowy i miejsc postoju maszyn i urządzeń w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego, stosowanie sprawnego technicznie sprzętu, wyposażenie terenu budowy w sorbenty do strącania zanieczyszczeń.

Jak podano w treści raportu ooś, na terenie planowanej inwestycji zlokalizowana jest:

- strefa ochrony bezpośredniej dla ujęcia wody Czarnowąsy – studnia nr III (w odległości ok. 33 m od osi toru),
- strefa ochrony pośredniej dla ujęcia wody Brzezie – studnie 1z i 2z (w odległości ok. 13 m od osi toru).

Jako działania mające na celu minimalizację oddziaływania etapu realizacji inwestycji na ww. ujęcia, przewidziano organizowanie zaplecza budowy (w tym baz materiałowo-sprzętowych) w odległości większej niż 50 m od ww. stref (**punkt II.17. nin. decyzji**).

Na etapie eksploatacji przebudowywanego odcinka linii kolejowej przewiduje się zmniejszenie oddziaływań na wody powierzchniowe, z uwagi na odtworzenie i udroźnienie odwodnienia oraz budowę nowych elementów odwodnienia. Wody opadowe i roztopowe z terenów kolejowych odprowadzane będą w miarę możliwości do istniejących kanałów deszczowych. W przypadku braku kanalizacji, odbiornikami będą rowy, cieki, rzeki, itp. Przewiduje się zastosowanie przepompowni wód opadowych w przypadku, gdy projektowanie odwodnienie (kanalizacja deszczowa, odbiory z odwodnienia torowego) wykonane będą poniżej odbiornika (**punkt V.13. nin. decyzji**).

Wody opadowe i roztopowe z odwodnienia układu drogowego odprowadzane będą do istniejących i projektowanych rowów drogowych i kolejowych oraz istniejących cieków naturalnych.

Dla odcinków, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wód z odwodnienia projektowanej inwestycji do odbiorników naturalnych (rowy, cieki) lub kanalizacji deszczowej przewidziano zbiorniki infiltracyjne zlokalizowane w pobliżu przedmiotowego odcinka linii kolejowej, w granicach terenu, na którym realizowane będzie przedmiotowe przedsięwzięcie (**punkt V.10. nin. decyzji**).

Mając na uwadze powyższe, uwzględniając uwarunkowania wynikające z przepisów ochrony środowiska, stwierdzono, że eksploatacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na środowisko wodne, jak również nie będzie powodować zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych. Odtworzone i udroźnione systemy odwadniające torowisko powinny zapewnić dostatecznie szybki spływ wód. Zaplanowany zakres prac, związany z systemem odwodnienia, w efekcie końcowym (po realizacji przedsięwzięcia), nie

wpłyne w sposób negatywny na jakość i zasobność wód powierzchniowych zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie linii.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach:

- Jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):
 - RW600010117789 Czarnka,
 - RW6000101188949 Swornica,
 - RW6000121199 Odra od Osobłogi do Nysy Kłodzkiej,
 - RW600011118899 Chrzastawa od Suchej do ujścia,
 - RW60001111899 Mała Panew od zb. Turawa do Odry,
 - RW60001011932 Klapacz,
 - RW600015132888 Żydówka,
 - RW600011132889 Brynica od dopł. spod Łubnian do ujścia,
 - RW60001113289 Budkowiczanka od Wiszni do Stobrawy,
 - RW6000111329 Stobrawa od Kluczborskiego Strumienia do ujścia,
 - RW600010132874 Bachorza,
 - RW600010132749 Miałka,
 - RW600010133239 Smortawa od źródła do Pijawki,
 - RW600011133299 *Smortawa od Pijawki do Odry*,
 - RW600010133254 *Dopływ spod Celiny*,
- Jednolitych części wód podziemnych (JCWPd):
 - PLGW6000127,
 - PLGW6000110,
 - PLGW600097,
 - PLGW6000109.

JCWP Czarnka RW600010117789, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie umiarkowanego stanu ekologicznego oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, a obecny stan ekologiczny ocenia się jako umiarkowany. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C. Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, nie przewiduje się prac na obiektach znajdujących się w granicach ww. JCWP, które mogłyby generować znaczące oddziaływania na jej stan.

JCWP Swornica RW6000101188949, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Wskazana jednostka jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Obecny stan ekologiczny określono jako umiarkowany, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, nie przewiduje się prac na obiektach znajdujących się w granicach ww. JCWP, które mogłyby generować znaczące oddziaływania na jej stan.

JCWP Odra od Osobłogi do Nysy Kłodzkiej RW6000121199, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie umiarkowanego potencjału ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 μ S/cm), IFPL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odra w obrębie JCWP (dla łososia) oraz

osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylene(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wskazana jednostka jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Obecny stan ekologiczny określono jako umiarkowany, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IFPL, benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylene(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 1+330,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 3+927 – 3+928,
- rozbiórki przepustu w km ok. 7+824 – 7+821,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 7+951 – 7+948,
- remontu przepustu w km ok. 8+148 – 8+149,
- rozbiórki przepustu w km ok. 8+972 – 8+966,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 9+174,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 10+207 – 10+221.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. obiektach znajdujących się w granicach JCWP Odra od Osobłogi do Nysy Kłodzkiej, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i/lub budową w jego miejscu nowego czy remontem istniejącego obiektu będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

JCWP Chrzastawa od Suchej do ujścia RW600011118899, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, a obecny stan ekologiczny ocenia się jako umiarkowany, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 11+071 – 11+082,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 12+125 – 12+140.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. obiektach znajdujących się w granicach JCWP Chrzastawa od Suchej do ujścia, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i/lub budową w jego miejscu nowego będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

JCWP Mała Panew od zb. Turawa do Odry RW600011118899, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie umiarkowanego potencjału ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [MMI, EFI+PL/IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [fluoranten(w), kadm(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, a obecny stan ekologiczny ocenia się jako słaby, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele

środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MMI, EFI+PL/ IBI_PL; fluoranten(w), kadm(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- budowy nowego przepustu w km ok. 12+600,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 12+610 – 12+642,
- rozbudowy mostu w km ok. 12+738 – 12+753.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. przepustach znajdujących się w granicach JCWP Mała Panew od zb. Turawa do Odry, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego czy budową nowego przepustu będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

Potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na ww. JCWP, wynikać może również z rozbudowy ww. mostu na rzece Mała Panew w km ok. 12+738 – 12+753. Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWP Klapacz RW60001011932, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Wskazana jednostka jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Obecnie nie można dokonać oceny stanu ekologicznego (brak badań biologicznych), natomiast stan chemiczny został oceniony jako dobry. Dla analizowanej JCWP nie stwierdzono odstępstwa z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 13+187 – 13+200,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 13+895 – 13+910,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 14+134 – 14+148,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 14+991 – 15+004,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 15+118 – 15+132,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 15+435 – 15+466.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. przepustach znajdujących się w granicach JCWP Klapacz, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

JCWP Żydówka RW600015132888, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie umiarkowanego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), kadm(w), nikiel(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, a obecny stan ekologiczny ocenia się jako umiarkowany, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MMI, benzo(a)piren(w), kadm(w), nikiel(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 15+725 – 15+739,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 17+415 – 17+431,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 17+842 – 17+856,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 18+113 – 18+127,

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 18+457 – 18+471,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 18+890 – 18+910,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 19+880 – 19+895,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 20+035 – 20+051,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 20+195 – 20+211,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 20+365 – 20+380,
- budowy nowego przepustu w km ok. 20+450,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 20+801 – 20+818,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 21+340 – 21+357,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 21+710 – 21+743.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. obiektach znajdujących się w granicach JCWP Żydówka, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

JCWP Brynica od dopł. spod Łubnian do ujścia RW600011132889, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona. Dla analizowanej JCWP nie stwierdzono odstępstwa z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- budowy nowego przepustu w km ok. 23+504,
- budowy nowego przepustu w km ok. 23+900,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 25+947 – 25+961,
- rozbiórki i budowy nowego mostu w km ok. 26+319 – 26+333,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 26+527 – 26+541,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 26+480 – 26+494,
- rozbiórki przepustu w km ok. 26+496 – 26+510,
- rozbiórki przepustu w km ok. 26+567 – 26+581,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 26+831 – 26+845,
- budowy nowego przepustu w km ok. 26+860,
- rozbiórki przepustu w km ok. 27+339 – 27+352,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 27+891 – 27+902,
- rozbiórki i budowy nowego nasypu kolejowego w km ok. 28+840 – 28+852,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 29+855 – 29+869,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 30+185 – 30+226.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. przepustach i nasypach znajdujących się w granicach JCWP Brynica od dopł. spod Łubnian do ujścia, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego czy budową nowego przepustu będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

Potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na ww. JCWP, wynikać może również z rozbiórki i budowy ww. mostu na rzece Brynicy w km ok. 26+319 – 26+333. Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWP Budkowiczanka od Wiszni do Stobrawy RW60001113289, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie stanu

chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, a obecny stan ekologiczny ocenia się jako umiarkowany, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 31+078 – 31+092,
- rozbiórki i budowy nowego mostu w km ok. 32+760 – 32+778,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 32+899 – 32+913,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 33+010 – 33+024,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 33+046 – 33+056,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 33+227 – 33+240,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 33+268 – 33+280,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 33+422 – 33+436,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 33+446 – 33+459,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 33+526 – 33+539,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 33+616 – 33+629,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 33+716 – 33+729,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 33+950 – 33+964,
- budowy nowego przepustu w km ok. 34+000.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. przepustach i nasypach znajdujących się w granicach JCWP Budkowiczanka od Wiszni do Stobrawy, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego czy budową nowego przepustu będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

Potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na ww. JCWP, wynikać może również z rozbiórki i budowy ww. mostu na rzece Budkowiczance w km ok. 32+760 – 32+778. Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWP Stobrawa od Kluczborskiego Strumienia do ujścia RW6000111329, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), fluoranten(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, a obecny stan ekologiczny ocenia się jako słaby, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w), fluoranten(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie ooś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z rozbiórki i budowy nowego mostu na rzece Stobrawie w km ok. 34+567 – 34+577. Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWP Bachorza RW600010132874, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu

ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Wskazana jednostka jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Obecnie nie można dokonać oceny stanu ekologicznego (brak badań biologicznych), natomiast stan chemiczny został oceniony jako dobry. Dla analizowanej JCWP nie stwierdzono odstępstwa z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z informacją zawartą w raporcie o oś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 32+105 – 32+118,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 32+423 – 32+438,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 32+441 – 32+463,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 32+692 – 32+704.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. obiektach znajdujących się w granicach JCWP Bachorza, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

JCWP Miałka RW600010132749, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Górnej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Wskazana jednostka jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Obecnie nie można dokonać oceny stanu ekologicznego (brak badań biologicznych), natomiast stan chemiczny został oceniony jako dobry. Dla analizowanej JCWP nie stwierdzono odstępstwa z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego mostu w km ok. 34+663 – 34+675,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 34+867 – 34+878,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 36+065 – 36+076,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 36+473 – 36+480,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 38+862 – 38+872,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 39+046 – 39+059,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 39+533 – 39+547.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. przepustach i nasypach znajdujących się w granicach JCWP Miałka, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

Potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na ww. JCWP, wynikać może również z rozbiórki i budowy ww. mostu na cieku Miałka w km ok. 34+663 – 34+675. Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWP Smortawa od źródła do Pijawki RW600010133239, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Środkowej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wskazana jednostka jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Obecny stan ekologiczny ocenia się jako słaby, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie o oddziaływaniu

przedsięwzięcia na środowisko, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 40+220 – 40+230,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 41+164 – 41+173,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 41+635 – 41+644,
- rozbiórki przepustu w km ok. 42+196 – 42+204,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 42+300 – 42+307,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 42+592 – 42+603,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 42+920 – 42+929,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 43+212 – 43+220,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 44+111 – 44+118,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 44+528 – 44+536,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 45+070 – 45+068,
- rozbiórki przepustu w km ok. 46+003 – 46+020,
- budowy przepustu w km ok. 46+873,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 46+872 – 48+880,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 46+887 – 46+896,
- rozbiórki przepustu i budowy nasypu kolejowego w km ok. 47+632 – 47+655,
- rozbiórki przepustu w km ok. 48+415 – 48+425.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. obiektach znajdujących się w granicach JCWP Smortawa od źródła do Pijawki, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

JCWP Smortawa od Pijawki do Odry RW600011133299, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Środkowej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wedle przedłożonej dokumentacji w sprawie, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla ww. JCWP określona jest jako zagrożona, a obecny stan ekologiczny ocenia się jako dobry, natomiast stan chemiczny jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Zgodnie z informacją zawartą w raporcie oś, potencjalne negatywne oddziaływanie na ww. JCWP wynika z:

- rozbiórki i budowy nowego mostu w km ok. 49+572 – 49+578,
- remontu mostu w km ok. 49+919 – 49+920,
- remontu przepustu w km ok. 52+008 – 52+016,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 53+098 – 53+105,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu w km ok. 53+224 – 53+233.

Nie przewiduje się, aby prace realizowane na ww. przepustach znajdujących się w granicach JCWP Smortawa od Pijawki do Odry, mogły generować znaczące oddziaływania na jej stan. Oddziaływania generowane rozbiórką obiektu i budową w jego miejscu nowego, czy remontem przepustu będą miały okresowy, lokalny pod względem zasięgu wpływ i ustaną po zakończeniu robót budowlanych.

Potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na ww. JCWP, wynikać może również z rozbiórki i budowy ww. mostu na rzece Smortawa w km ok. 49+572 – 49+578 oraz z remontu mostu na Kanale Smortawa w km ok. 49+919 – 49+920. Wspomniane uprzednio oddziaływanie polegać będzie na zanieczyszczeniu w postaci okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także na czasowym zaburzeniu prędkości przepływu.

Oddziaływania te ustaną po zakończeniu robót budowlanych, tym samym nie będą miały charakteru trwałego.

JCWP Dopływ spod Celiny RW600010133254, jest położona w obszarze dorzecza Odry, w rejonie Środkowej Odry. Cel środowiskowy dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [ołów(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Wskazana jednostka jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Obecnie nie można dokonać oceny stanu ekologicznego (brak badań biologicznych), natomiast stan chemiczny został oceniony jako poniżej stanu dobrego. Dla analizowanej JCWP stwierdzono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: ołów(w).

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się jej zlokalizowanie na obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych (dalej JCWPd) nr 127, 110, 97 i 109.

JCWPd nr 127 (Kod PLGW6000127), znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w regionie Górnej Odry. Ocena stanu analizowanej JCWPd nr 127 wskazuje następująco: stan chemiczny – słaby, stan ilościowy – dobry, stan ogólny – słaby. Cele środowiskowe dla JCWPd nr 127 to osiągnięcie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowej JCWPd określona jest jako zagrożona. Dla analizowanej JCWPd stwierdzono odstępstwo czasowe z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, wynikające z braku izolacji warstw wodonośnych od powierzchni terenu i wysokiej podatności na zanieczyszczenie.

JCWPd nr 110 (Kod PLGW6000110), znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w regionie Górnej Odry. Ocena stanu analizowanej JCWPd nr 110 wskazuje następująco: stan chemiczny – dobry, stan ilościowy – dobry, stan ogólny – dobry. Cele środowiskowe dla JCWPd nr 110 to utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowej JCWPd określona jest jako niezagrożona. Dla analizowanej JCWPd nie stwierdzono odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 68 w związku z art. 59 ustawy Prawo wodne.

JCWPd nr 97 (Kod PLGW600097), znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w regionie Górnej Odry. Ocena stanu analizowanej JCWPd nr 97 wskazuje następująco: stan chemiczny – dobry, stan ilościowy – dobry, stan ogólny – dobry. Cele środowiskowe dla JCWPd nr 97 to utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowej JCWPd określona jest jako niezagrożona. Dla analizowanej JCWPd nie stwierdzono odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 68 w związku z art. 59 ustawy Prawo wodne.

JCWPd nr 109 (Kod PLGW6000109), znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w regionie Środkowej Odry. Ocena stanu analizowanej JCWPd nr 109 wskazuje następująco: stan chemiczny – dobry, stan ilościowy – dobry, stan ogólny – dobry. Cele środowiskowe dla JCWPd nr 109 to utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowej JCWPd określona jest jako niezagrożona. Dla analizowanej JCWPd nie stwierdzono odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 68 w związku z art. 59 ustawy Prawo wodne.

Z przedłożonych dokumentów wynika, że zagrożeniem dla ww. JCWPd nr 127, 110, 97 i 109, wynikającym z realizacji przedmiotowej inwestycji, mogą być prace budowlane, powodujące miejscowe, nieznaczne zaburzenia stosunków wodnych w sąsiedztwie wykonywanych wykopów. Lokalne zmiany warunków hydrogeologicznych dotyczą głównie obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, przy czym wpływ ten ma charakter tymczasowy i krótkotrwały. Zagrożeniem może być również wyciek substancji chemicznych (w tym ropopochodnych) i ich migracja poprzez grunt do wód podziemnych (jest to sytuacja awaryjna). Zabezpieczenie placu budowy, odpowiednia organizacja pracy i właściwa obsługa maszyn budowlanych, zminimalizują ryzyko i skalę tego wpływu.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na JCWP i JCWPd. Prawdopodobieństwo wystąpienia takiego wpływu jest niewielkie i dotyczy ewentualnych awarii maszyn transportu kolejowego bądź wypadków na torach.

Gospodarka odpadami

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady z:

- robót ziemnych,
- rozbiórek i demontażu istniejących elementów torowiska (szyn, podkładów, sieci trakcyjnej),
- rozbiórek istniejących nasypów oraz obiektów budowlanych (elementy obiektów mostowych, przepustów, budynków nastawni, peronów itp.),
- wycinki drzew i krzewów,
- eksploatacji zapleczy sanitarnych placu budowy,
- serwisowania maszyn i urządzeń.

