



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOŚ.420.22.4.2021.JK.128

Rzeszów, dnia 20 września 2022 r.

DECYZJA

Działając na podstawie:

- art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735, ze zm.);
- art. 59 ust. 1 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p i t, art. 87 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 2022 r., poz. 1029, ze zm.), dalej „ustawa oos”;

po rozpatrzeniu wniosku Pełnomocnika PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Warszawa, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, z dnia 31 maja 2021 r., znak: IOS5.452.6.2021.MJ.10.ISW-00927-I, w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, z dnia 22 lutego 2018 r., znak: WOOŚ.4201.10.2017.AH.102 dla przedsięwzięcia pn.: „**Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odc. Stalowa Wola -Tarnobrzeg/ Sandomierz - Ocice/ Padew Narodowa**”;

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) poświadczonych przez właściwy organ kopii map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać;
- 2) kopii map ewidencyjnych z naniesionym obszarem przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie ono oddziaływać;
- 3) karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami.

orzekam

I. Zmieniam decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, z dnia 22 lutego 2018 r., znak: WOOŚ.4201.10.2017.AH.102 dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odc. Stalowa Wola -Tarnobrzeg/ Sandomierz - Ocice/ Padew Narodowa”, dalej „duś” w następujący sposób:

- 1) treść warunku 1) na stronie 1 i 2 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„Zaplecza budowy i bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych, zlokalizować w odległości nie mniejszej niż 50 m od cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin zinwentaryzowanych przy analizowanych liniach kolejowych, tj. poza odcinkami
 - a) km ok. 243+520 – 243+780 linii LK25, strona prawa,
 - b) km ok. 246+050 – 246+150 linii LK25, obie strony,
 - c) km ok. 263+610 – 264+060 linii LK25 obie strony,

- d) km ok. 267+640 – 267+850 linii LK25, obie strony,
- e) km ok. 272+610 – 272+810 linii LK25 strona lewa,
- f) km ok. 3+750 – 5+550 linii LK74, strona prawa,
- g) km ok. 7+750 – 8+150 linii LK74, strona prawa,
- h) km ok. 9+900 – 10+900 linii LK74, strona lewa,
- i) km ok. 11+450 – 11+780 linii LK74 obie strony,
- j) km ok. 17+830 – 18+050 linii LK74 obie strony,
- k) km ok. 20+570 – 20+820 linii LK74 obie strony,
- l) km ok. 4+170 – 4+370 linii LK78 strona lewa,
- m) km ok. 5+120 – 5+340 linii LK78 strona lewa,
- n) km ok. 5+850 – 6+120 linii LK78 strona prawa.

Na ww. odcinkach dopuszcza się możliwość deponowania materiałów budowlanych służących do budowy linii kolejowej, niezbędnych do realizacji bieżących, podstawowych funkcji logistycznych i zachowania ciągłości technologii robót budowlanych w pasie wyłączenia kolejowego.”,

zastępuje się zapisem:

„Zaplecza budowy i bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych, zlokalizować w odległości nie mniejszej niż 50 m od cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin zinwentaryzowanych przy analizowanych liniach kolejowych, tj. poza odcinkami:

- a) km ok. 243+520 – 243+780 linii kolejowej nr 25 (dalej LK25), strona prawa,
- b) km ok. 246+050 – 246+150 LK25, obie strony,
- c) km ok. 263+610 – 264+060 LK25, obie strony,
- d) km ok. 267+640 – 267+850 LK25, obie strony,
- e) km ok. 272+610 – 272+810 LK25, strona lewa,
- f) km ok. 3+750 – 5+550 linii kolejowej nr 74 (dalej LK74), strona prawa,
- g) km ok. 7+750 – 8+150 LK74, strona prawa,
- h) km ok. 9+900 – 10+900 LK74, strona lewa,
- i) km ok. 11+450 – 11+780 LK74, obie strony
- j) km ok. 17+830 – 18+050 LK74, obie strony,
- k) km ok. 20+570 – 20+820 LK74, obie strony,
- l) km ok. 4+170 – 4+370 linii kolejowej nr 78 (dalej LK78), obie strony,
- m) km ok. 5+120 – 5+340 LK78, strona lewa,
- n) km ok. 5+850 – 6+120 LK78, strona prawa.