Odpady powstające w wyniku prowadzenia ww. prac, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów, zakwalifikowane zostały do następujących grup:

- 10 – żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów. Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 10 w ilości ok. 2,8 Mg.
- 13 – mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne, mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych, inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe. Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 13 w ilości ok. 4,6 Mg.
- 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 15 w ilości ok. 4,4 Mg.
- 16 – zużyte urządzenia elektroniczne inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13, elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15, baterie i akumulatory ołowiowe, baterie i akumulatory niklowo-kadmowe. Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 13 w ilości ok. 2,3 Mg.
- 17 - odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, drewno, odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe), miedź, brąz, mosiądz, aluminium, cynk, żelazo i stal, mieszaniny metali, kable inne niż wymienione w 17 04 10, gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03, tłuczeń torowy (kruszywo) inne niż 17 05 07. Przewiduje się wytworzenie odpadów z grupy 13 w ilości ok. 153 613 Mg.
- 20 - odpady z czyszczenia ulic i placów.

Szacuje się, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia, zostanie łącznie wytworzonych ok. 153 636 Mg odpadów (w tym ok. 38 Mg odpadów niebezpiecznych).

Odpady magazynowane będą czasowo, w szczelnych pojemnikach/kontenerach lub w hałdach/uporzędkowanych stosach (np. złom stalowy, podkłady drewniane, podkłady betonowe), na terenach zapleczy budowy, w obrębie wydzielonych jednostek terenu, zabezpieczonych (utwardzonych) przed migracją zanieczyszczeń w głąb profilu glebowego - **punkt II.17. i II.18. nin. decyzji.**

Na etapie eksploatacji przewiduje się powstawanie jedynie odpadów komunalnych oraz odpadów związanych z utrzymaniem i konserwacją układu torowego oraz infrastruktury kolejowej, w tym odpadów związanych z:

- bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej (m.in. gruz, humus, tłuczeń torowy);
- konserwacją rowów;

- funkcjonowaniem obiektów socjalnych.

Szacuje się, że na etapie eksploatacji powstanie ok. 116 Mg odpadów na rok (w tym odpadów niebezpiecznych ok. 3,5 Mg).

Odpady będą magazynowane w sposób selektywny i przekazywane uprawnionym jednostkom. Wszystkie odpady wytworzone na etapie realizacji i funkcjonowania przedmiotowego przedsięwzięcia będą zagospodarowane zgodnie z przepisami obowiązującego w tym zakresie prawa.

powietrze atmosferyczne

Na etapie realizacji planowanej inwestycji źródłem emisji zanieczyszczeń pyłowych będą m.in.:

- prace rozbiórkowe: demontaż torów, rozjazdów, budowli kubaturowych/inżynieryjnych oraz
- prace torowe: zdejmowanie wierzchniej warstwy ziemi, wykopów i związanych z tym przemieszczeń mas ziemnych.

Emisja gazów i pyłów z placu budowy będzie miała charakter niezorganizowany, a źródłem emisji będzie m.in. spalanie oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych. Praca ww. maszyn/urządzeń związana będzie z emisją takich zanieczyszczeń, jak np: tlenki azotu, dwutlenek siarki, PM 10 i PM 2,5, tlenek węgla. Wielkość emisji i czas ich występowania będą się zmieniały w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie realizacji będzie miała charakter lokalny (w miejscu prowadzenia robót) i ustanie z chwilą zakończenia prac.

W celu ograniczenia oddziaływania inwestycji na stan powietrza atmosferycznego na etapie realizacji inwestycji, w nin. decyzji zobowiązano inwestora do:

- zraszania dróg technologicznych w okresie bezdeszczowym, podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, które powodują wzmożone pylenie (**pkt II.7. nin. decyzji**),
- utrzymywania w czystości kół pojazdów opuszczających teren budowy (**pkt II.6. nin. decyzji**).

Linia kolejowa nr 277 na rozpatrywanym odcinku od km -1+261 do km 53+240 oraz odcinek linii nr 132 Stacji Opole Groszowice (km 93+750 do 94+508) są liniami zelektryfikowanymi dwutorowymi. Na przedmiotowym odcinku nie planuje się pracy maszyn spalinowych do realizacji przewozów, w związku z tym przedmiotowa linia nie będzie istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie jej eksploatacji. Niewielkie emisje typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych, powstających w wyniku spalania paliw mogą wystąpić sporadycznie m.in w przypadku relacji, które nie są zelektryfikowane na innych odcinkach lub składów napędzanych silnikami spalinowymi, które z innych powodów muszą wykorzystać przedmiotowy odcinek LK277. Emisja ta nie wpłynie w sposób znaczący na stan powietrza atmosferycznego.

Pogarszający się stan obiektów inżynieryjnych na linii kolejowych, będzie powodować konieczność wprowadzenia kolejnych obszarów ograniczonej prędkości pociągów, co może spowodować przeniesienie się ruchu pasażerskiego i towarowego na inne rodzaje transportu (głównie transport samochodowy). Jednym z efektów modernizacji linii kolejowej będzie skrócenie czasu przejazdu pociągów, co spowoduje wzrost atrakcyjności tego środka komunikacji, a tym samym pośrednio wpłynie korzystnie na stan powietrza atmosferycznego.

Klimat akustyczny

Etap realizacji inwestycji będzie związany z emitowaniem hałasu powstałego na skutek prowadzenia prac budowlanych, których źródłami hałasu będą:

- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające niewykorzystane materiały budowlane oraz ziemię z wykopów,

- sprzęt ciężki tj: koparki, spycharki, równiarki, dźwigi, urządzenia wibracyjne do zagęszczania podtorza, ręczne kruszarki do betonu i młoty, agregaty itp.

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, z związku z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie miał również czas trwania prac budowlanych. Etap realizacji inwestycji odbiega od normalnych warunków związanych z eksploatacją obiektu i nie podlega pod standardy akustyczne określające dopuszczalne parametry emisji na tym etapie.

W celu ograniczenia hałasu powstającego na etapie budowy Inwestor zobowiąże wykonawców robót do ograniczenia emisji hałasu poprzez:

- planowanie prac budowlanych i montażowych w taki sposób, aby na terenach zabudowy mieszkaniowej ich uciążliwość występowała przez jak najkrótszy okres, np. prace generujące znaczny hałas, jak układanie podsypki, kruszenie starego betonu będą wykonywane jednocześnie w wyznaczonych przedziałach czasowych, a nie w ciągu całej zmiany,
- wykorzystywanie tylko maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym;
- ograniczenie do minimum pracy maszyn na biegu jałowym.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych, na modernizowanym odcinku linii ruch pociągów będzie się odbywał dwukierunkowo (np. z wykorzystaniem jednego toru, ograniczeniem prędkości przejazdu, ograniczeniem ilości wykonanych przejazdów), co spowoduje, że oddziaływanie na klimat akustyczny, od poruszających się pociągów, ulegnie w tym czasie znacznemu ograniczeniu.

Ponadto, w trakcie realizacji przedsięwzięcia niezbędny będzie rozładunek materiałów w porze nocnej, ponieważ materiały te dostarczane będą transportem kolejowym. Przy zamkniętym jednym torze, jedynym czynnym torem dostarczane będą takie materiały jak: tłuczeń, żwir, podkłady, czasami również szyny. Rozładunek trwać będzie kilka godzin. W tym czasie linia kolejowa będzie całkowicie zablokowana dla ruchu pociągów (tylko w porze nocnej, podczas ustalonej przerwy w ruchu pociągów).

Zakres prac wykonywanych w porze nocnej będzie następujący:

- wyładunek materiałów sypkich – kruszywa na warstwę ochronną oraz podsypkę tłuczniową – rozładunek z wagonów samowyładowczych z toru sąsiedniego;
- wyładunek podkładów kolejowych - przy rozładunku będą one zdejmowane żurawiem w pakietach po kilka sztuk lub wyładunek innych materiałów nawierzchniowych pojedynczo;
- prace w branży telekomunikacyjnej, polegające na przełączeniach (elektrycznym spawaniu) włókien w kablach światłowodowych. Prace wykonywane będą z użyciem spawarki światłowodowej, w samochodach montażowych, budynkach technicznych lub w studniach kablowych i nie będą powodować większych uciążliwości. Konieczność wykonywania tego rodzaju prac o tej porze wynika z warunków technicznych wydanych przez operatorów i jest podyktowana jak najkrótszą przerwą w transmisji;
- prace przełączeniowe związane z uruchomieniem nowych urządzeń SRK polegające na montażu kabli do listew montażowych za pomocą zacisków śrubowych lub instalacyjnych złączek listwowych (zabudowa w szafach kablowych) oraz montażu kabli na stojakach kablowych, przykręcaniu ich za pomocą złączy.

Konieczność wykonywania prac w porze nocnej będzie podyktowana zmniejszonym natężeniem ruchu na linii kolejowej i wymaganiami PKP PLK S.A. w zakresie przerw technologicznych w rozkładzie jazdy pociągów. Precyzyjne wskazanie dni, w jakich prowadzone będą prace w porze nocnej, na obecnym etapie nie jest możliwe. Wybrany w trakcie realizacji przedsięwzięcia Wykonawca przygotowuje wstępne fazowanie robót budowlanych, które będzie podstawą do opracowania harmonogramu zamknięć torowych.

Jednocześnie, w przypadku prowadzenia prac budowlanych w porze nocnej, tj. w godzinach od 22⁰⁰ do 6⁰⁰, wykonawca prac będzie zobowiązany przez Inwestora do zawiadomienia, w formie pisemnej, RDOŚ w Opolu i mieszkańców najbliższej zabudowy mieszkaniowej o

terminie ich rozpoczęcia i czasie trwania, na 7 dni przed ich rozpoczęciem (**pkt II.4. nin. decyzji**).

Etap realizacji inwestycji charakteryzuje się tym, że oddziaływanie prowadzonych robót budowlanych będzie ograniczone czasowo i ustąpi wraz z zakończeniem prac, polegających na przebudowie obiektu. W związku z powyższym, nie przewiduje się, aby na tym etapie oddziaływanie akustyczne stanowiło zagrożenie dla mieszkańców pobliskich budynków.

W celu określenia rzeczywistego oddziaływania analizowanego odcinka linii kolejowej nr 277 oraz linii kolejowej nr 132 na klimat akustyczny, na etapie ich eksploatacji, wykonano model akustyczny, przy użyciu holenderskiej metody obliczeniowej RMR, opublikowanej 20 listopada 1996 r. w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96. Ministerie Volkshuisvesting. Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer”. Jest to metoda zalecana w ramach dyrektywy 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002r. określającej metody oceny i zarządzania hałasem w środowisku. Obliczenia przeprowadzono w programie CadnaA 2022 MR2 firmy Datakustik, w którym zaimplementowano powyższą metodę oceny. Ponadto, w trakcie sporządzenia modelu akustycznego, analizowanego odcinka linii kolejowej nr 277 od km ok. -1+261 do km ok. 53+240 oraz odcinka linii kolejowej nr 132 od km ok. 93+750 do km ok. 94+508, do programu obliczeniowego wprowadzono następujące dane: Numeryczny Model Terenu; przebieg linii kolejowej oraz lokalizację obiektów inżynierskich zgodnie z danymi otrzymanym od zamawiającego; punkty kontrolne, w których w ramach niniejszej analizy przeprowadzono pomiary hałasu; dane o natężeniu ruchu i prędkości pociągów na poszczególnych odcinkach.

W celu dokonania kalibracji modelu akustycznego, w 14 punktach kontrolnych przeprowadzono pomiary poziomu hałasu. Poza pomiarami poziomu dźwięku wykonane zostały także pomiary towarzyszące, tj.:

- pomiary natężenia ruchu (w podziale na pociągi pasażerskie i towarowe z uwzględnieniem kategorii pociągu, liczby wagonów, toru i kierunku przejazdu);
- pomiary prędkości pojazdów szynowych;
- pomiary aktualnie występujących warunków meteorologicznych (temperatura, ciśnienie atmosferyczne, wilgotność powietrza, prędkość i kierunek wiatru).

Wszystkie pomiary hałasu oraz pomiary towarzyszące realizowane były w warunkach reprezentatywnych, tj. w robocze dni tygodnia, z wyłączeniem wszelkich dni świątecznych i wolnych od pracy. Wszystkie zebrane w trakcie pomiarów towarzyszących dane, związane z zarejestrowanym w trakcie całodobowych pomiarów hałasu ruchem kolejowym, zostały poddane szczegółowej analizie. W raporcie ooś przedstawiono prognozowane natężenie ruchu pociągów na odcinku objętym przedmiotową modernizacją. Na podstawie zgromadzonych w trakcie pomiarów danych wyszczególniono klasy pociągów, zdefiniowano ich prędkość oraz rozpoznano udział pociągów hamujących w całkowitym ruchu.

Po porównaniu zmierzonych wartości równoważnego poziomu dźwięku A z wartościami obliczonymi przy wykorzystaniu modelu:

- 2 punkty (PDH_03 oraz PDH_19) wyłączono z kalibracji, z uwagi na ich lokalizację w pobliżu innych linii kolejowych, od których oddziaływanie akustyczne było dominujące w stosunku do oddziaływania linii kolejowej objętej przedsięwzięciem;
- punkt PDH_08 wyłączono z kalibracji z uwagi na dużą niepewność pomiarów.

W związku z powyższym, ostatecznie kalibrację przeprowadzono dla 11 punktów pomiarowych i osiągnięto jakość kalibracji na poziomie 2,5/1,7 dB, co pozwoliło na wykorzystanie opracowanego modelu do oceny propagacji hałasu wzdłuż całego analizowanego odcinka linii kolejowej.

Z uwagi na realną poprawę stanu technicznego istniejącego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowego taboru, w obliczeniach akustycznych, na całej długości analizowanych linii kolejowych, uwzględniono poprawkę (-3,0 dB) dla pociągów towarowych. Powyższe założenie jest zgodne z wytycznymi, zawartymi w: wymaganiach Komisji Europejskiej (Decyzja nr 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. "Tabor kolejowy - hałas" (dalej: TSI Hałas)), zm. 2012/464/UE z 23 lipca 2012 r.), które nakładają na cały tabor kolejowy, poruszający się w obrębie transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych, obowiązek dotrzymania bardziej restrykcyjnych wartości dopuszczalnych hałasu. Jak wynika

z przedstawionych powyżej założeń TSI Hałas, wartość tej poprawki może wynosić maksymalnie (-10 dB) w przypadku, gdy 100% taboru towarowego będzie spełniać wymagania TSI Hałas. Wobec aktualnego stanu i prognozowanych wartości, racjonalna wysokość poprawki na 2025r. może wynosić ok. (od -4 dB do -5 dB). Ostrożne podejście do przedmiotowej kwestii wskazało przyjęcie poprawki na poziomie (-3 dB).

Obliczenia akustyczne, przeprowadzone w skalibrowanym, w oparciu o dane pomiarowe, modelu akustycznym stanowiły podstawę do wyznaczenia izolinii rzeczywistych poziomów hałasu w otoczeniu analizowanego odcinka linii kolejowej nr 277 oraz linii kolejowej nr 132. Obliczenia propagacji hałasu wykonano w wyznaczonym buforze, tj. po 300 m od osi skrajnego toru, w siatce obliczeniowej o kroku 10m x 10m, a ich wynikiem są, zaprezentowane na załącznikach graficznych, izolinie rozprzestrzeniania się hałasu.

Następnie, w celu oceny rzeczywistego oddziaływania analizowanego odcinka modernizowanych linii kolejowych na klimat akustyczny, dokonano porównania obliczonych poziomów dźwięku z poziomami dopuszczalnymi, wskazanymi dla poszczególnych rodzajów terenów.

Klasyfikację terenów chronionych przeprowadzono w oparciu o zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) lub, w przypadku ich braku, na podstawie faktycznego zagospodarowania oraz wykorzystywania terenu, dokonanego przez organ gminy zgodnie z art. 115 ustawy *Prawo ochrony środowiska*. W sytuacji, gdy właściwy organ nie wskazał lub odmówił określenia faktycznego zagospodarowania terenu (odmowa zajęcia stanowiska lub wskazanie źródła, na podstawie którego należy samodzielnie dokonać analizy), funkcja terenu została wskazana na podstawie obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, wizji terenowej, analizy ewidencji gruntów i budynków oraz ortofotomapy.

Metodyka wykorzystana w analizie akustycznej polega na zaproponowaniu zabezpieczeń akustycznych w miejscach, gdzie wg obliczeń dla stanu „bez zabezpieczeń”, istnieje ryzyko przekroczenia poziomów dopuszczalnych na terenach chronionych oraz na budynkach podlegających ochronie przed hałasem.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na terenach chronionych wzdłuż planowanego przedsięwzięcia, prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w punktach obliczeniowych zlokalizowanych w km od ok. 1+1850 do ok. 51+080 strona lewa oraz od ok. 10+370 do ok. 51+320 strona prawa. Jako działania ograniczające poziom dźwięku w środowisku, zgodnie z propozycjami zawartymi w raporcie oś, zobowiązano Inwestora do:

- zastosowania ekranów akustycznych o łącznej długości wynoszącej ok. 5363 m (**pkt IV.1. nin. decyzji**),
- zastosowania absorberów przyszynowych o łącznej długości ok. 1000 m (**pkt IV.5. nin. decyzji**)
- wyznaczenia rezerwy terenowej pod ewentualny montaż ekranów akustycznych o długości ok. 3749 m (**pkt IV.4. nin. decyzji**).

We wskazanych w niniejszej decyzji lokalizacjach zainstalowane zostaną ekrany akustyczne pochłaniające, o klasie pochłaniania A3 i klasie izolacyjności B3 zgodnie z normami PN-EN 1793-1:2017-05 i PN-EN 1793-2:2018-08 (**pkt IV.1. nin. decyzji**). Minimalne parametry ekranów akustycznych tj. wysokość, długość oraz izolacyjność akustyczną określono w **pkt V.1. nin. decyzji**. Istotne jest również aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową (**pkt IV.2. nin. decyzji**). Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność, a zatem zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych.