Na ww. odcinkach dopuszcza się możliwość deponowania materiałów budowlanych służących do budowy linii kolejowej, niezbędnych do realizacji bieżących, podstawowych funkcji logistycznych i zachowania ciągłości technologii robót budowlanych w pasie wyłączenia kolejowego.”,

- 2) treść warunku 2) na stronie 2 zmienianej decyzji o brzmieniu:

„Zaplecza budowy i bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych nie mogą być lokalizowane w rejonie siedlisk cennych dla zwierząt, tj. na odcinkach:

- a) km ok. 248+500 - 248+850 po lewej stronie linii LK25,
- b) km ok. 263+675 - 263+725 po prawej stronie linii LK25,
- c) km ok. 265+950 - 268+200 po obu stronach linii LK25,
- d) km ok. 11+850 - 12+850 po obu stronach linii LK74,
- e) km ok. 16+000 - 16+300 po prawej stronie linii LK74,
- f) km ok. 20+300 - 21+200 po prawej stronie linii LK74.”,

zastępuje się zapisem:

„Zaplecza budowy i bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych nie mogą być lokalizowane w rejonie siedlisk cennych dla zwierząt, tj. na odcinkach:

- a) km ok. 248+500 - 248+850 LK25, strona prawa,
- b) km ok. 252+080 - 252+280 LK25, strona prawa,
- c) km ok. 263+675 - 263+725 LK25, strona prawa,
- d) km ok. 265+150 - 268+200 LK25, obie strony,
- e) km ok. 3+050 - 3+150 LK74, strona prawa,
- f) km ok. 3+580 - 3+680 LK74, obie strony,
- g) km ok. 11+850 - 12+850 LK74, obie strony,
- h) km ok. 16+000 - 16+300 LK74, strona prawa,
- i) km ok. 20+300 - 21+200 LK74, strona prawa.”,

- 3) treść warunku 3) na stronie 2 zmienianej decyzji o brzmieniu:

„Zaplecza budowy, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych, nie będą lokalizowane w obrębie dolin rzecznych oraz terenów zagrożonych powodzią, wskazanych poniżej:

Nr linii	Nazwa ciek	km ok.
25	Mokrzyszówka	263+600 – 263+700
25	Babulówka	272+280 – 272+380
74	Mokrzyszówka	1+240 – 1+340
74	Trześniówka	1+990 – 2+090
74	Żupawka	3+000 – 3+100
74	Strug	3+590 – 3+640
74	Łęg	11+670 – 11+770
74	Osa	12+730 – 12+830
78	Trześniówka	5+190 – 5+290
78	Strug	7+260 – 7+360
74	Trześniówka	1+995 – 2+100
74	Łęg	11+670 – 11+760
78	Trześniówka	5+140 – 5+315

”
· ,

zastępuje się zapisem:

„Zaplecza budowy, bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych, nie będą lokalizowane w odległości mniejszej niż 50 m od brzegów cieków naturalnych oraz będą lokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.”,

- 4) usuwa się treść warunku 8) na stronie 3 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„Prace ingerujące w ciek wykonywać poza okresem tarła ryb oraz okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem marzec – czerwiec.”
- 5) treść warunku 9) na stronie 3 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„W celu niedopuszczenia do nieumyślnego uszkodzenia siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk rokitnika pospolitego, wygradzić plac budowy (np. taśmą) na następujących odcinkach w km ok.:
- 243+520 – 243+780 linii 25, strona prawa,
 - 246+050 – 246+150 linii 25, obie strony,
 - 263+610 – 264+060 linii 25 obie strony,
 - 267+640 – 267+850 linii 25, obie strony,
 - 272+610 – 272+810 linii 25 strona lewa,
 - 3+750 – 5+550 linii 74, strona prawa,

- 7+750 – 8+150 linii 74, strona prawa,
- 9+900 – 10+900 linii 74, strona lewa,
- 11+450 – 11+780 linii 74 obie strony,
- 17+830 – 18+050 linii 74 obie strony,
- 20+570 – 20+820 linii 74 obie strony,
- 4+170 – 4+370 linii 78 strona lewa,
- 5+120 – 5+340 linii 78 strona lewa,
- 5+850 – 6+120 linii 78 strona prawa.”,

zastępuje się zapisem:

„W celu niedopuszczenia do nieumyślnego uszkodzenia siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk rokitnika pospolitego, wygrodzić plac budowy (np. taśmą) na następujących odcinkach w km ok.:

- a) 243+520 – 243+780 LK25, strona prawa,
- b) 246+050 – 246+150 LK25, obie strony,
- c) 249+900 – 250+100 LK25, strona lewa,
- d) 250+900 – 251+850 LK25, strona prawa,
- e) 254+900 – 255+750 LK25, strona lewa,
- f) 263+610 – 264+060 LK25, obie strony,
- g) 267+640 – 267+850 LK25, obie strony,
- h) 272+610 – 272+810 LK25 strona lewa,
- i) 3+750 – 5+550 LK74, strona prawa,
- j) 7+750 – 7+800 LK74, strona prawa,
- k) 7+800 – 10+850 LK74, obie strony,
- l) 9+900 – 10+900 LK74, strona lewa,
- m) 11+450 – 11+780 LK74, obie strony,
- n) 17+830 – 18+050 LK74, obie strony,
- o) 20+570 – 20+820 LK74, obie strony,
- p) 4+170 – 4+370 LK78, strona lewa,
- q) 5+120 – 5+340 LK78, strona lewa,
- r) 5+850 – 6+120 LK78, strona prawa,
- s) 7+520 – 9+680 LK78, strona lewa.”,

6) treść warunku 10) na stronie 3 zmienianej decyzji o brzmieniu:

„W celu ochrony cennych siedlisk herpetofauny, należy na czas budowy (poza okresem hibernacji płazów) wygrodzić teren linii kolejowej na następujących odcinkach w km ok.:

- 248+500 - 248+850 po lewej stronie linii LK25,
- 263+675 - 263+725 po prawej stronie linii LK25,
- 265+160 - 265+340 po prawej stronie linii LK25,
- 266+750 - 268+000 po obu stronach linii LK25,
- 3+580 - 3+680 po obu stronach linii LK74,
- 11+850 - 12+850 po obu stronach linii LK74,
- 19+730 - 20+020 po lewej stronie linii LK74,
- 7+250 - 7+350 po obu stronach linii LK78 (korytarz migracji pod obiektem).”,

zastępuje się zapisem:

„W celu ochrony cennych siedlisk herpetofauny, należy na czas budowy (poza okresem hibernacji płazów) wygrodzić teren linii kolejowej na następujących odcinkach w km ok.:

- a) 248+500 - 248+850 LK25, strona prawa,
- b) 252+080 - 252+280 LK25, strona prawa,
- c) 263+675 - 263+725 LK25, strona prawa,

- d) 265+160 - 265+340 LK25, strona prawa,
- e) 266+750 - 268+000 LK25, obie strony,
- f) 3+050 - 3+150 LK74, strona prawa,
- g) 3+580 - 3+680 LK74, obie strony,
- h) 11+850 - 12+850 LK74, obie strony,
- i) 19+730 - 20+020 LK74, strona lewa,
- j) 20+500 - 21+100 LK74, strona prawa,
- k) 7+250 - 7+350 LK78, obie strony, (korytarz migracji pod obiektem)”

- 7) treść punktu f) w warunku 11) na stronie 3 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„wzdłuż tymczasowego ogrodzenia ochronnego, w odstępach co ok. 10 m i na jego końcach, wkopać w ziemię wiaderka z przepuszczalnym dnem, wyłożone patykami i liśćmi, do których będą wpadać płazy.”,

zastępuje się zapisem:

„wzdłuż tymczasowego ogrodzenia ochronnego, w odstępach co ok. 10 m, i na jego końcach, wkopać w ziemię wiaderka z przepuszczalnym dnem, wyłożone patykami i liśćmi, do których będą wpadać płazy (wysokość wiaderka ok. 30 - 40 cm, szerokość otworu ok. 30 cm). Do każdego wiaderka włożyć prostą drabinkę zbitą z listewek (szerokość 4 - 5 cm, wysokość – do krawędzi wiaderka, o odstępach między szczelinami – 3 - 4 cm) lub kij, w taki sposób, aby wystawał z niego pod dużym kątem i umożliwił wyjście z pułapki małym ssakom.”,

- 8) treść warunku 13) na stronie 3 i 4 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„Ze względu na stwierdzone w pobliżu analizowanych linii kolejowych siedliska szczególnie cenne dla herpetofauny, stanowiące potencjalne miejsca migracji przez torowisko, należy ograniczyć stosowanie herbicydów na następujących odcinkach w km ok.:
- 262+750 - 263+850 linii LK25,
 - 266+750 - 268+000 linii LK25,
 - 11+850 - 12+850 linii LK74.”,

zastępuje się zapisem:

„Ze względu na stwierdzone w pobliżu analizowanych linii kolejowych siedliska szczególnie cenne dla herpetofauny, w obrębie których można się również spodziewać migracji przez torowisko, należy ograniczyć stosowanie herbicydów na następujących odcinkach w km ok.:

- a) 262+750 - 263+850 LK25, obie strony,
- b) 266+750 - 268+000 LK25, obie strony,
- c) 11+850 - 12+850 LK74, obie strony
- d) 20+500 - 21+100 LK74, strona prawa.”,

- 9) treść warunku 15) na stronie 4 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„Rowy odwadniające zaprojektować jako ziemne, o nachyleniu skarp bocznych nie większym niż 1:1,5.”,

zastępuje się zapisem:

„Rowy odwadniające zaprojektować jako ziemne, zadarnione o nachyleniu skarp bocznych nie większym niż 1:1,5. Dopuszcza się nachylenie skarp bocznych o wartości 1:1 wyłącznie w obrębie rowu po lewej stronie w km ok. 244+185 – 244+320 LK25.”,

- 10) treść warunku 17) na stronie 4 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„Udrożnienie istniejących rowów odwadniających przeprowadzić poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem marzec – czerwiec.”

zastępuje się zapisem:

„Prace ingerujące w cieki oraz udrożnienie istniejących rowów odwadniających przeprowadzić poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem marzec – czerwiec. Ponadto, prace w obrębie cieków Mokrzyżówka, Babulówka, Trześniówka, Żupawka i Łęg, prowadzone będą poza okresem tarła ryb, tj.: w Mokrzyżówce, Babulówce i Żupawce poza okresem 1 kwietnia - 30 czerwca, w Trześniówce poza okresem 1 kwietnia - 15 sierpnia i w Łęgu poza okresem 1 kwietnia - 31 lipca.”

- 11) treść warunku 19) na stronie 4 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„Wszystkie cieki, na których planowana jest budowa/przebudowa obiektów inżynierskich pozostawić w niezmienionym przebiegu, nie zmieniać nachylenia skarp.”,

zastępuje się zapisem:

„Wszystkie cieki, na których planowana jest przebudowa/rozbudowa/rozbiórka i budowa/budowa obiektów inżynierskich mających pełnić funkcję przejść dla zwierząt pozostawić w niezmienionym przebiegu. Dopuszczalna jest lokalna korekta przebiegu cieku oraz nachylenia skarp przy wlotach i wylotach przepustów.”,

- 12) treść warunku 24) na stronie 4 zmienianej decyzji o brzmieniu:
„Planowane do przebudowy przepusty na linii kolejowej nr 25 w km ok.: 244,166; 263,654; 272,134; na linii kolejowej nr 74 w km ok.: 12,312 oraz na linii nr 78 w km ok.: 3,209, dostosować do pełnienia przez nie funkcji przejść dla małych zwierząt, poprzez montaż przepustów ramowych (tj. o przekroju prostokątnym) o szerokości min. 2 m, wykonanie obustronnych półek (w sytuacji gdy przepust zlokalizowany jest na cieku prowadzącym wody stale), opartych na dnie konstrukcji lub mocowane do ścian obiektu (półki podwieszane). Półki powinny posiadać szerokość nie mniejszą niż 2x0,5 m oraz pokrycie rodzimym gruntem. Półki muszą być połączone z otaczającym terenem w sposób ciągły, umożliwiający swobodne wejście na półkę. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamań (w pionie i poziomie). W przypadku, gdy do cieku zlokalizowanego na przejściu uchodzą rowy odwodnieniowe, półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez koryta rowów i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków otwartych rowów lub zastosowanie szczelnych przekryć.”,

zastępuje się zapisem:

„Planowane do przebudowy rozbiórki i budowy przepusty na linii LK25 w km ok.: 244+164, 263+654, 272+134; na linii LK74 w km ok. 12+312 oraz na linii LK78 w km ok. 3+209, dostosować do pełnienia przez nie funkcji przejść dla małych zwierząt, poprzez montaż przepustów ramowych (tj. o przekroju prostokątnym) o szerokości min. 2 m, wykonanie obustronnych półek (w sytuacji gdy przepust zlokalizowany jest na cieku prowadzącym wody stale), opartych na dnie konstrukcji lub mocowane do ścian obiektu (półki podwieszane). Półki muszą znajdować się powyżej poziomu wody średniej, posiadać szerokość nie mniejszą niż 2x0,5 m oraz pokrycie rodzimym gruntem. Półki muszą być połączone z otaczającym terenem w sposób ciągły, umożliwiający swobodne wejście na półkę. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamań (w pionie i poziomie). W przypadku, gdy do cieku zlokalizowanego na przejściu uchodzą rowy odwodnieniowe, półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez koryta

rowów i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków otwartych rowów lub zastosowanie szczelnych przekryć.”,