Ponadto, w ramach przedsięwzięcia przewidziano konieczność odcinkowego rozebrania dwóch ekranów akustycznych, które znajdują się w km od ok. 2+186 do km ok. 2+211 (rozbiórka 25 m ekranu) i w km od ok. 2+225 do km ok. 2+235 (rozbiórka 10,6 m ekranu) (**pkt IV.6. nin. decyzji**). Obecnie w przedmiotowej lokalizacji znajduje się wiadukt drogowy (w ciągu ulicy Mikołaja Reja) nad linią kolejową. Z uwagi na stan techniczny wiaduktu oraz konieczność zapewnienia normatywnej skrajni kolejowej (tabor + trakcja) pod obiektem, istniejący wiadukt drogowy musi ulec rozbiórce. Ze względu na brak zgody zarządcy drogi na

likwidację połączenia drogowego, przewidziano budowę wiaduktu na skorygowanej wysokości oraz z normatywną szerokością jezdni i chodników. W sytuacji zaprojektowania nowego wiaduktu w dotychczasowej lokalizacji, konieczne byłoby zaślepienie ulicy Kazimierza Wielkiego w Opolu, z uwagi na znaczne różnice wysokości względem istniejącego stanu oraz konieczność odcięcia dojazdów do pobliskich posesji. W związku z powyższym, w porozumieniu z zarządcą drogi, zdecydowano się na rozwiązanie mniej uciążliwe komunikacyjnie, tj. zaślepienie ul. Mikołaja Reja w Opolu i poprowadzenie głównego ciągu komunikacyjnego na osi ul. Kazimierza Wielkiego i ul. Królowej Jadwigi w Opolu, z jednoczesną korektą skrzyżowania drogi z linią kolejową do 60 stopni. Takie rozwiązanie, jak wskazano wyżej, powoduje konieczność odcinkowej rozbiórki ekranów akustycznych na ich początkowych odcinkach. Nowy wiadukt oraz układ drogowy w znaczącym stopniu poprawią warunki dostępności komunikacyjnej oraz bezpieczeństwa ruchu kołowego, pieszego i rowerowego.

Jednocześnie, w wyniku przeprowadzonej analizy, zidentyfikowano 48 budynków mieszkalnych, usytuowanych w granicach terenów zamkniętych lub przyległego pasa gruntu. Zgodnie z zapisami art. 114 ust. 3 i ust. 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, ochrona przed hałasem tych budynków polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w ich wnętrzu.

Przyległy pas gruntu zdefiniowany jest w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2020 r., poz. 1043, 1378, 1778). Zgodnie z ww. ustawą przyległy pas gruntu stanowią grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Zgodnie z tą definicją szerokość przyległego pasa wynika z jego funkcji i jest zależna od warunków lokalnych. Przyjęto granice przyległego pasa gruntu w odległości 10 m od granic kolejowych działek ewidencyjnych (obszar kolejowy) i/lub 20 m od osi skrajnego toru.

Metody ograniczania hałasu w pomieszczeniach wymagających ochrony akustycznej, a także dokumenty normatywne w tym zakresie wymienione zostały w §325 i §326 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* (t. j. Dz. U. 2019 r., poz. 1065). Wymagania co do maksymalnego dopuszczalnego poziomu dźwięku wewnątrz pomieszczeń mieszkalnych wskazuje norma PN-B-ISO 02151-2. W rozpatrywanej sytuacji dopuszczalny poziom hałasu wynosi 40 dB w porze dnia oraz 30 dB w porze nocy.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń poziomów dźwięku wewnątrz pomieszczeń poszczególnych budynków ($L_{A,WEW}$), z wykorzystaniem danych na temat miarodajnego poziomu hałasu zewnętrznego ($L_{A,ZEW}$), tj. wyników przeprowadzonych pomiarów natężenia hałasu na budynkach stwierdzono, iż w żadnym z analizowanych przypadków, przy założeniu najmniej korzystnej wypadkowej izolacyjności akustycznej przegród budowlanych (ściany i okna) równej 34,6 dB, nie istnieje ryzyko występowania, wewnątrz pomieszczeń, poziomu hałasu przekraczającego 40,0 dB w porze dnia oraz 30,0 dB w porze nocy.

Równocześnie, z przeprowadzonej analizy akustycznej wynika, że w kilku przypadkach, na terenach wymagających ochrony przed hałasem, leżących poza zasięgiem ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego, prognozowane poziomy hałasu są zbliżone do wartości dopuszczalnych. W niektórych spośród tych przypadków, izolacja dopuszczalnego poziomu hałasu przebiega blisko granic bądź wkracza na tereny chronione akustycznie, po wprowadzeniu działań minimalizujących na odcinkach linii kolejowej 277 tj.:

- od 19,9 km do 19,96 km po stronie lewej linii kolejowej na odcinku 56 m — powiat opolski;
- od 51,2 km do 51,21 km po stronie prawej linii kolejowej na odcinku 10 m — powiat brzeski (brak możliwości wykonania ekranu z uwagi na kolizję z inną infrastrukturą, przeznaczoną do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego - z uwagi na istniejący przejazd drogowo-kolejowy. Izofona wkracza częściowo na otoczenie budynków mieszkalnych).

W celu porównania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, wskazanego w raporcie ooś, z rzeczywistym jego oddziaływaniem na środowisko, w **punkcie VIII nin. Decyzji**

nałożono obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, opartej o wyniki pomiarów wykonanych w 13 punktach tj:

- 10 usytuowanych na terenach chronionych, w miejscach które wymagały zastosowania działań minimalizujących;
- 2, w których prognozowane poziomy hałasu są zbliżone do wartości dopuszczalnych;
- 1 usytuowanym na terenach przewidzianych pod zabudowę chronioną (rezerwa terenu).

Promieniowanie elektromagnetyczne

Głównymi rodzajami źródeł pól elektromagnetycznych występujących w otoczeniu linii kolejowych są:

- linie elektroenergetyczne potrzeb nietrakcyjnych o napięciu 15 kV oraz sieć trakcyjna o napięciu 3 kV;
- anteny urządzeń radiołączności kolejowej oraz stacje bazowe telefonii komórkowych;
- linie elektroenergetyczne wysokich, średnich i niskich napięć, występujące w pobliżu przedmiotowego przedsięwzięcia.

W otoczeniu linii elektroenergetycznych występują pola elektryczne i magnetyczne. Z punktu widzenia ochrony środowiska znaczenie mają linie o napięciu znamionowym równym, co najmniej 110 kV bądź wyższym.

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej C-E 30 jest zelektryfikowany i jego modernizacja nie powinna pogorszyć oddziaływania na organizmy żywe w zakresie pól elektromagnetycznych

Zdrowie i życie ludzi

Głównymi uciążliwościami związanymi z etapem realizacji inwestycji, mogącymi mieć wpływ na egzystowanie ludzi, będzie hałas. Głównymi źródłami hałasu będą ciężkie maszyny, wykonujące prace związane z budową. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, z związku z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie miał również czas trwania prac budowlanych. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwającym się frontem robót budowlanych. Hałas powstający na etapie realizacji będzie miał charakter lokalny i ustąpi po zakończeniu robót. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych, w **punkcie II.3. nin. decyzji** nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia prac budowlanych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie (za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie (np. układanie torowiska, układanie trakcji)), wyłącznie w porze dziennej, t.j. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰.

W trakcie budowy wystąpi również emisja zanieczyszczeń do powietrza. Głównymi źródłami emisji będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów i maszyn oraz prace ziemne. Uciążliwości te będą ograniczone tylko do odcinków, na których będą prowadzone roboty.

Przestrzeganie zasad BHP, stosowanie sprawnych maszyn i pojazdów, prowadzenie prac odcinkowo skutkować będzie ograniczeniem oddziaływania na zdrowie ludzi.

Realizacja inwestycji wpłynie korzystnie na dostęp do infrastruktury kolejowej oraz zwiększenie komfortu jazdy podróżnych. Modernizacja układu torowego oraz obiektów infrastruktury kolejowej spowoduje wzrost bezpieczeństwa przejazdu. Nastąpi skrócenie czasu przejazdu pomiędzy stacjami. Poprawa jakości podróży może zachęcić ludność do korzystania z transportu zbiorowego zamiast indywidualnego (samochody).

Ponadto, realizacja planowanego przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia obszaru oddziaływania akustycznego na tereny chronione, m.in. poprzez zastosowanie zabezpieczeń akustycznych (ekrany akustyczne).

Dobra materialne oraz zabytki

Projektowana inwestycja zaprojektowana została po śladzie istniejącej linii, a więc po terenie silnie przekształconym i dostosowanym do potrzeb inwestycji.

Teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia jest terenem głównie płaskim i przechodzi w większości przez tereny rolnicze oraz zabudowane, w mniejszym stopniu przez tereny leśne i użytki zielone. Powierzchnia terenu zajętego przez inwestycję wynosi ok. 1 026 ha.

Planowana przebudowa nie będzie wymagała wyburzeń budynków mieszkalnych, natomiast likwidacji ulegnie 7 obiektów kubaturowych t.j.:

- nastawnia Opole Wschód Opw 1,
- nastawnia Opw,
- nastawnia Dobrzeń Wielki DW,
- nastawnia Karłowice KA1,
- nastawnia dysponująca KA,
- strażnica przejazdowa nr 49 (Rogalice).

W sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 277, w odległości do 50 m od osi toru, usytuowanych jest:

- ok. 37 zabytków gminnych, w tym m.in.: budynki mieszkalne w Opolu, wiadukt na ul. Oleskiej w Opolu, Dworzec kolejowy oraz zabudowania gospodarcze PKP na ul. Dworcowej w Czarnowąsach, nastawnia CR w Czarnowąsach, wiadukt drogowy w Brzeziu i Dobrzeń Wielkim, nastawnia kolejowa w Starych Siółkowicach, budynki mieszkalne w Popielowie, wiadukt drogowy w Popielowie, wieża ciśnień w Zespole Stacji Kolejowej w Karłowicach, dom w zespole stacji kolejowej w Karłowicach, budynek mieszkalny pracowników kolei w Rogalicach, stacja kolejowa PKP i nastawnia kolejowa w Rogalicach, budynek mieszkalny (stacja PKP) w Borucicach,
- ok. 15 zabytków wojewódzkich, w tym m.in.: wagonownia wachlarzowa przy ul. Ks. Popieluszki w Opolu, Cmentarz komunalny z kaplicą przy ul. Zielonej w Opolu, Zespół Zakładu Naprawczego Taboru Kolejowego Opole-Tory kolejowe przy ul. Rejtana w Opolu

Ponadto, w buforze 200 m od osi toru przedmiotowej linii kolejowej nr 277, zidentyfikowano 32 stanowiska kulturowe i archeologiczne.

Zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o *ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2017 r., poz. 2187 z późn. zm.) oraz art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1332 z późn. zm.), w przypadku prowadzenia prac w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów, wpisanych do rejestru zabytków, konieczne jest uzyskanie pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków na prowadzenie robót budowlanych. Równocześnie, w myśl zapisów art. 39 ust. 3 cyt. wyżej ustawy *Prawo budowlane*, w stosunku do obiektów budowlanych oraz obszarów niewpisanych do rejestru zabytków, a ujętych w gminnej ewidencji zabytków, pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektu budowlanego wydaje organ administracji architektoniczno-budowlanej, w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków.

W przypadku konieczności prowadzenia prac w ramach przedmiotowej inwestycji na obiektach wpisanych do rejestru zabytków lub do gminnej ewidencji zabytków, będą one wymagały uzyskania, odpowiednio pozwolenia lub uzgodnienia, z Opolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Analizując zakres planowanych prac tut. organ uznał, że brak jest podstaw do nakładania dodatkowych obowiązków w tym zakresie.

Równocześnie, zgodnie z art. 32 ustawy o *ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, w razie ujawnienia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, prowadzący prace budowlane i ziemne, obowiązany jest:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia
- niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Ponadto, wszelkie prace prowadzone w rejonach stanowisk archeologicznych należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym, a w przypadku odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem archeologicznym, należy wstrzymać roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiednio zabezpieczyć i

oznakować miejsce jego odnalezienia i bezzwłocznie powiadomić Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Opolu.

Środowisko przyrodnicze:

Obszary Natura 2000

W buforze 5 km od linii kolejowej nr 277 (LK277) zlokalizowane są 4 obszary Natura 2000: obszar Natura 2000 Lasy Barucickie (PLH160009), Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą (PLH160012), przez które linia przechodzi oraz obszar Grądy Odrzańskie PLB020002 (najmniejsza odległość inwestycji od obszaru wynosi ok.1 km) oraz obszar Łąki w okolicach Chrzastowic PLH160010, położony w odległości 3,9 km od linii.

Specjalny obszar ochrony siedlisk Lasy Barucickie (PLH160009) wyznaczony został rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 5 lipca 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Lasy Barucickie (PLH160009) (Dz. U. poz. 1754). Przedmiotem ochrony obszaru są siedliska przyrodnicze: 6410 - zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6510 - niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9110 - kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9170 - grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 - kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albobfragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 - łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) oraz gatunki chrząszczy: jelonek rogacz *Lucanus cervus*, kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo* i pachnica dębowa *Osmoderma eremita* (*Osmoderma barnabita*). Dla przedmiotowego obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 8 lutego 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lasy Barucickie PLH160009 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 445 i Dz. Urz. Woj. Dol. poz. 625), zmieniony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 30 września 2022r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lasy Barucickie PLH160009 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 2653 i Dz. Urz. Woj. Dol. poz. 4666). W ww. planie zadań ochronnych określono cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony.

Dla siedliska **6410** celem działań ochronnych jest zachowanie siedliska w stanie niezadowolającym (U1), a w przypadku siedliska **6510** w stanie złym (U2). Występowanie siedliska 6410 w obszarze Natura 2000 ograniczone jest do pojedynczego płata, który położony jest ponad 2 km od LK277, co pozwala stwierdzić, że utrzymanie celów w zakresie zarówno powierzchni siedliska oraz celów poszczególnych wskaźników parametru struktura i funkcje, nie jest zagrożone w związku z realizacją planowanych prac. Zgodnie z dokumentacją planu zadań ochronnych, płaty siedliska 6510 zlokalizowane są w odległości 300 m i większej od torowiska, tym samym utrzymanie 54 ha powierzchni siedliska w obszarze nie jest zagrożone przez przedsięwzięcie. W związku z realizacją inwestycji nie pojawią się również nowe drogi przenikania do siedliska roślin inwazyjnych, gdyż linia funkcjonuje przeszło 100 lat. Inwestycja na żadnym etapie nie będzie na nie oddziaływać. Modernizacja linii i jej eksploatacja nie utrudni użytkowania łąk w obszarze, tym samym nie wpłynie na strukturę przestrzenną płatów, ich jakość i skład gatunkowy. Realizacja inwestycji nie będzie przyczyną zarzucenia kośnego użytkowania siedliska, które może powodować wzrost tempa ekspansji roślin zielnych oraz krzewów i podrostu drzew. Tym samym utrzymanie niezmięnionej powierzchni siedliska 6510 oraz osiągnięcie lub utrzymanie celów poszczególnych wskaźników parametru struktura i funkcje, nie jest zagrożone w związku z realizacją planowanych prac.

Płaty siedliska **9110** zlokalizowane są po prawej i lewej stronie linii kolejowej 277, na jednym odcinku przebudowywanej linii. Ogólnym celem ochrony dla siedliska kwaśnych buczyn jest zachowanie w stanie niezadowolającym (U1). Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (data aktualizacji styczeń 2023), powierzchnia siedliska 9110 w obszarze wynosi 251,86 ha. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, inwestycja wymaga wycinki ok. 0,1 ha

siedliska i dotyczy peryferyjnych fragmentów, przylegających do linii kolejowej płatów. Wycinka związana jest ze zmianą lokalizacji przejazdu kolejowo-drogowego, wynikającej z wydłużenia długości użytecznych torów w stacji Rogalice oraz zabudową linii kablowych branży teletechnicznej, sterowania ruchem kolejowym i energetycznej: ok. km 48+640 – 48+830 od strony toru nr 1 (strona prawa) – 0,06 ha, ok. km 48+625 - 49+105 od strony toru nr 2 (strona lewa) – 0,04 ha. Zajęcie siedliska o wskazanej powierzchni nie wpłynie na możliwość realizacji celu parametru powierzchnia tj. utrzymanie siedliska kwaśnej buczyny na powierzchni 250 ha. Ponadto, jak wynika z przedłożonej analizy (Aneks nr 3), w związku z niewielką ingerencją w powierzchnię siedliska (naruszenie ekotonu płatów siedliska) realizacja inwestycji nie wpłynie na ocenę parametrów i wskaźników struktury i funkcji siedliska, w tym charakterystyczną kombinację florystyczną na co najmniej 75% stanowisk w obszarze, pożądany skład gatunkowy drzewostanu, strukturę pionową i przestrzenną roślinności, czy na możliwość odnowienia naturalnego drzewostanu. Realizacja inwestycji nie zmieni sposobu gospodarowania drzewostanami w obszarze, tym samym pozostaje bez wpływu na wiek drzewostanów tworzących siedlisko, obecność gatunków obcych w drzewostanie jak również ilościowy i masowy udział martwego drewna w płatach siedliska. Realizacja inwestycji nie będzie prowadzić do innych zniekształceń siedliska, w tym związanych ze zniszczeniem gleby i runa związanych z pozyskaniem drewna, gdyż realizowana w siedlisku wycinka dotyczy fragmentów drzewostanu poza zwartymi płatami siedliska o dobrze wykształconym runie. Planowane prace wiążą się z zajęciem 0,1 ha siedliska, tym samym osiągnięcie oceny FV w zakresie tego wskaźnika nie jest zagrożone. W wyniku realizacji inwestycji nie pojawią się nowe drogi przenikania do obszaru roślin inwazyjnych (funkcjonująca linia). Biorąc pod uwagę powyższe realizacja inwestycji nie wpłynie na ustalony cel ochrony w odniesieniu do siedliska 9110.

Zgodnie z dokumentacją planu zadań ochronnych płyty grądu (**9170**) zlokalizowane są po prawej i lewej stronie linii kolejowej nr 277 (łącznie 6 płatów). Celem ogólnym dla siedliska grądu jest jego zachowanie siedliska w stanie niezadawalającym (U1). W zakresie parametru powierzchnia, celem ochrony jest utrzymanie siedliska grądów na powierzchni 1100 ha. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (data aktualizacji styczeń 2023) siedlisko 9170 w ostoi zajmuje powierzchnię 1207,89 ha. Realizacja inwestycji (zgodnie z Aneksem nr 3) wiąże się z wykonaniem prac związanych z zabudową linii kablowej branży teletechnicznej wzdłuż linii kolejowej i wymaga wykonania wycinki na powierzchni łącznej ok. 0,06 ha siedliska grądów: ok. km 51+794 - 52+279 od strony toru nr 2 (strona lewa) – 0,02 ha, ok. km 52+755 - 53+268 od strony toru nr 2 (strona lewa) – 0,02 ha i ok. km 53+196 - 53+235 od strony toru nr 1 (strona prawa) – 0,02 ha. Biorąc pod uwagę przestrzenne rozmieszczenie płatów, wycinka obejmie strefę ekotonów 3 płatów siedliska 9170. Ubytek siedliska o wskazanej powierzchni nie będzie negatywnie oddziaływał na możliwość zrealizowania celu w odniesieniu do powierzchni siedliska. Z uwagi na pomijalne, nie wpływające na powietrzną część skrajnej płatów, prace pozostają bez wpływu na oceny wskaźników struktury i funkcji siedliska, w tym charakterystyczną kombinację florystyczną, ekspansywne gatunki rodzime w runie, strukturę pionową i przestrzenną roślinności. Realizacja inwestycji nie zmieni sposobu prowadzenia gospodarki leśnej w siedlisku, tym samym pozostaje bez wpływu na wiek drzewostanów tworzących siedlisko, gatunki obce w drzewostanie jak również ilościowy i masowy udział martwego drewna w siedlisku. Realizacja inwestycji nie będzie powodować innych zniekształceń siedliska, w tym związanych ze zniszczeniem gleby i runa związanych z pozyskaniem drewna, gdyż realizowana w siedlisku wycinka dotyczy drzew sąsiadujących z linią kolejową, poza zwartymi płatami siedliska o dobrze wykształconym runie. Planowane prace wiążą się z zajęciem 0,06 ha siedliska, co stanowi wartość pomijalną w odniesieniu do powierzchni siedliska w obszarze, tym samym osiągnięcie oceny FV w zakresie tego wskaźnika nie jest zagrożone realizacją prac. W wyniku realizacji inwestycji nie pojawią się nowe drogi przenikania do obszaru roślin inwazyjnych (funkcjonująca linia). W związku z powyższym realizacja inwestycji nie wpłynie na ustalony cel ochrony w odniesieniu do siedliska 9170.

Zgodnie z dokumentacją planu zadań ochronnych, w sąsiedztwie linii kolejowej nr 277 nie występują płyty siedliska **9190**, przy czym najbliższe z nich znajdują się od torowiska

w odległości powyżej 1 km. Prowadzone prace zlokalizowane są poza strefą jakichkolwiek oddziaływań względem siedliska, tym samym należy stwierdzić, że realizacja inwestycji pozostaje bez wpływu na powierzchnię siedliska, która zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (SDF) wynosi 206,13 ha, a także na oceny wskaźników struktury i funkcji. Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że inwestycja nie wpłynie na ogólny cel zidentyfikowany dla siedliska kwaśnych dąbrów, tj. zachowanie w stanie złym (U2).

Większość płatów siedliska **91E0** w obszarze Natura 2000 Lasy Barucickie zlokalizowanych jest w odległości ponad 600 m od linii kolejowej nr 277. Wyłącznie jeden płat siedliska znajduje się bliżej linii, w odległości ok. 120 m. Płat od linii kolejowej oddzielony jest częściowo drzewostanem, częściowo obszarem łąk. Realizacja inwestycji nie wiąże się z fizyczną ingerencją w płaty siedliska 91E0, co pozostaje bez wpływu na powierzchnię siedliska w obszarze (zgodnie z SDF wynosi ona 395,05 ha), gatunki charakterystyczne dla siedliska oraz gatunki dominujące w siedlisku. Realizacja prac na istniejącej linii kolejowej nie zmieni sposobu prowadzenia gospodarki leśnej w siedlisku, tym samym nie wpłynie na ilość depozycji martwego drewna, wiek drzewostanu go tworzący, nie przyczyni się do zniszczenia runa i gleby czy możliwość naturalnego odnowienia siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie na reżim wodny stawów, przy których płat siedliska jest zlokalizowany. W oparciu o powyższe można stwierdzić, że realizacja inwestycji pozostaje bez wpływu na cel ochrony łągu 91E0, którym jest zachowanie w stanie niezadowolającym (U1).

Wszystkie płaty siedliska **91F0** w obszarze Natura 2000 Lasy Barucickie zlokalizowane są w odległości 1 km i większej od linii kolejowej 277. Inwestycja nie wiąże się z fizyczną ingerencją w płaty siedliska, tym samym pozostaje bez wpływu na powierzchnię siedliska łągów 91F0 w obszarze, która zgodnie z SDF wynosi 118,18 ha, gatunki charakterystyczne dla siedliska oraz gatunki dominujące w siedlisku. Realizacja prac przy linii kolejowej nie wpłynie na sposób prowadzenia gospodarki leśnej w drzewostanach tworzących siedlisko, tym samym nie wpłynie na ilość martwego drewna, wiek drzewostanu, obecność gatunków lasotwórczych siedliska, zniszczenie runa i gleby czy możliwość naturalnego odnowienia drzewostanu. Realizacja prac pozostanie bez wpływu na stosunki wodno-wilgotnościowe siedliska. Tym samym inwestycja nie wpłynie na cele szczegółowe określone dla poszczególnych wskaźników parametru struktura i funkcje siedliska. Reasumując prace na linii 277 pozostaje bez wpływu na osiągnięcie celu ochrony siedliska 91F0, którym jest zachowanie w stanie niezadowolającym (U1).

Linia kolejowa 277 zlokalizowana jest w odległości 3 km i większej od znanych stanowisk owadów będących przedmiotem ochrony w obszarze PLH160009, tj.: pachnicy dębowej, kozioroga dębosza i jelonka rogacza. Ponadto, jak wynika z przedłożonej analizy (Aneks nr 3), na przebiegu linii kolejowej ani w buforze 500 m, nie występują stanowiska ww. gatunków, które mogą być narażone na zniszczenie podczas prowadzonych prac. W związku z tym, że inwestycja nie będzie ingerować w siedliska jelonka rogacza, kozioroga dębosza i pachnicy dębowej, nie będzie w sposób bezpośredni wpływać na liczebność ww. gatunków w obszarze. Ponadto, realizacja inwestycji nie zmieni cech siedliska jelonka rogacza, ponieważ nie ograniczy udział dębów na stanowisku gatunku, jak również w drzewostanie otaczającym siedlisko, nie zmieni warunków świetlnych i termicznych panujących w siedlisku. Realizacja inwestycji nie ograniczy dostępności miejsc rozrodu jelonka rogacza, gdyż nie zmniejszy dostępności pniaków, martwego drewna czy wiatrolomów obecnych w siedlisku gatunku. Przeprowadzona w raporcie oś analiza pozwala stwierdzić, że realizacja inwestycji nie wpłynie na możliwość utrzymania ocen dla poszczególnych wskaźników stanu ochrony. Inwestycja nie będzie również naruszać siedliska kozioroga dębosza, np. poprzez usuwanie drzew zasiedlonych, ingerencję w zawarcie drzewostanu czy dosadzenie krzewów (wskaźnik udział podszytu i podrostów). W związku z inwestycją, nie będą usuwane również drzewa senilne, tym samym nie zostanie ograniczony potencjał siedliska kozioroga. Ponadto, wycinka drzew w związku z inwestycją prowadzona będzie wzdłuż torowiska, z dala od wskazanych w planie zadań ochronnych siedlisk pachnicy dębowej, tym samym prowadzenie prac nie naruszy zarówno ilości drzew zasiedlonych przez gatunek, nie wpłynie na obecność drzew dziuplastych na znanych stanowiskach. Dodatkowo inwestycja nie zmieni sposobu użytkowania drzewostanów, które

stanowią potencjalne siedlisko pachnicy, a więc nie przyczynią się do zwiększenia izolacji stanowisk. Reasumując, realizacja inwestycji nie wpłynie na możliwość osiągnięcia założonych celów działań ochronnych w odniesieniu do chrząszczy, które stanowią przedmiot obszaru Natura 2000 Lasy Barucickie.

W celu zabezpieczenia płatów siedlisk leśnych, tj. 9110 i 9170, które zlokalizowane są w sąsiedztwie linii kolejowej, nakazano oznakowanie w terenie ww. płatów siedlisk przyrodniczych, co ma zabezpieczyć je przed przypadkowym zniszczeniem. Ponadto, prace w obszarze prowadzone będą pod nadzorem botanicznym, który wydzieli fragmenty płatów przeznaczone do zajęcia. Równocześnie, prace w sąsiedztwie płatów nie przeznaczonych do zniszczenia ograniczone będą do terenów kolejowych (**pkt II.26. i II.27 nin. decyzji**).

Specjalny obszar ochrony Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą (PLH160012), wyznaczony został rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 5 lipca 2022r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą (PLH160012) (Dz. U. poz. 1627), dla ochrony motyli : czerwończyka nieparka *Lycaena dispar* (populacja osiadła), modraszka *nausitous Maculinea* (*Phengaris*) *nausithous*. (populacja osiadła) i modraszka *telejus Maculinea* (*Phengaris*) *teleius* (populacja osiadła). Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą PLH160012 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 978), zmieniony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 8 sierpnia 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą PLH160012 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 2193). W planie zadań ochronnych zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony jego przedmiotów ochrony oraz określono cele działań ochronnych.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, prace w obszarze Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą prowadzone będą na powierzchni łącznej ok. 16,22 ha, przy czym 16 ha w granicy istniejącego pasa kolejowego. Nowe zajęcie terenu (poza terenem kolejowym) w obszarze dotyczy 0,22 ha (strona prawa: ok. km 34+300 – km 34+375 prace na powierzchni ok. 0,09 ha, ok. km 34+425 - km 34+575 prace na powierzchni ok. 0,07 ha, ok. km 34+715 – km 34+755 prace na powierzchni ok. 0,02 ha; strona lewa: ok. km 34+290 - 34+315 prace na powierzchni ok. 0,04 ha).

Biorąc pod uwagę zgromadzone dokumenty, należy stwierdzić, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wiąże się z ingerencją w siedliska czerwończyka nieparka. Stanowiska gatunku na obszarze inwestycji ani w buforze 500 m nie zostały zidentyfikowane podczas prac inwentaryzacyjnych. Zgodnie z dokumentacją planu zadań ochronnych, siedliska gatunku zlokalizowane są po obu stronach linii kolejowej w odległości powyżej 1 km od przebudowywanej linii kolejowej. Powyższe pozwala stwierdzić, że realizacja inwestycji nie będzie bezpośrednio wpływać na jego liczebność w obszarze (np. poprzez zmianę powierzchni siedlisk gatunku). Ponadto, inwestycja nie wiąże się z konserwacją cieków wzdłuż których gatunek występuje i która może prowadzić do niszczenia siedlisk i form rozwojowych tego motyla. Remont istniejącej linii kolejowej nie przyczyni się do ograniczenia dyspersji gatunku, ponieważ jako gatunek o otwartej strukturze populacji (GIOŚ 2015) nie jest podatny na izolację. Tym samym inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na cele ochrony czerwończyka określone w planie zadań ochronnych, tj. utrzymanie obecności gatunku w obszarze oraz utrzymanie jego roślin pokarmowych.

Przedsięwzięcie, zarówno na etapie realizacji, jak i użytkowania, nie będzie wpływać na sposób uprawy łąk w obszarze (np. nie ograniczy dostępu do gruntów), tym samym nie będzie przyczyną antropogenicznego zmniejszenia spójności siedlisk motyli i zwiększenia udziału problematycznych gatunków rodzimych (bylin, drzew i krzewów). Jednocześnie jak wynika z przedłożonych dokumentów (Aneks nr 3 do raportu oos), realizacja inwestycji wiąże się z okresową ingerencją w jedno z 12 stanowisk modraszka *nausitosa* (pow. 0,644 ha), na odcinku od km 34+725 – 34+780 od strony toru nr 2 (strona lewa). W związku z koniecznością wykonania zabudowy linii kablowej branży teletechnicznej i sterowania

ruchem kolejowym konieczne jest czasowe zajęcie siedliska gatunku, na ww. odcinku o powierzchni 0,03 ha, w celu wykonania wykopu wąsko przestrzennego. Biorąc pod uwagę fakt, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie ograniczać możliwości prowadzenia gospodarki łąkarskiej, a tym samym nie wpłynie na dotychczasowy sposób użytkowania łąk stanowiących siedlisko gatunku należy stwierdzić, że realizacja założonych celów dla wskaźników siedliska gatunku w postaci utrzymania na 100 % stanowisk w obszarze mniejszego niż 25 % udziału drzew i krzewów w powierzchni płatów siedliska gatunku, tj. oceny FV, jak również osiągnięcie na 100 % stanowisk w obszarze mniejszego niż 25 % udziału ekspansywnych bylin w otwartej powierzchni płatów siedliska gatunku, tj. oceny FV w wyniku realizacji inwestycji nie jest zagrożone. Ponadto, utrzymanie na przynajmniej 25 % stanowisk w obszarze powierzchni penetrowanej przez mrówkę *Myrmica rubra* na poziomie większym niż 50 %, tj. oceny FV (prace poza płatami z udokumentowaną obecnością mrówek). Utrzymana zostanie powierzchnia wszystkich stanowisk gatunku na zakładanym w planie zadań ochronnych poziomie, tj. 6 stanowisk modraszka *nausitosa* o powierzchni 1 ha (ocena FV) i 6 stanowisk gatunku o powierzchni od 0,5 do 1 ha (ocena U1) - zajęcie dotyczy niewielkiego fragmentu siedliska i pozostaje bez wpływu na powierzchnię i jest czasowe. Planowane jest rozplantowanie humusu po zakończeniu prac zawierającego bank nasion. Przebudowa istniejącej linii kolejowej nie wiąże się z likwidacją stanowisk motyli tym samym nie wpływając na pogłębienie izolacji pomiędzy stanowiskami w obszarze dodatkowo istniejąca linia nie stanowi przeszkody dla zasilania populacji gatunku z zewnątrz obszaru. Planowane prace będą prowadzone w części płatu o niskim udziale krwiściągu (rośliny żywicielskiej). Tym samym nie przewiduje się, aby w związku z realizacją inwestycji osiągnięcie na 100 % stanowisk w obszarze przynajmniej 5 % udziału rośliny pokarmowej w otwartej powierzchni płatów siedliska gatunku, tj. oceny U1. Powyższe pozwala stwierdzić, że również utrzymanie ocen wskaźników parametru populacja nie będzie zagrożone w związku z inwestycją.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, inwestycja nie będzie ingerować w siedliska modraszka *telejusa*. Prace prowadzone będą w bezpośrednim sąsiedztwie jednego z dwu płatów siedliska gatunku w obszarze. Jak wskazano w przedłożonych dokumentach, prace prowadzone po prawej stronie torowiska, nie wiążą się z ingerencją w to stanowisko, tym samym powierzchnia siedliska modraszka *telejusa* nie będzie narażona w wyniku prac. Dodatkowo, nadzór entomologa i oznakowanie siedliska ma na celu ochronę siedliska przed przypadkowym uszkodzeniem. Tym samym inwestycja nie jest działaniem ograniczającym możliwość osiągnięcia celów ochrony określonych dla siedliska i populacji modraszka *telejusa*.

W celu zabezpieczenia siedlisk motyli przed przypadkowym zniszczeniem: prace prowadzone będą pod nadzorem entomologa, który oznakuje siedliska motyli na czas trwania prac, zapewni wydzielenie właściwej powierzchni czasowego zajęcia fragmentu siedliska modraszka *nausitosa* oraz będzie nadzorował rekultywację terenu po zakończeniu prac (**pkt II.28. i II.29. nin. decyzji**).

Obszar Specjalnej Ochrony Grądy Odrzańskie PLB020002 został wyznaczony w celu ochrony gatunków ptaków, takich jak: kania ruda (kod gatunku A074), kania czarna (kod gatunku A073), muchołówka białoszyja (kod gatunku A321), dzięcioł średni (kod gatunku A238) i dzięcioł zielonosiwy (kod gatunku A234), a także gęś zbożowa (kod gatunku A039). Dla przedmiotowego obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie PLB020002 - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 1101 oraz Dz. Urz. Woj. Dol. poz. 1944 zmieniony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska We Wrocławiu z dnia 30 września 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie PLB020002 - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 2652 oraz Dz. Urz. Woj. Dol. poz. 4665. W ww. akcie prawnym zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków ptaków będących przedmiotem ochrony oraz zidentyfikowano cele działań

ochronnych. Zagrożeń istniejących w odniesieniu do ww. gatunków nie stwierdzono. Odnosząc się do zagrożenia potencjalnego jakim jest płoszenie ptaków w okresie lęgowym w wyniku realizowanych prac leśnych (B02 - gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji), wspólnym dla kań, dzięciołów i muchołówki białoszyjej należy stwierdzić, że biorąc pod uwagę charakter planowanych działań zagrożenie nie wystąpi. Dodatkowo uwzględniając odległość inwestycji od lasów stanowiących siedliska lęgowe kani rudej i czarnej, muchołówki białoszyjej, dzięcioła średniego i dzięcioła zielonosiwego (powyżej 3,8 km), nie nastąpi płoszenie osobników w trakcie realizacji, ani na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Ponadto, planowane prace nie wpłyną na ograniczenie strefy polowań kani, rudej, które zlokalizowane są najczęściej 3 km w promieniu gniazda (Chylarecki i in. 2015. Monitoring ptaków lęgowych) oraz nie ograniczą żerowisk kani czarnej. Inwestycja nie będzie również generować zagrożenia potencjalnego zidentyfikowanego w odniesieniu do gęsi zbożowej, tj. polowania (F03.01) na terenie ostoi w czasie migracji gatunku mogące skutkować zabijaniem osobników gatunku.

W odniesieniu do wszystkich przedmiotów ochrony w obowiązującym planie zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie PLB020002, za cel ochrony przyjęto zachowanie siedlisk gatunków we właściwym stanie ochrony (FV), tj. nie mniej niż 400 ha otwartych terenów upraw rolnych stanowiących żerowiska gęsi, nie mniej niż 50 ha drzewostanów sosnowych, mieszanych lub liściastych w wieku powyżej 100 lat, sąsiadujących z rzeką lub zbiornikiem wodnym o niskim stopniu penetracji przez ludzi stanowiących terytorium kani czarnej, nie mniej niż 20 ha drzewostanów sosnowych, mieszanych lub liściastych w wieku powyżej 100 lat sąsiadujących z rzeką lub zbiornikiem wodnym o niskim stopniu penetracji przez ludzi stanowiących terytorium kani rudej, min. 1700 ha drzewostanów liściastych lub mieszanych z udziałem powyżej 30 % drzewostanów w wieku ponad 90 lat ze średnią miąższością martwego drewna w płatach siedlisk gatunku powyżej 5 % miąższości dojrzałego drzewostanu lub powyżej 10 m³/ha stanowiące siedlisko dzięcioła zielonosiwego, utrzymanie na powierzchni min. 600 ha udziału płatów lasów liściastych o powierzchni powyżej 20 ha w stosunku do całkowitej powierzchni lasów liściastych większego niż 80 % siedlisk dzięcioła średniego oraz utrzymanie liczebności gęsi na poziomie min. 4000 osobników, 5 par lęgowych kani czarnej, 2 par lęgowych kani rudej, min. 17 terytoriów lęgowych dzięcioła zielonosiwego, min. 140 terytoriów lęgowych dzięcioła średniego, min. 200 par lęgowych muchołówki białoszyjej. Realizacja inwestycji nie zmieni wielkości powierzchni drzewostanów niezbędnych dla poszczególnych gatunków, nie wpłynie na ich strukturę przestrzenną i wiekową, nie wpłynie na ilość martwego drewna w siedliskach gatunków i nie zwiększy presji turystycznej w obrębie drzewostanów. Ponadto, nie zmniejszy powierzchni otwartych terenów upraw rolnych w obszarze stanowiących żerowiska gęsi, gdyż zlokalizowana jest poza granicami obszaru. Z uwagi na fakt, że inwestycja pozostaje bez wpływu na siedliska ptaków stanowiące przedmiot ochrony nie przewiduje się, by inwestycja wpłynęła na wielkość chronionych w ramach obszaru PLB020002 populacji.

Specjalny Obszar Ochrony Łąki w okolicach Chrząstowic (PLH160010) ustanowiony został dla ochrony trzech gatunków motyli, tj.: czerwończyk nieparek (kod gatunku 1060), modraszek nausitous (kod gatunku 6179) oraz modraszek telejus (kod gatunku 6177). Dla przedmiotowego obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Chrząstowic PLH160010 - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 977 zmienione zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Chrząstowic PLH160010 - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 2192). W planie zarządzania zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków będących przedmiotem ochrony. Odcinek linii kolejowej objęty przedsięwzięciem zlokalizowany jest w odległości ok. 4 km od ww. obszaru Natura 2000. Zakres prac nie wpłynie na sposób zagospodarowania i użytkowania łąk i rowów melioracyjnych w obszarze, które porastają rośliny żywicielskie motyli stanowiących przedmiot ochrony. Tym samym realizacja przedsięwzięcia nie będzie generowała zagrożeń istniejących związanych ze zmianą

sposobu użytkowania siedlisk motyli prowadzących do niszczenia stadiów rozwojowych gatunków lub ich roślin żywicielskich (kod A03.03 zaniechanie/brak koszenia, kod A03.01-intensywne koszenie lub intensyfikacja, kod I01 - obce gatunki inwazyjne, kod I02 - problematyczne gatunki rodzime; kod J03.02 – antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk, kod K02 – ewolucja biocenotyczna) lub pracami melioracyjnymi (J02.01 – zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie -ogólnie; J02.02 – usuwanie osadów (mułu...)). Realizacja projektu nie przyczyni się również do wystąpienia zagrożeń potencjalnych.

Biorąc pod uwagę zakres prac, ich realizacja nie wpłynie w sposób negatywny na osiągnięcie założonych celów działań ochronnych przedmiotów ochrony, ponieważ nie wpłynie na częstość występowania w obszarze czerwończyka nieparka i jego roślin żywicielskich. Gatunek, z wyjątkiem rejonów górskich, obserwowany jest w całym kraju, a inwestycja nie wiąże się z przekształceniem jego siedlisk w obszarze. Przebudowa istniejącej linii kolejowej nie wpłynie również na liczbę obserwowanych w siedlisku osobników modraszka nausitousa i telejusa oraz wynikający z wielkości populacji indeks liczebności ww. gatunków. Inwestycja realizowana jest poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem obszaru, tym samym nie zagraża utrzymaniu rozpoznanych stanowisk modraszka nausitousa i telejusa, w tym utrzymaniem założonych odległości pomiędzy stanowiskami. Realizacja inwestycji pozostaje bez wpływu na dostępność roślin żywicielskich i mrówek gospodarzy na poszczególnych stanowiskach. Realizacja inwestycji pozostaje bez wpływu na łąkarskie użytkowania siedlisk modraszków i związany z tym udział ekspansywnych bylin czy drzew i krzewów w powierzchni płatów siedlisk tych gatunków.

Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, że realizacja przedmiotowego projektu nie będzie generowała wskazanych w planie zadań ochronnych obszaru PLH160010 zagrożeń, a także nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych.

Pozostałe formy ochrony przyrody

Na trasie przebiegu linii C-E 30, jak również w promieniu 100 km od przebiegu trasy kolejowej nie znajdują się parki narodowe, stąd wyklucza się jakiegokolwiek oddziaływanie na ww. formę ochrony przyrody.

Linia kolejowa nr C-E 30 przebiega przez jeden park krajobrazowy – Stobrawski Park Krajobrazowy, w odniesieniu do którego zastosowanie mają regulacje rozporządzenia Nr 0151/P/19/06 Wojewody Opolskiego z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie Stobrawskiego Parku Krajobrazowego. Na ww. terenie obowiązują zakazy, mające na celu zachowanie walorów tego terenu. Zgodnie z art. 17 ust.2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.), zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z zapisami art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r. poz. 344), zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie („wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie”). Mając powyższe na względzie stwierdzono, że planowana inwestycja nie stoi w sprzeczności z zakazami wprowadzonymi rozporządzeniem w sprawie Stobrawskiego Parku Krajobrazowego. Ponadto, z przedłożonej analizy wynika, że realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na ustanowione cele ochrony parku.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie. Dla tego terenu obowiązują zakazy, mające na celu zachowanie walorów przyrodniczych obszaru chronionego krajobrazu, wymienione w uchwale nr XX/228/2016 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 27 września 2016 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Op. z 2017, poz. 414). Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zgodnie z zapisami art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r. poz. 344) zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie („wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie”). Mając powyższe na względzie stwierdzono, że realizowana inwestycja nie stoi

w sprzeczności z zakazami wprowadzonymi wskazanym wcześniej rozporządzeniem. Realizacja przedsięwzięcia nie pogorszy możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych pełnioną przez ww. obszar chroniony.

Analizowana inwestycja nie przecina żadnego rezerwatu przyrody. W promieniu 5 km od osi linii kolejowej zlokalizowane są trzy rezerwaty przyrody: Rogalice (1,9 km), Barucice (2,3 km) oraz Lubsza (3,9 km). Wymienione rezerwaty znajdują się poza zasięgiem oddziaływania przedmiotowej inwestycji, tym samym nie przewiduje się by jej realizacja miała negatywny wpływ na ww. rezerwaty przyrody.

Inwestycja nie przecina żadnego użytku ekologicznego. Jednocześnie, w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji (odcinek 1+350 -1+715 km), na terenie Miasta Opola zlokalizowany jest użytek ekologiczny Łąki w Nowej Wsi Królewskiej. Regulacje względem ww. obiektu zawiera uchwała Nr LX/624/09 Rady Miasta Opola z 15.12.2009 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego o nazwie "Łąki w Nowej Wsi Królewskiej". Przedmiotowy użytek ustanowiono w celu ochrony obszaru o wybitnych walorach przyrodniczych, związanych z występowaniem zbiorowisk szuwarowych, łąkowych, turzycowych i torfowiskowych, ze względu na znaczenie tych ekosystemów dla zachowania różnorodności biologicznej. Jak wynika z przedstawionych wyjaśnień, żadne z zaplanowanych prac nie będą prowadzone w granicach użytku ekologicznego. Dla zabezpieczenia walorów użytku prace w jego sąsiedztwie prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym, w sposób nie powodujący zmiany stosunków wodnych i ograniczone zostaną wyłącznie do terenów kolejowych (**pkt II.30. nin. decyzji**).

Oprócz ww. użytku, w sąsiedztwie linii kolejowej (od ok. km 4+000 – 4+750) znajduje się użytek Kamionka Piast (0,25 km) ustanowiony uchwałą Nr LXXII/778/10 Rady Miasta Opola z 30.09.2010r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego o nazwie "Kamionka Piast". Szczególne cele ochrony to zachowanie walorów przyrodniczych kamieniołomu skał węglanowych, w tym głównie ochrona odsłoneń profili geologicznych skał osadowych górnej kredy, jak również zagrożonych zbiorowisk roślinnych, stanowisk rzadkich i chronionych gatunków roślin oraz miejsc lęgowych i wypoczynku rzadkich i chronionych gatunków ptaków. Jak wynika z przedłożonego uzupełnienia treści raportu ooś (Aneks 2) prace prowadzone będą w odległości maksymalnie 30 m od granic użytku Kamionka Piast. Z uwagi na brak powiązania funkcjonalnego obszaru prac z ww. obiektami nie przewiduje się by realizacja inwestycji oddziaływała na użytek negatywnie.

W odległości 5 km od linii znajdują się użytki Grudzicki Grąd (1,84 km), Płaszczyzna (3,66 km), Puchacz (3,6 km), Gęsi Staw (4,21 km), poza zasięgiem prac i zasięgiem oddziaływania inwestycji.

Inwestycja nie koliduje ze stanowiskami dokumentacyjnymi oraz zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi. W odległości 5 km od inwestycji nie występują ww. formy ochrony przyrody.

W obszarze prac zlokalizowane są dwa pomniki przyrody: dąb Wawelberg (nr CRFOP PL.ZIPOP.1393.PP.1609092.18183) oraz aleja złożona z 4 dębów (nr CRFOP PL.ZIPOP.1393.PP.1609092.164), z których dwa sąsiadują bezpośrednio z linią. Jak wynika z przedstawionych wyjaśnień, prace w sąsiedztwie pomnika Wawelberg nie będą wiązały się z łamaniem zakazów określonych w uchwale Nr XLII/304/2021 Rady Gminy Popielów z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia pomników przyrody na terenie Gminy Popielów (Dz. Urz. z 2021 r. poz. 3425). W celu uniknięcia łamania zakazów, w odniesieniu do pomnika w m. Karłowice, związanych z rozbiórką obiektu inżynierskiego w km 34+878 LK277, przewidziano rozbiórkę komór istniejącego obiektu do poziomu ok. 0,50 m poniżej poziomu terenu i unieczynnienie części przelotowej oraz komór poprzez ich zamulenie, natomiast nowy obiekt wykonany zostanie w odległości ok. 6 m od obiektu istniejącego, aby uniknąć uszkodzenia drzew pomników (**pkt II.32. nin. decyzji**). Tym samym planowane prace nie naruszają zakazów rozporządzenia Nr 0151/P/38/05 Wojewody Opolskiego z dnia 26 października 2005 r. w sprawie ustanowienia pomników przyrody (Dz. Urz. Woj. Op. z dnia 7 listopada 2005 r. Nr 72, poz. 2231). Jednocześnie, aby zabezpieczyć ww. okazy drzew przed przypadkowym uszkodzeniem prace w sąsiedztwie ww. pomników realizowane

będą pod nadzorem dendrologicznym, który będzie nadzorował zabezpieczenie okazów na czas prac i realizację prac budowlanych w ich sąsiedztwie (**pkt II.31. nin. decyzji**).

Oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze dokonano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczych, wykonanych w buforze 500 m, wzdłuż osi linii kolejowej na każdą stronę. Badania obejmowały siedliska przyrodnicze, rośliny (w tym mchy), grzyby (w tym porosty), bezkręgowce, ichtiofaunę, herpetofaunę, awifaunę oraz teriofaunę wraz z nietoperzami i w zależności od grupy, prowadzone były w odpowiednich okresach fenologicznych, obejmowały okres od marca 2020r. do stycznia 2021r. Raport ooś zawiera również dane wcześniejsze z inwentaryzacji z lat 2015-2016r.

Siedliska przyrodnicze

W sąsiedztwie linii kolejowej zlokalizowane są płaty siedlisk przyrodniczych, 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).

Raport ooś, nie podaje stanu zachowania poszczególnych płatów. Z przedłożonej oceny wynika, że zagrożenia związane z pracami i utrzymaniem istniejącej linii kolejowej dotyczą pasa 15 m od linii kolejowej. Dodatkowo, w wypadku siedlisk łągowych (91E0) zlokalizowanych wzdłuż cieków przepływających pod linią lub w ich sąsiedztwie oraz zbiorowisk włosieniczników (3260) zlokalizowanych w ciekach, uwzględniono dodatkowo ryzyko oddziaływań o większym zasięgu w związku z potencjalnymi skutkami prac regulacyjnych w korycie cieków i ich wpływu na warunki wodne. Jak wynika z zebranych danych, narażone na zniszczenie w wyniku realizacji inwestycji są następujące siedliska: 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculon fluitantis*) płat o powierzchni 0,003 ha, 6210* murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*) płat o powierzchni 0,045 ha, 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylyon alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) fragment płatów o powierzchni 0,30 ha (pow. płatów 4,02 ha), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) fragmenty płatów o powierzchni łącznej 1,09 ha (pow. płatów 6,62 ha), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercetalia roboretanae*) fragment płatów o powierzchni 0,36 ha (pow. płatów 3,2 ha), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*,) i olsy źródłiskowe* - fragmenty płatów o łącznej powierzchni 0,72 ha (pow. płatów 6,57 ha). Zajęcie ww. powierzchni płatów siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla Wspólnoty, nie ma istotnego znaczenia dla osiągnięcia właściwego stanu ochrony poszczególnych siedlisk przyrodniczych w kraju, biorąc pod uwagę krajowe zasoby tych siedlisk w kontynentalnym regionie biogeograficznym, które wynoszą odpowiednio dla siedliska 3260 – 11,4 tys km², siedliska 6210 – 56,0 tys km², siedliska 6430 – 68,2 tys km², siedliska 6510 - 88,2 tys km², siedliska 9190-171,8 tys km² oraz siedliska 91E0 -316,6 tys km² (dane publikowane przez Europejską Agencję Środowiska na podstawie wyników Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska). W celu ograniczenia do minimum powierzchni płatów siedlisk o znaczeniu dla Wspólnoty, która ulegnie przekształceniu w wyniku prac, przewidziano działania minimalizujące. Prace w sąsiedztwie płatów siedlisk prowadzone będą pod nadzorem botanicznym, który przed przystąpieniem do prac budowlanych oznacza granice zasięgu występowania płatów oraz wydzieli powierzchnie przeznaczone do zajęcia na czas trwania prac (**pkt II.33. nin. decyzji**). Drogi dojazdowe do placu budowy zlokalizowane będą poza płatami siedlisk o znaczeniu dla Wspólnoty (**pkt II.33. nin. decyzji**).

Flora

W sąsiedztwie linii kolejowej stwierdzono występowanie roślin wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin. Większość stanowisk chronionych gatunków zlokalizowana jest w

odległości niestwarzającej zagrożenia zniszczenia podczas prowadzenia prac. Z chronionych gatunków w obszarze prac znajdują się 3 stanowiska wawrzyńka wilczelyko oraz płaty siedlisk mszaków: mokradłoszki zaostrojonej, rokielnika pospolitego, bielistki siwej, widłozęba miotłowego, gatunków podlegających ochronie częściowej, które zostaną zniszczone w wyniku prac realizacyjnych. Należy jednak wskazać, że są to gatunki szeroko rozpowszechnione, z tego względu realizacja inwestycji pomimo, iż przyczyni się do zmniejszenia ich powierzchni, nie uszczupli w sposób znaczący ogólnego stanu ich populacji, ani puli genetycznej w skali lokalnej i ponadlokalnej. Oprócz ww. pospolitych gatunków w sąsiedztwie linii kolejowej zinventaryzowano 1 stanowisko nastroszka długoszypułkowego (gatunek objęty ochroną ścisłą, zagrożony w kraju - kategoria E - Stebel A. Voncina G. Prądnik. Prace Muz. Szafera 30, 083–114, 2020) oraz 3 stanowiska bezlistna zwyczajnego (gatunek objęty ochroną częściową, kategoria zagrożenia w województwie E – Stebel A. 2006. Waloryzacja chronionych i zagrożonych mszaków województwa opolskiego wraz z oceną stanu ich zachowania oraz określeniem programu czynnej i biernej ochrony). Jak wynika z przedłożonych dokumentów, stanowiska obu gatunków nie zostaną zniszczone podczas prac. W celu minimalizacji potencjalnych oddziaływań, prace w sąsiedztwie stanowisk prowadzone będą pod nadzorem botanicznym, a stanowiska gatunków zabezpieczone przed zniszczeniem (**pkt II.34. nin. decyzji**). Ponadto, prace w obrębie cieku Kłapacz będą wiązać się ze zniszczeniem płatu włosienicznika skąpropręcikowego gatunku objętego ochroną częściową (kategoria NT - bliski zagrożenia w kraju, lista regionalna kategoria VU). W celu zminimalizowania negatywnego wpływu prac na ww. gatunek, przed ich rozpoczęciem, pod nadzorem botanicznym, okazy gatunku zostaną przeniesione poza miejsce prac, po uzyskaniu decyzji derogacyjnej (**pkt II.35. nin. decyzji**). Drugie ze stanowisk gatunku (ok. km 53+250), nie narażone na zniszczenie, zostanie zabezpieczone na czas trwania prac (**pkt II.34. nin. decyzji**).

Biorąc pod uwagę powyższe, nie przewiduje się by inwestycja oddziaływała istotnie negatywnie na chronione gatunki roślin.

Gatunki inwazyjne

Podczas inwentaryzacji stwierdzono występowanie gatunków wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym, tj. rdestowca pośredniego, rdestowca ostrokończystego oraz rdestowców bez oznaczenia gatunku. W celu ograniczenia ekspansji tych roślin, podczas realizacji inwestycji, nie należy wykorzystywać powtórnie mas ziemnych do rekultywacji terenu lecz przekazać je do utylizacji, zgodnie z zapisami wskazanymi w **pkt II.36. nin. decyzji**.

Grzyby

W wyniku realizacji inwestycji, dojdzie do zniszczenia stanowiska grzyba **objętego ochroną częściową na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów** – błyskoporka podkorowego (włóknoszek ukośny). Gatunek jest częsty na niżu, znany z więcej niż 2000 stanowisk (Kujawa A., Ruszkiewicz-Michalska M., Kałucka I.L. 2020. Grzyby chronione Polski). Ponadto, Szczepkowski i in. w 2013r. zaproponowali dla tego gatunku kategorię zagrożenia – LC najmniejszej troski (Szczepkowski A., Piętka J., Grzywacz A. 2013. Występowanie i zasoby błyskoporka podkorowego *Inonotus obliquus* (Fr.) Pilát w środkowej i wschodniej Polsce oraz problemy jego ochrony. Sylwan 157 (7): 483–494.). Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że likwidacja ww. stanowiska nie będzie w sposób znacząco negatywny oddziaływać na zasoby gatunku w kraju.

Bezkręgowce

Bezkręgowce stwierdzane były wzdłuż całej linii kolejowej, jednakże dotyczyły głównie szeroko rozpowszechnionych, pospolitych gatunków trzmieli (rudego, ziemnego, ogrodowego, parkowego i kamiennika). Wskazane gatunki są liczne na całym obszarze

badania, stąd nie można wykluczyć, że dojdzie do zniszczenia ich gniazd np. w trakcie usuwania warstwy humusu. Mając na uwadze wielkość ich krajowych populacji, realizacja inwestycji nie będzie oddziaływała na populacje regionalne i krajowe w sposób istotny. Jak wynika z raportu ooś, na zniszczenie narażone jest jedno stanowisko czerwończyka nieparka (gatunek objęty ochroną ścisłą, gatunek z II Załącznika Dyrektywy Siedliskowej). Biorąc pod uwagę liczebność i zasięg występowania gatunku w kraju, nie przewiduje się by zajęcie fragmentu jego siedliska oddziaływało negatywnie na jego populację w kraju i regionie. Jak wynika z raportu ooś, w wyniku realizacji inwestycji, narażone na zniszczenie mogą być również dwa stanowiska mrówki rudnicy, dlatego w ramach minimalizacji, stanowiska te zostaną zabezpieczone na czas trwania prac (**pkt II.37. nin. decyzji**).

Ryby

W ciekach kolidujących z inwestycją, tj.: Smotrawa, Stobrawa, Budkowiczanka, Bachorza, Brynica, Żydówka, Klapacz, Mała Panew, wykonano badania ichtiofauny. Połowu nie prowadzono w ciekach, które w chwili prowadzenia badań pozbawione były odpowiedniego stanu wody do przeprowadzenia badań (cieki Łoza, Małka, dopływ w Czarnowasach). Do oceny składu gatunkowego i zagęszczenia ryb wykorzystano nieselektywną, przeżyciową metodę jednokrotnego elektropołowu, zgodnie z Polską Normą PN-EN 14011:2006 oraz z uwzględnieniem zaleceń Głównego inspektoratu Ochrony Środowiska (Makomaska-Juchiewicz M., Baran P. 2012. Monitoring gatunków zwierząt. Przewodnik metodyczny. Część III). W przebadanych ciekach odłowiono 4 objęte ochroną częściową gatunki, w tym jeden gatunek ryby z II załącznika Dyrektywy Siedliskowej - kozę oraz 1 gatunek minoga z II załącznika Dyrektywy Siedliskowej - minóg strumieniowy. Śliza notowano na każdym ze stanowisk, kozę w Brynicy, Stobrawie i Smortawie, kozę dunajską w Budkowiczance. Minóg strumieniowy występuje w Budkowiczance i Smortawie. Jak wynika z opracowania, wszystkie badane cieki są silnie przekształcone przez człowieka, głównie w wyniku regulacji brzegów. Najcenniejsze siedliska ryb zlokalizowane są w rzece Budkowiczance i Smortawie. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia mogą oddziaływać na ichtiofaunę negatywnie i bezpośrednio (możliwe płoszenie ryb oraz ich zabicie, a także zniszczenie siedlisk, np. poprzez manewrowanie ciężkim sprzętem w korycie). Podczas przebudowy obiektów może dojść do lokalnego przekształcenia istniejących struktur brzegowych, w tym usunięcia roślinności brzegowej. Prace polegające na przebudowie mostów lub przepustów mogą spowodować okresowe zmącenie wody. Powstała w ten sposób zawiesina może powodować czasowe obniżenie zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie. Oddziaływania te uznano za bezpośrednie, krótkoterminowe, negatywne, ograniczone jedynie do etapu realizacji przedsięwzięcia i są możliwe do minimalizacji poprzez prowadzenie prac zgodnie z zapisami wskazanymi w **pkt II.12. nin. decyzji**. Prace budowlane w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie cieków, w których stwierdzono chronione gatunki ryb będą prowadzone pod nadzorem ichtiologicznym (**pkt II.10. nin. decyzji**), poza okresem tarła występujących w nich chronionych gatunków ryb (**pkt II.13. nin. decyzji**). W przypadku, gdy zajdzie konieczność ingerencji w koryto ciek, do ewentualnego jego umocnienia, użyte zostaną materiały naturalne (faszyna lub narzut kamienny), a zanurzone i pływające hydrofity rosnące w strefie brzegowej, które mogą stanowić miejsca występowania ikry i narybku, zachowane (**pkt II.11. i II.12. nin. decyzji**).

Płazy

Zgodnie z wynikami wykonanej inwentaryzacji, po obu stronach linii kolejowej stwierdzono występowanie 9 gatunków płazów oraz 5 gatunków gadów, z czego największa liczba stwierdzeń obejmowała kompleks żab zielonych. Badania objęły okres migracji, rozrodu i zerowania oraz aktywność dobową. Na przecięciu linii kolejowej wskazano odcinki stanowiące miejsca migracji płazów: 0+900-1+600 km, 14+900-15+400 km, 19+900-21+000 km, 22+900-24+400 km, 25+800-27+100 km, 48+600-51+000 km, 51+200-granica województwa. Do obszarów cennych dla płazów zaliczono: duży zbiornik wodny o zróżnicowanej budowie (km linii 23+300 do 23+400) stanowiące siedlisko ropuchy szarej, zielonej, rzekotki drzewnej, żaby moczarowej i żab zielonych, dwa zbiorniki wodne

stanowiące istotne siedlisko kumaka nizinnego, ropuchy zielonej, szarej i żab zielonych (km linii 23+800 do 24+300), kompleks zbiorników wodnych koło Chróścic (km linii 23+300-24+300), kompleks niewielkich zbiorników wodnych po obu stronach torowiska między Starymi i Nowymi Siołkowicami, stanowiących siedlisko kumaka nizinnego, ropuchy zielonej, rzekotki drzewnej, żaby trawnej i żab zielonych (km linii 26+200-26+800). Dla zapewnienia drożności migracji na szlakach migracji oraz w obszarach cennych dla płazów zaplanowano przejścia (14 przejść dla zwierząt, które będą mogły wykorzystywać płazy i gady, w tym 8 przepustów hydrologicznych, przystosowanych do pełnienia funkcji przejść dla płazów) – **(pkt V.6. i V.7. nin. decyzji)**. Dodatkowo, jako element zwiększający funkcjonalność przejść, wykonane zostaną płotki ochronno-naprowadzające dla płazów, zestawione z systemem przepustów i przejść dla zwierząt **(pkt V.9. nin. decyzji)**.

Jak wynika z raportu ooś, brak jest bezpośredniego zagrożenia dla miejsc rozrodu płazów w trakcie budowy, jednak konieczna jest minimalizacja śmiertelności osobników i zapewnienie ciągłości korytarzy migracji. Najbardziej istotne jest ryzyko generowania śmiertelności wśród migrujących/żerujących osobników płazów oraz podczas dyspersji młodych (rozjeżdżanie, wpadanie do wykopów, przypadkowe zabijanie podczas prac, tworzenie przeszkód w postaci przyzm materiałów) – oddziaływanie czasowe, krótkoterminowe. Ma to szczególne znaczenie w przypadku gatunków godujących eksplozywnie (ropucha szara, żaba trawna i moczarowa). Zgodnie z przedłożonym raportem ooś, w wyniku realizacji inwestycji może dojść do bezpośredniego, okresowego negatywnego oddziaływania na populacje płazów i gadów na etapie realizacji i eksploatacji, które to oddziaływanie wymaga minimalizacji. W rejonie korytarzy migracji płazów zastosowane zostaną czasowe ogrodzenie zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac **(pkt II.39. nin. decyzji)**. Sposób wykonania wygrodzeń określa **pkt II.40. nin. decyzji**. Specjalista herpetolog będzie sprawował kontrolę nad ich montażem i funkcjonowaniem **(pkt II.40. nin. decyzji)**. Specjalista herpetolog, w okresie aktywności płazów, będzie sprawdzał teren budowy i usuwać z niego płazy **(pkt II.40. nin. decyzji)**, które przedostaną się tam pomimo zabezpieczeń. Dla zmniejszenia śmiertelności herpetofauny wskazano sposób zabezpieczenia obiektów odwodnieniowych i zbiorników retencyjnych **(pkt II.43. i V.8. nin. decyzji)**.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano kontrole drożności przejść oraz kontrole szczelności ogrodzeń naprowadzających wraz z bieżącymi naprawami **(pkt III.3. i III.4. nin. decyzji)**. Przeprowadzony zostanie 3 letni monitoring wykorzystania obiektów i efektywności zabezpieczeń oraz śmiertelności płazów na linii kolejowej na wskazanych odcinkach.

Odstąpiono od określania warunku, wskazanego w raporcie ooś, t.j. pozostawiania na stałe prześwitu o wys. min. 5 cm między szyną, a tłuczniem. Zgodnie z opracowaniem Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach T. Kurek (2011 r.), skuteczne przejścia pod szynami dla małych zwierząt powinny mieć zapewnioną wysokość min. 10 cm. Jednocześnie, złożone szczegółowe wyjaśnienia jednoznacznie wskazują, iż powyższe nie może zostać spełnione z uwagi na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zagrażają w sposób jednoznaczny użytkownikom linii kolejowej.

Ssaki

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji, w buforze od linii kolejowej wykazano występowanie nie podlegających ochronie prawnej ssaków: jelenia, sarny, daniela, dzika, lisa, jenota, kuny i zająca szaraka oraz 15 gatunków ssaków objętych ochroną (w tym 9 gatunków nietoperzy). W strefie oddziaływania inwestycji odnotowano występowanie gatunków chronionych, tj. bobra europejskiego (rzeka Smortawa, zbiorniki wodne między Nowymi i Starymi Siołkowicami, zbiorniki wodne w Chróścicach, zbiorniki wodne w Dobrzyniu, w rzece Mała Panew, zbiornik Opole dzielnica Nowa Wieś Królewska), wydry (rzeka Budkowiczanka), oraz 8 gatunków nietoperzy (borowiec wielki, mroczek późny, karlik drobny, karlik malutki, nocek wąsatek/Brandta, karlik większy, mopek zachodni, nocek posrebrzany). Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wskazano obszary, istotne dla nietoperzy. Na odcinku linii kolejowej nie stwierdzono występowania

kolonii rozrodczych. W trakcie prowadzonych kontroli nie wykazano obecności nietoperzy w budynkach, w przepustach pod mostami i wiaduktami. Zgodnie z raportem ooś, na gatunki zasiedlające rzeki (bóbr europejski i wydra), potencjalnie negatywnie może oddziaływać płoszenie, zniszczenie brzegów koryta oraz zubożenie liczby zadrzewień na brzegach, czasowe zajęcie terenów żerowiskowych. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wiąże się z wielkopowierzchniową ingerencją w sieć wodną, a jedynie przeprowadzone zostaną miejscowe i krótkoodcinkowe prace umocnieniowe. Zanieczyszczenie wód cieków zawiesiną ogólną, związane z budową mostów, ustąpi po zakończeniu prac. W związku z ograniczoną przestrzenią i czasowo ingerencją w cieki zasiedlone przez bobra europejskiego i wydrę, przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na stanowiska ww. gatunków. Przedsięwzięcie nie będzie tworzyć bariery dla przemieszczeń bobra europejskiego i wydry wzdłuż cieków. Budowane nowe obiekty w miejsce już istniejących mostów poprawią możliwość migracji z uwagi na ich dostosowanie do spełniania funkcji przejść dla zwierząt. Realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na pozostałe chronione gatunki ssaków zinwentaryzowane w buforze inwestycji jak kret, ryjówka aksamitna, wiewiórka, gdyż są to gatunki rozpowszechnione w kraju, o znacznej liczebności, w przypadku których utrata miejsc bytowania i rozrodu związana z realizacją przedsięwzięcia, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ich populacje.

Najważniejszym oddziaływaniem planowanej inwestycji na nietoperze będzie niszczenie miejsc rozrodu i kryjówek (dziuple, odstająca kora drzew). W celu odtworzenia miejsc rozrodu czy dziennych kryjówek zostaną wywieszane budki szczelinowe dla nietoperzy (**pkt II.46. nin. decyzji**). Ponadto, aby zapobiec płoszeniu oraz przypadkowemu uśmiercaniu nietoperzy konieczne jest wprowadzenie działań minimalizujących w zakresie wycinki drzew o obwodzie powyżej 100 cm bez względu na porę roku (zimą – miejsca hibernacji, latem – kolonie rozrodcze), które będą wycinane pod nadzorem chiropterologa, który wykluczy zasiedlenie drzew przez nietoperze (**pkt II.50. nin. decyzji**). Z uwagi na fakt, że budynki mogą także stanowić miejsca rozrodu i hibernacji nietoperzy, w szczególności dla gatunków takich jak borowiec wielki czy mroczek późny konieczne jest wykonanie wizji chiropterologicznej przed dokonaniem wyburzenia, by wykluczyć możliwość zasiedlenia go przez nietoperze, bądź w przypadku obecności nietoperzy podjąć odpowiednie działania minimalizujące (**pkt II.47. nin. decyzji**). Jak wynika z przedłożonych dokumentów, modernizacja linii kolejowej, nie pogorszy warunków przelotu i żerowania nietoperzy. W przypadku, kiedy z uwagi na proces technologiczny w okresie budowy, konieczne będzie zastosowanie oświetlenia na terenach leśnych lub już na etapie eksploatacji linii LK277, do tego celu, będą używane lampy niskosodowe lub ledowe o kierunkowym strumieniu światła (**pkt II.45. i III.7. nin. decyzji**).

Korytarze ekologiczne

Modernizowana linia kolejowa 277 przecina trzy korytarze ekologiczne wyznaczone przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży w 2011r.: na odcinkach od km 19+960-21+900, km 24+000-26+045 korytarz ekologiczny Dolina Górnej Odry (KPd-19), a na odcinku od km. 12+400-13+250 przylega do granic ww. korytarza. Na odcinku ok. km 29+430-34+290 przecina korytarz Bory Stobrowskie (GKPdC-12), na odcinku od ok. km 36+500-40+300 korytarz ekologiczny Las Lubszański (KPdC-12B). Natomiast na odcinku 47+360 – do granicy województwa (52+250) przecina styk korytarzy Bory Stobrowskie i Las Lubszański. W pobliżu przedmiotowej inwestycji znajdują się również inne korytarze, które zostały przedstawione w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego. Inwestycja przecina je w następujących miejscach: ok. km 12+300 – 13+500 - Szlak łączący dolinę Odry z doliną Małej Panwi (dolinny, regionalny oraz międzynarodowy), ok. km 25+750 – 27+300 Dolina Brynicy (dolinny, regionalny), ok. km 32+100 – 34+100 Dolina Budkowiczanki (dolinny, regionalny) i ok. km 34+100 – 34+900 Dolina Stobrawy (dolinny, regionalny). Realizacja inwestycji nie wiąże się z powstaniem nowej bariery antropogenicznej, gdyż modernizacja dotyczy funkcjonującej od wielu lat linii kolejowej, tym samym jej oddziaływanie na możliwość migracji gatunków nie ulegnie istotnym zmianom. Ponadto, jak wynika z przedłożonych dokumentów, w związku z przebudową mostów i

przepustów - 14 z nich zostanie dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, w tym 6 istniejących obiektów mostowych, 5 istniejących przepustów. Inwestycja zakłada również realizację 3 nowych przepustów z funkcją przejść dla płazów zlokalizowanych na szlakach migracji płazów, w celu poprawy warunków ich migracji (**pkt V.6. i V.7. nin. decyzji**). Skuteczność obiektów przystosowanych do pełnienia funkcji, nie zostanie obniżona w wyniku kumulacji z inną infrastrukturą, ponieważ praktycznie wszystkie z ww. obiektów zlokalizowane są w miejscach gdzie nie stwierdza się ograniczenia skuteczności w związku z drogami czy nowo powstającymi terenami zabudowanymi. Przejścia dla zwierząt zaplanowane są głównie na ciekach oraz na terenach zielonych, gdzie migracja będzie swobodna i nie zaburzona przez inne czynniki. Wszystkie obiekty inżynierskie nad ciekami wodnymi przystosowane są do spełniania funkcji zespolonych przejść dla płazów lub ssaków małych lub średnich. Przeprowadzona ocena wskazuje, że modernizacja linii kolejowej, w tym dostosowanie obiektów do pełnienia funkcji przejść nie będzie wywierała znaczącej ingerencji w sposób użytkowania siedlisk i korytarzy ekologicznych przez zwierzęta.

Krajobraz

W przedłożonym raporcie oś dokonano oceny wpływu na krajobraz. Ocenę oddziaływania oparto na metodyce z Załącznika 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych oraz na w nim zawartej typologii krajobrazów (Dz. U. 2019 poz. 394) oraz Stanowiska Wojewódzkiej Rady Ochrony Przyrody w Opolu. Zgodnie z opracowaniem *Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony* (K. Badora i K. Badora 2006), inwestycja zlokalizowana jest częściowo w obszarze o wysokich walorach krajobrazowych, ponadto przecina dwa obszary chroniące krajobraz (OCHK Lasy Stobrawsko-Turawskie, Stobrawski Park Krajobrazowy). Przedsięwzięcie realizowane będzie głównie na terenie kolejowym. Wycinka dotyczy głównie strefy ekotonowej drzewostanów, które przylegają do terenów kolejowych. Wycinka spowoduje trwałą zmianę w lokalnym krajobrazie, nie będzie to jednak zmiana znacząca. Największe oddziaływanie na krajobraz wiąże się z budową nowych elementów technicznych, obiektów kubaturowych, inżynierskich i inżynierskich. Na etapie eksploatacji na krajobraz oddziaływać będą głównie wysokie elementy techniczne, takie jak projektowane maszty antenowe o wysokości do 20 m. Zasięg widoczności anten najbardziej zaznaczy się na terenach otwartych, w krajobrazach wiejskich. W krajobrazie leśnym, zasięg tych elementów infrastrukturalnych będzie ograniczony przez otaczający drzewostan. Modernizacja przeprowadzona będzie w śladzie obecnie eksploatowanej linii nr 277. Tym samym w wyniku realizacji inwestycji nie dojdzie do znaczącej zmiany krajobrazu i charakteru użytkowania terenu. W zakresie infrastruktury towarzyszącej i budowy nowych obiektów zostanie zachowana spójność kompozycji stosowana na terenach kolejowych stąd nie przewiduje się by realizacja inwestycji oddziaływała na krajobraz w stopniu znaczącym.

Ptaki

W buforze badań (dane z lat 2020-2021) zinwentaryzowano 130 gatunków ptaków. Większość z nich to gatunki rozpowszechnione w kraju, o znacznej liczebności, w przypadku których utrata stanowisk lęgowych związana z realizacją przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ich populacje. Dodatkowo, w ramach minimalizacji oddziaływania inwestycji na awifaunę na terenach leśnych, drzewa i krzewy będą usuwane poza okresem lęgowym chronionych gatunków ptaków. Zadrzewienia będą mogły być usuwane poza szczytem przystępowania ptaków do lęgów (w terminie od 1 sierpnia do 15 października), jeżeli ekspert ornitolog stwierdzi brak zasiedlenia drzew, przez lęgowe ptaki otoczenia, przewidzianych do wycinki roślin (**pkt II.49. nin. decyzji**). Realizacja inwestycji nie przewiduje montażu ekranów akustycznych o przezroczystej powierzchni, stąd ich montaż nie stanowi zagrożenia dla awifauny. Wśród zinwentaryzowanych gatunków ptaków 35 stanowią gatunki cenne i rzadkie (o niewielkiej liczebności w kraju, o ograniczonym zasięgu, chronione na podstawie przepisów Unii Europejskiej), wśród których zidentyfikowano 6 gatunków lęgowych, 5 nienęgowych, 24 potencjalnie lęgowe. Część z tych stwierdzeń miało charakter incydentalny, a efekt płoszenia w okresie realizacji będzie

pomijalny w kwestii stanu zachowania lokalnych populacji. W strefie oddziaływania inwestycji odnotowano siedliska m.in.: dzięcioła czarnego, dzięcioła zielonosiwego, dzięcioła średniego, muchołówki białoszywej, pliszki górskiej, podróżniczka, zimorodka, błotniaka stawowego, jarzębatki i najliczniej stwierdzanego gąsiorka. Za najcenniejsze siedliska ptaków uznano: dolinę rzeki Mała Panew (km 12+600-12+800) z lęgowym gąsiorkiem i jarzębatką, dolina Budkowiczanki (km 32+700-32+800) z lęgowym zimorodkiem i pliszką górską; rzeka Stobrawa (km 34+000-34+700) z rewirem lęgowym pliszki górskiej, w międzywalu dzięcioł zielonosiwy i czarny; rzeka Smortawa (km 49+500-49+600) - lęgowy zimorodek i pliszka górka. Prace prowadzone w obrębie Smortawy i Budkowiczanki będą wiązały się z ingerencją w siedlisko zimorodka (gatunek nieliczny 2 500-6000 par -T. Chodkiewicz i in. 2015, na czerwonej liście ptaków Polski został sklasyfikowany jako gatunek najmniejszej troski (LC) (OTOP 2020). Zgodnie z wynikami PMS trendy liczebność i rozpowszechnienia pozostają nieznane. W celu wykluczenia oddziaływania planowanych prac na ten gatunek, przed przystąpieniem do prac budowlanych, zostanie przeprowadzona kontrola ornitologiczna mająca na celu ustalenie czy fragment koryta ww. cieków został zasiedlony przez zimorodka (**pkt II.53. nin. decyzji**). W przypadku zasiedlenia rzeki, prace w obrębie koryta i w jego sąsiedztwie zostaną wstrzymane do końca okresu trwania lęgów tego gatunku (**pkt II.53. nin. decyzji**). Prace prowadzone w korycie Smortawy, Budkowiczanki i rzeki Stobrawy mogą wiązać się ze zniszczeniem miejsc rozrodu pliszki górskiej (gatunek nieliczny 7000-10000 par -T. Chodkiewicz i in. 2015, na czerwonej liście ptaków Polski został sklasyfikowany jako gatunek najmniejszej troski (LC) (OTOP 2020). Rewiry lęgowe notowane były w dolinach ww. cieków (gatunek gniazdował bezpośrednio przy moście kolejowym nad Budkowiczanką). Z uwagi na fakt, że gatunek często zakłada gniazda na konstrukcjach mostów i przepustów przy przebudowie obiektów inżynierskich nad wskazanym ciekami może dojść do zniszczenia miejsc rozrodu gatunku. W celu wykluczenia oddziaływania na ten gatunek, prace związane z likwidacją mostów, należy prowadzić poza okresem lęgowym gatunku lub po potwierdzeniu braku zasiedlenia obiektów mostowych przez ten gatunek (**pkt II.54. nin. decyzji**). Ponadto, na nowo powstałych obiektach zamontowane zostaną budki lęgowe właściwe dla gatunku, które zostaną zamontowane pod nadzorem ornitologa na nowych obiektach (**pkt II.55. nin. decyzji**).

W otoczeniu linii zlokalizowane są zbiorniki wodne, stanowiące cenne siedliska awifauny: dawna żwirownia w pobliżu Nowych Siołkowic (25+800-26+300) z lęgowym błotniakiem stawowym, stawy hodowlane w pobliżu Borucic (km 45+500-50+200) z lęgowym błotniakiem stawowym, pliszką górską w obrębie przepustu. Stanowisko błotniaka stawowego w pobliżu Nowych Siołkowic nie zostanie naruszone z uwagi na dużą odległość od linii kolejowej. Jak wynika ze złożonych wyjaśnień, w wyniku realizacji inwestycji może dojść do ingerencji w pas trzciny na obrzeżu kompleksu stawów rybnych o powierzchni około 50 ha w okolicy Borucic, w obrębie których gniazduje błotniak stawowy. Gatunek nieliczny w kraju (6 600–7 100 par T. Chodkiewicz i in. 2015), na czerwonej liście ptaków Polski został sklasyfikowany jako gatunek najmniejszej troski (LC) (OTOP 2020). Zgodnie z wynikami PMS, liczebność gatunku i rozpowszechnienie pozostaje stabilne. W wyniku realizacji prac nie dojdzie do przekształcenia czy likwidacji stawów. Ponadto, biorąc pod uwagę powierzchnię dostępnych siedlisk (trzciniowisk) w skali całego kompleksu, nie przewiduje się znaczącego ubytku siedlisk gatunku, co przekłada się na brak istotnego wpływu na regionalną i krajową populację gatunku. Jednocześnie, w celu minimalizacji wpływu na populację, prace w sąsiedztwie kompleksu stawów prowadzone będą poza okresem lęgowym gatunku (**pkt II.52. nin. decyzji**). Jak wynika z przedłożonych dokumentów, zniszczeniu ulegnie siedlisko podróżniczka, który gnieździ się w zaroślach tuż przy nasypie (krzewy szuwały). Gatunek nieliczny w kraju, średnio liczny lokalnie. Na Czerwonej liście ptaków Polski uznany za gatunek najmniejszej troski (LC). Likwidowane stanowisko związane jest prawdopodobnie z siedliskiem wtórnym, powstałym w miejscu stagnowania wody przy nasypie. Jak wynika z przedłożonych wyjaśnień, w sąsiedztwie linii kolejowej w otoczeniu kompleksu stawów dostępne są siedliska odpowiednie dla gatunku, stąd wycinka roślinności, w której się gnieździ nie będzie negatywnie oddziaływała na siedlisko gatunku. Wycinka drzew i krzewów prowadzona będzie poza okresem lęgowym, stąd nie przewiduje się aby zaplanowane prace

wywierały istotny wpływ populację gatunku (**pkt II.49. nin. decyzji**). W wyniku realizacji prac, zniszczeniu ulegnie część siedlisk lęgowych gąsiorka i jarzębatki. Podczas inwentaryzacji stwierdzono 51 potencjalnych siedlisk rozrodu gąsiorka oraz 20 jarzębatki. Jak wynika z przedłożonych wyjaśnień szacuje się, że utrata siedliska może dotyczyć 75-85 par gąsiorka i 20-30 par jarzębatki. Gąsiorek jest w Polsce gatunkiem liczny (0,74-1,10 mln par – T. Chodkiewicz i in. 2015.). Zgodnie z wynikami Państwowego Monitoringu Środowiska, liczebność gatunku wykazuje umiarkowany wzrost, a rozpowszechnienie pozostaje stabilne. Jarzębatka jest w Polsce gatunkiem średnio liczny (63 000–120 000 par – T. Chodkiewicz i in. 2015. Ocena liczebności populacji ptaków lęgowych w Polsce w latach 2008-2012. Ornis Polonica 56:149-189). Zgodnie z wynikami Państwowego Monitoringu Środowiska, liczebność gatunku i rozmieszczenie wykazuje umiarkowany wzrost. Zajęcie siedlisk gatunków nie będzie dotyczyła wszystkich stanowisk, w większości będą to fragmenty ich siedlisk. Ponadto, prace związane z wycinką krzewów i usuwaniem roślinności zielnej będą prowadzone poza okresem lęgowym ww. gatunków lub pod nadzorem ornitologa (**pkt II.49. i II.50. nin. decyzji**). W celu odtworzenia miejsc rozrodu ww. gatunków, wykonane zostaną nasadzenia śliwy tarniny (**pkt II.56. nin. decyzji**), a ich udatność sprawdzona 2 lata po nasadzeniu (**pkt III.6. nin. decyzji**). Ponadto, część usuniętych płatów siedlisk obu gatunków w wyniku naturalnej sukcesji roślinności odtworzy się po zakończeniu prac. Przy uwzględnieniu działań minimalizujących nie przewiduje się by realizacja inwestycji w sposób znacząco negatywnie oddziaływała na gąsiorka i jarzębatkę. Z cennych obszarów leśnych linia przecina kompleks między Borucicami i Rogalicami – 46+900-49+600 (2 rewiry dzięcioła zielonosiwego, rewir dzięcioła czarnego i średniego, 3 rewiry siniaka i rewir muchołówki białoszyjej) oraz kompleks leśny między Karłowicami, a Popielowem z rewirem lęgowym dzięcioła zielonosiwego (nasyp kolejowy pozbawiony jest drzew, a rewir gatunku potencjalnie narażony w wyniku realizacji prac). W związku z realizacją przedsięwzięcia, w ramach wycinek zostaną usunięte skrajne (ekotonowe) fragmenty drzewostanów, w obrębie których swoje rewiry lęgowe mają siniak, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł czarny, średni oraz muchołówka białoszyja. Jak wynika z przedłożonych danych, stanowiskiem lęgowym ww. gatunków są całe kompleksy leśne, w których je obserwowano, a więc wycinka drzew na terenie kolejowym i skrajnych drzew przylegających do linii nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na populację ww. gatunków. Jako negatywne oddziaływanie została natomiast wskazana wycinka drzew w okresie lęgowym, mogąca prowadzić do utraty lęgów lub śmierci dorosłych osobników. W związku z tym, prace związane z wycinką drzew na terenach leśnych będą prowadzone poza okresem lęgowym omawianych gatunków (**pkt II.49. nin. decyzji**).

Przy zastosowaniu działań minimalizujących, nie przewiduje się, by prace związane z modernizacją linii, istotnie negatywnie wpłynęły na awifaunę.

Warunek określony w **punkcie II.1. nin. decyzji** ma na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną one wykonane bez szkody dla siedlisk przyrodniczych i stanowisk i siedlisk chronionych gatunków oraz form ochrony przyrody, w tym obszarów Natura 2000. Nadzór ten winien obejmować specjalistów od grup organizmów spotykanych na trasie inwestycji, tj.: herpetologa, ichtiologa, ornitologa, chiropterologa, entomologa, botanika oraz z uwagi na prace w sąsiedztwie pomników przyrody dendrologa. Ponadto, określono jakie zadania, jaki nadzór powinien wykonywać (**pkt II.2. nin. decyzji**). Równocześnie, wskazano jakie obszary wyłączyć z lokalizacji zapleczy budowy, w tym baz materiałowych oraz polecono uzgodnić wybór ich lokalizacji z nadzorem przyrodniczym (**pkt II.17. nin. decyzji**) oraz wskazano, by przy wyborze ich lokalizacji wybierać obszary, które nie wymagają wycinki drzew (**pkt II.48. nin. decyzji**).

Ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyko związane ze zmianą klimatu

Prace na linii kolejowej, a w szczególności place budowy, tymczasowe parkingi maszyn i urządzeń budowlanych, zaplecza budowy mogą być źródłem wystąpienia na etapie realizacji zanieczyszczeń środowiska, w związku z awarią maszyn budowlanych i wyciekami paliwa,

olejów czy innych szkodliwych substancji. Konsekwencje takich sytuacji mogą być szczególnie poważne na obszarach bardziej wrażliwych, tj. w okolicach zbiorników i cieków wodnych, na obszarach płytkiego zalegania wód podziemnych czy na obszarach chronionych. Wystąpienie przypadkowych awarii, na etapie budowy, będzie ograniczone w związku ze zobowiązaniem wykonawcy do podstawowych zasad, związanych z właściwym utrzymaniem zaplecza budowy oraz prowadzenia prac na placu budowy przy wykorzystaniu sprawnego sprzętu budowlanego.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej również nie można wykluczyć zagrożenia wystąpienia zdarzeń o znamionach poważnej awarii, które związane jest przede wszystkim z transportowanymi materiałami (ładunki niebezpieczne). Do zdarzeń takich zaliczyć można np. eksplozję w wyniku zderzenia się pociągów, wykolejenie pociągu osobowego lub towarowego, zderzenia pociągu z pojazdem samochodowym/pojazdami oraz zderzenia pojazdów na torowisku.

Każda poważna awaria wiąże się z zagrożeniem dla środowiska oraz zdrowia, życia ludzi i zwierząt. Wielkość oddziaływania będzie głównie zależała od rodzaju substancji i ich ilości, które przedostaną się do środowiska.

Z danych, będących w posiadaniu Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika, że awarie w transporcie kolejowym stanowią niewielki procent zgłaszanych poważnych awarii.

Planowane przedsięwzięcie służy m.in. poprawie warunków transportu i bezpieczeństwa przewozów. W wyniku modernizacji ww. odcinków linii, poprawie ulegnie stan całej infrastruktury, dzięki czemu ruch pociągów będzie odbywał się płynniej, przez co zmniejszeniu ulegnie potencjalne ryzyko wystąpienia awarii.

Planowane przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej, jak również samo jest odporne na ew. sytuacje ekstremalne o cechach katastrofy naturalnej, do których można zaliczyć np. silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, susze. Jak wynika z zapisów raportu ooś, zapewnienie m.in. prawidłowego działania systemu odwodnienia linii kolejowej, stanowić będzie zabezpieczenie przed napływem wód i niszczącym ich działaniem oraz zapewni zbieranie i odprowadzanie wód, w celu zapewnienia ciągłej sprawności eksploatacyjnej drogi kolejowej.

Zakres i forma planowanego przedsięwzięcia, w tym brak planowanych, skomplikowanych i ryzykownych konstrukcyjnie budynków i budowli, skutkuje brakiem ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej.

Na etapie prac budowlanych wystąpi emisja gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikiem procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy. Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej i ustąpi po zakończeniu budowy. Wpływ inwestycji na klimat na etapie realizacji będzie mało istotny.

Linie kolejowe nr 277 i nr 132 objęte planowanym przedsięwzięciem są i nadal będą liniami zelektryfikowanymi, a ich eksploatacja nie stanowi bezpośredniego źródła emisji gazów cieplarnianych (poprzez zużycie energii elektrycznej, linie są źródłem pośrednim).

Podczas eksploatacji linii mogą wystąpić niewielkie emisje zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw wynikające z ruchu pociągów spalinowych oraz ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe.

W raporcie ooś przedstawiono ocenę wpływu czynników klimatycznych na przedmiotowe przedsięwzięcie. Utrudnienia w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej mogą być spowodowane przez niskie i wysokie temperatury, silne wiatry oraz wyładowania atmosferyczne i silne opady deszczu, mgły.

Ujemna temperatura sprzyja pękaniu szyn, awariom urządzeń, zamarzaniu rozjazdów, oblodzeniu sieci trakcyjnych i energetycznych. Intensywne opady śniegu z silnym wiatrem generują powstawanie zasp na torach, zaśnieżeniu układu torowego, peronów i ich oblodzenie. Intensywne deszcze doprowadzają do podtopień i zalania terenu, a wyładowania doprowadzają do uszkodzeń i zakłóceń pracy urządzeń energetycznych, sterowania ruchem, uszkodzeń sieci trakcyjnej. Wiatry o dużej sile, trąby powietrzne wywołują uszkodzenia sieci trakcyjnych, obiektów, tarasowanie dróg poprzez powalone drzewa. Upały powodują

deformacje toru, obniżenie komfortu podróży, pogorszenie warunków pracy. Mgła powoduje ograniczenia widoczności.

Przeprowadzona w raporcie o oś analiza zagrożenia, wynikającego z położenia geograficznego, wykazała, że największe zagrożenie dla infrastruktury kolejowej na analizowanym odcinku, stanowią deszcze, silne wiatry, burze (wyładowania atmosferyczne) oraz wysokie temperatury. Nasilenie się, w perspektywie czasu, nawalnych opadów deszczu, może powodować podtopienia, zalania dróg dojazdowych, uszkadzać infrastrukturę kolejową, powodować osunięcia ziemi, zalewanie rowów i urządzeń odwadniających. Innym możliwym czynnikiem klimatycznym mogącym oddziaływać na infrastrukturę kolejową, biorąc pod uwagę, iż linia kolejowa przebiega przez obszary leśne jest wpływ silnego wiatru, powodującego uszkodzenia trakcji i linii energetycznych.

Adaptacja przedmiotowego przedsięwzięcia do zmian klimatu nastąpi poprzez m.in.:

- modernizację i budowę odpowiedniego odwodnienia przedsięwzięcia,
- regularne likwidowanie form erozyjnych,
- obsianie terenów podatnych na erozję mieszanką traw, bylin lub niskich krzewów,
- wprowadzanie gatunków i odmian roślin odpowiednich do wymagań siedliskowych, w szczególności w obrębie nasypów - gatunków odpornych na warunki suche,
- wprowadzanie gatunków drzew charakteryzujących się odpornością na trudne warunki;
- zastosowanie, w miejscach gdzie będzie to możliwe, pasów przeciwpożarowych (odpowiednio przygotowanych i zagospodarowanych fragmentów terenu, które zapobiegają rozprzestrzenianiu się ognia).

Powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Mając na uwadze fakt, że przedmiotowe linie kolejowe przebiegają przez tereny pełniące zróżnicowane funkcje, tj. źródła hałasu o charakterze liniowym (inne linie kolejowe, drogi) lub charakterze punktowym i powierzchniowym (zakłady przemysłowe, działalność usługowa), przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane.

W ocenie oddziaływania akustycznego, wzięto pod uwagę oddziaływanie przedmiotowej inwestycji oraz innych obiektów, w tym głównych dróg przebiegających w obrębie modernizowanych linii oraz zasięgu ich oddziaływania. Przedstawiona analiza akustyczna hałasu kolejowego, uwzględnia również oddziaływanie całego układu kolejowego w obrębie planowanego przedsięwzięcia, t.j. oddziaływanie od wszystkich pociągów i innych pojazdów szynowych poruszających się w otoczeniu inwestycji, także po liniach kolejowych nie będących przedmiotem niniejszego przedsięwzięcia.

Wyniki analiz hałasu skumulowanego dla wariantu inwestycyjnego wykazały, że istniejące w obrębie przejazdów drogi (m.in. droga krajowa DK39), oddziałują jedynie lokalnie, w miejscu przecięcia się linii kolejowej i drogi. Na podstawie powyższych informacji oraz przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie przyczyniać się do kumulacji emisji hałasu z pozostałymi inwestycjami, zatem nie wpłynie znacząco na istniejący klimat akustyczny.

W zakresie skumulowanego oddziaływania z innymi liniami kolejowymi stwierdzono, że na analizowanym referencyjnym odcinku, na którym występują w sąsiedztwie inne linie kolejowe (linie kolejowe nr: 280, 136), istnieje możliwość występowania ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych w aspekcie skumulowanym. Głównym źródłem emisji hałasu na obszary chronione na tym terenie jest jednak oddziaływanie od linii kolejowych, które nie są objęte niniejszym przedsięwzięciem.

Jak wskazano wyżej, w celu porównania zakresu oddziaływania przedmiotowej inwestycji, wskazanego w raporcie o oś, z rzeczywistym jej oddziaływaniem na środowisko, **w punkcie**

VIII nin. decyzji, nałożono obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, w tym skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych. Analiza porealizacyjna ma na celu zbadanie rzeczywistego oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji inwestycji i podjęcie przez zarządcę infrastruktury rozwiązań ograniczających hałas (ewentualnych działań naprawczych), a w przypadku braku dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska wskazanie na potrzebę ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

W związku z powyższym zobowiązano inwestora do wykonania ww. analizy, w oparciu o wyniki pomiarów hałasu w środowisku, przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824), w punktach wskazanych w sentencji niniejszej decyzji.

Na terenie omawianego przedsięwzięcia jakość powietrza jest kształtowana przez emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych ze źródeł emisji znajdujących się poza terenem przedsięwzięcia. Ponieważ, linia kolejowa nr 277 na rozpatrywanym odcinku od km -1+261 do km 53+240 wraz z odcinkiem linii nr 132 Stacji Opole Groszowice (km 93+750 do 94+508) są zelektryfikowane, emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie występować sporadycznie m.in. w przypadku incydentalnych przejazdów pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi. Mając na uwadze powyższe, nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Wody opadowe i roztopowe pochodzące z linii kolejowych nie są ściekami, w związku z czym, nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej analizowanego przedsięwzięcia, w połączeniu z innymi obiektami.

Wpływ na środowisko przyrodnicze analizowanego odcinka linii 277 i 132 pozostanie niemal bez zmian i nie wystąpi efekt kumulacji oddziaływania w połączeniu z innymi obiektami.

Przeprowadzona ocena wpływu inwestycji na czynniki klimatyczne, nie wykazała istotnego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia w tym zakresie, w związku z czym, nie wystąpi efekt kumulacji oddziaływania w połączeniu z innymi obiektami.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie ewentualnej likwidacji:

Na etapie likwidacji przedsięwzięcia przewiduje się wystąpienie oddziaływań związanych z emisją zanieczyszczeń do atmosfery i emisją hałasu. Związane one będą z ruchem pojazdów i pracami demontażowymi. Natężenie oddziaływań będzie podobne jak na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na wody powierzchniowe, podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne na etapie likwidacji przedsięwzięcia związane będzie głównie z organizacją placu budowy, jego zaplecza i demontażem infrastruktury kolejowej.

Potencjalne zagrożenie dla jakości wód powierzchniowych oraz podziemnych, wiązać się będzie z ryzykiem zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego substancjami, w tym ropopochodnymi (np. w wyniku niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych z silników maszyn budowlanych, wykorzystywanych przy rozbiórce linii). Ewentualne zanieczyszczenia związane z awaryjnym wyciekami wszelkich substancji do gruntu, będą natychmiast likwidowane z użyciem niezbędnych sorbentów do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów), a zanieczyszczony grunt zostanie usunięty i przekazany jako odpad niebezpieczny do unieszkodliwienia.

Na etapie likwidacji przedmiotowych odcinków linii kolejowych będą wytwarzane znaczne ilości odpadów, które będą sukcesywnie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania przez upoważnione jednostki, posiadające stosowne uprawnienia.

W toku prowadzonego postępowania tut. organ, kierując się wyłączeniem wskazanym w art. 80 ust. 2 ustawy ooś, nie dokonał, oceny zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ taki obowiązek nie istnieje w stosunku do inwestycji w zakresie linii kolejowych.

Ponadto, jak wskazano wyżej, korzystając z uprawnienia, jakie daje przepis art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia, **w punkcie VIII nin. decyzji** nałożył na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą przy ul. Targowej 74 w Warszawie, obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia m.in. na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, w tym skuteczność zastosowanych ekranów akustycznych i tłumików.

Zdaniem tut. organu, ze względu na charakter przedsięwzięcia i jego lokalizację (z dala od granic państwa) nie wymaga ono przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Emisje w fazie budowy, jak i likwidacji, będą chwilowe, ograniczone przestrzennie (do miejsca prowadzenia robót budowlanych) i terminowo (do czasu prowadzenia robót). W czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska.

W toku postępowania tut. organ ustalił, że w chwili obecnej dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzą przesłanki do tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Wobec wystąpienia pełnomocnika PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., o nadanie decyzji, na podstawie art. 108 § 1 ustawy Kpa, rygoru natychmiastowej wykonalności, po analizie przedłożonego uzasadnienia w tym fakcie, że realizacja inwestycji umożliwi inwestorowi ubieganie się o uzyskanie rozstrzygnięć niezbędnych dla procesu inwestycyjnego oraz przyniesie wiele korzyści społecznych w tym m. in.:

- przejście pasażerów przez transport kolejowy z transportu drogowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa na jednopoziomowych przejazdach kolejowych,
- poprawę oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie ilości klientów przez: zwiększenie komfortu podróży, skrócenie czasu podróży, zwiększenie konkurencyjności kolei, zwiększenie bezpieczeństwa przewozu podróżnych i ładunków, eliminację barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- zwiększenie dostępności mieszkańców regionu do transportu kolejowego, zarówno w kontekście dojazdów do pracy, jak i do ośrodków usług i kultury,
- obniżenie emisji CO₂, dzięki zwiększeniu udziału bardziej przyjaznego dla środowiska transportu kolejowego w przewozie osób i towarów,

organ uznał za zasadne argumenty strony i ze względu zarówno na interes społeczny, jak i wyjątkowo ważny interes strony, przychylił się do wniosku w tym zakresie (**pkt IX nin. decyzji**).

Ponadto, w ramach postępowania dokonano analizy konfliktów społecznych, do powstania których przyczyniła się realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, w tym wynikających z przedłożonych, w toku postępowania uwag i wniosków, do których odniesiono się poniżej:

1. Uwagi i wnioski Pani Anieli B., dotyczące:

- zakresu realizacji linii kolejowej nr CE-30 277 w miejscowości Borucice,
- znaczenia, zastosowanego w raporcie ooś, buforu 200 m i przewidzianych w nim ewentualnych wyburzeń,
- sposobu postępowania z budynkiem kolizyjnym nr 17 w miejscowości Borucice,

- *prac jakie są przewidziane na działce nr 214/4 w miejscowości Borucice.*

W miejscowości Borucice, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia na linii kolejowej nr 277 (CE-30), przewiduje się:

- odtworzenie peronów na istniejącym przystanku osobowym w km ok. 51+200,
- zabezpieczenie przejazdu kolejowego,
- ułożenie niezbędnych sieci, kabli i pozostałej infrastruktury technicznej.

Zastosowany w raporcie o oś zapis cyt. „bufor 200 m”, oznacza teren na jakim zostało przeprowadzone rozpoznanie uwarunkowań środowiskowych np. w zakresie zabytków, zlokalizowanych w odległości 200 m od osi toru.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wymagało wyburzeń budynków mieszkalnych, natomiast likwidacji ulegnie 7 obiektów kubaturowych, stanowiących obiekty kolejowe i własność PKP PLK, t.j.:

- nastawnia Opole Wschód Opw 1,
- nastawnia Opw,
- nastawnia Dobrzeń Wielki DW,
- nastawnia Karłowice KA1,
- nastawnia dysponująca KA,
- strażnica przejazdowa nr 49 (Rogalice).

Budynek mieszkalny nr 17 w miejscowości Borucice, stanowi obiekt zabytkowy (budynek dawnej stacji kolejowej) i nie przewiduje się na nim żadnych prac, w tym jego wyburzenia, w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na działce nr 214/4 zlokalizowanej w Borucicach, planuje się przebudowę istniejących kolejowych sieci uzbrojenia terenu.

2. Mieszkańców wsi Borucice dotyczące:

- a) *Braku określenia w raporcie o oś szczegółowego obszaru planowanej inwestycji. Obszar przedsięwzięcia wskazany jest tylko orientacyjnie na mapie poglądowej, z której wynika, że prace inwestycyjne (w tym prace ziemne i wycinka drzew) będą obejmowały ok. 7 ha obszaru Natura 2000 i Stobrowskiego Parku Krajobrazowego. Obszar inwestycyjny winien być ściśle określony w stosunku do osi lub granicy modernizowanego torowiska.*

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 3a ustawy o oś, dołączona została mapa w postaci papierowej i elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem jego oddziaływania. Zgodnie z ww. przepisem, mapę tę sporządzono na podkładzie wykonanym na podstawie kopii mapy ewidencyjnej, która zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy również została dołączona do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Przedstawiony, na załącznikach graficznych dołączonych do ww. wniosku, przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, został określony w stosunku do osi oraz granicy torowiska.

Zatem zarzut, iż obszar przedsięwzięcia wskazany jest tylko orientacyjnie, jest bezpodstawny.

Ponadto, należy mieć na uwadze, że przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie oznacza obszaru, który będzie w całości zainwestowany, oraz nie oznacza, że wszystkie drzewa na tym terenie zostaną usunięte. Wskazuje jedynie przeprowadzony zakres analiz, poprzez ocenę wpływu przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska.

- b) *Obszar planowanej inwestycji, jak i bufor inwestycyjny winien być ograniczony do niezbędnego, minimalnego obszaru pozwalającego na przeprowadzenie planowanych prac modernizacyjnych (bufor inwestycyjny nie więcej niż 10 m).*

Zapisy ustawy ooś, nie wskazują, że przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, powinien mieć określoną długość czy szerokość. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 3a oraz ust. 3a pkt 1 ww. ustawy ooś, Inwestor ma obowiązek dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mapę w postaci papierowej i elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem jego oddziaływania, t.j. 100 m od granic terenu przedsięwzięcia. Do przedmiotowego wniosku, mapa o której mowa wyżej, została dołączona przez Inwestora.

- c) *W obszarze buforu inwestycyjnego prawdopodobne są i możliwe ograniczenia w korzystaniu i dysponowaniu nieruchomościami, a nawet częściowe i całkowite wywłaszczenia, co rodzi niepokój właścicieli nieruchomości. W treści raportu dotyczącej konfliktów społecznych winne być zawarte informacje o wielkości ewentualnych, planowanych obszarów wywłaszczanych oraz ograniczeniach w korzystaniu z nieruchomości w obszarze poszczególnych miejscowości, na terenie których planowana jest inwestycja.*

Zgodnie z art. 66 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 (Dz. U. z 2022r., poz. 1029), zwanej ustawą ooś, Wnioskodawca nie ma obowiązku przedstawiania i wskazywania w raporcie ooś, informacji o cyt. „ewentualnych, planowanych obszarach wywłaszczanych” czy „z ograniczeniami w korzystaniu i dysponowaniu”. Zakres terenów planowanych do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa w użytkowanie wieczyste PKP PLK oraz terenów z ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości, a także zakres zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, Inwestor wskazuje we wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (dalej zwaną ULLK) i decyzji uzyskiwanej na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1984).

Postępowanie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie jest postępowaniem mającym na celu udzielenie zezwolenia na lokalizację planowanego przedsięwzięcia.

Na załączonych do raportu ooś dla przedmiotowej inwestycji mapach, zaznaczono przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i na który będzie oddziaływać. Obszaru tego nie należy utożsamiać z linią wywłaszczeń czy też ograniczeń w korzystaniu.

Decyzja środowiskowa nie daje Wnioskodawcy żadnych praw do terenu, a sam raport ooś, przedstawia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, t.j. wpływ inwestycji m.in. na ludzi, siedliska zwierząt, roślin, stosunki wodne, zabytki, krajobraz, powietrze atmosferyczne itp.

Przedmiotowe postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej” w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – województwo opolskie”, sprowadza się jedynie do ustalenia przez Organ czy inwestycja w opisanym przez Wnioskodawcę we wniosku kształcie i zakresie, nie zagraża środowisku oraz czy spełnia wymagania i parametry w zakresie ochrony środowiska wynikające z ustawy ooś.

Ponadto, należy zaznaczyć, że obecnie wszystkie nieruchomości wzdłuż istniejących linii kolejowych na całym terytorium Polski, objęte są zakresem oddziaływania i ograniczonego korzystania z nich, ponieważ graniczą bezpośrednio z terenem kolejowym. Zgodnie z art. 53 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1984), cyt. „Budowle i budynki mogą być

usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m (...). Równocześnie, na podstawie art. 53 ust. 1 ww. ustawy – „*usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urzędów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego*”.

Z powyższego wynika, że działki sąsiadujące z terenami kolejowymi, już w chwili obecnej mają nałożone ograniczenia w sposobie zagospodarowania terenu.

Wobec powyższego, po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, biorąc pod uwagę:

- **ustalenia własne,**
- **stanowiska właściwych organów uzgadniających i opiniujących,**
- **ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz jego uzupełnieniach,**
- **wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,**
- **wnioski i uwagi stron postępowania,**

wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

W niniejszej decyzji określono środowiskowe uwarunkowania realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz warunki, jakie muszą zostać uwzględnione w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w celu zminimalizowania negatywnych skutków oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Uzasadnienie potrzeby nałożenia poszczególnych warunków przedstawiono powyżej, wskazując wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska na etapie jego realizacji i likwidacji oraz eksploatacji.

Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji stanowi *Charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia*.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Równocześnie, zgodnie z zapisami art. 107 §1 pkt 7) Kpa, strony mają prawo do zrzeczenia się odwołania wobec tut. organu. Zrzeczenie, o którym mowa wyżej, następuje w formie oświadczenia. Z dniem doręczenia tut. organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006r. *o opłacie skarbowej* (Dz. U. z 2022r. poz. 2142 z późn. zm.), za wydanie niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (słownie: dwieście pięć złotych), która została wpłacona na konto Urzędu Miasta Opola.

Alicja Majewska
Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu
/ – podpisany cyfrowo/

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – na ręce pełnomocnika Pana Pawła Sarnackiego
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski
ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław
2. Pozostałe strony postępowania zawiadomieniem zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
ul. Mickiewicza 1
45-367 Opole
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach
ul. Sienkiewicza 2
44-100 Gliwice
3. aa
Sprawę prowadzi Magdalena Senus, e-mail: magdalena.senus@opole.rdos.gov.pl, tel. (77) 45-26-240