- 13) treść warunku 25) na stronie 4 zmienianej decyzji o brzmieniu:

„Przebudowywane mosty na linii kolejowej nr 25 w km ok.: 257,706; 272,324, na linii kolejowej nr 74 w km ok.: 2,024; 11,776, dostosować do pełnienia przez nie funkcji przejść dla małych zwierząt, poprzez wykonanie obustronnych półek ziemnych (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej), które winny mieć szerokość nie mniejszą niż 2x0,5 m. Półki muszą być połączone z otaczającym terenem w sposób ciągły, umożliwiając swobodne wejście na półkę. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania (w pionie i poziomie). W przypadku, gdy do cieków zlokalizowanego na przejściu uchodzą rowy odwodnieniowe, półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez koryta rowów i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków otwartych rowów lub zastosowanie szczelnych przekryć.”,

zastępuje się zapisem:

„Przeznaczone do rozbiórki i budowy obiekty na LK25 w km ok.: 257+705, 272+324; na LK74 w km ok.: 2+038, 11+714 oraz 11+715; dostosować do pełnienia przez nie funkcji przejść dla małych zwierząt, poprzez wykonanie obustronnych półek ziemnych (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej), które winny mieć szerokość nie mniejszą niż 2x0,5 m. Półki muszą być połączone z otaczającym terenem w sposób ciągły, umożliwiając swobodne wejście na półkę. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania (w pionie i poziomie). W przypadku, gdy do cieków zlokalizowanego na przejściu uchodzą rowy odwodnieniowe, półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez koryta rowów i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków otwartych rowów lub zastosowanie szczelnych przekryć.”,

- 14) treść warunku 26) na stronie 4 zmienianej decyzji o brzmieniu:

„Przy projektowaniu i zagospodarowaniu powierzchni i otoczenia obiektów mających pełnić również rolę przejść dla zwierząt, należy zastosować poniższe wskazania:

- a) powierzchnia suchych półek powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Nie należy stosować kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych. Umocnienia powierzchni półek należy stosować wyłącznie w sytuacjach koniecznych z wykorzystaniem takich materiałów, które zapewnią trwałe pokrycie gruntem (preferowane użycie geosyntetyków) – także w przypadku okresowego zalewania powierzchni,
- b) koryto cieków winno być zlokalizowane w centralnej części przejścia,
- c) szerokość obu półek ziemnych powinna być podobna,
- d) w sytuacjach koniecznych umocnienia należy wykonywać z wykorzystaniem (w pierwszej kolejności) metod i materiałów biologicznych (roślinność stabilizująca, faszyna) oraz geosyntetyków (z zasypaniem gruntem), luźny narzut kamienny o zmiennej granulacji, niedopuszczalne jest stosowanie materiałów betonowych (w tym płyt ażurowych) lub gabionów (kosze i materace),
- e) nachylenie umacnianych skarp koryt cieków powinno być możliwie najmniejsze i nie powinno przekraczać wartości 1:2,
- f) stosować przepusty o przekroju otwartym (otwarte dno) co zapewni możliwość utrzymania odpowiedniej wilgotności powierzchni przejścia,
- g) zaprojektować skośne zakończenia przepustów (skosy zgodne z kątem nachylenia terenu) ze ściętym zakończeniem,
- h) należy tak projektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając,

i) teren wokół obiektów inżynierskich zagospodarować w taki sposób aby jego powierzchnia nie odróżniała się od istniejących warunków siedliskowych po obu stronach linii kolejowej.”,

zastępuje się zapisem:

„Przy projektowaniu i zagospodarowaniu powierzchni i otoczenia obiektów mających pełnić również rolę przejść dla zwierząt, należy zastosować poniższe wskazania:

a) powierzchnia suchych półek powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Nie należy stosować kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych. Umocnienia powierzchni półek należy stosować wyłącznie w sytuacjach koniecznych z wykorzystaniem takich materiałów, które zapewnią trwałe pokrycie gruntem (preferowane użycie geosyntetyków) – także w przypadku okresowego zalewania powierzchni.

b) koryto cieków winno być zlokalizowane w centralnej części przejścia,

c) szerokość obu półek ziemnych powinna być do siebie podobna,

d) należy pozostawić koryta cieków bez umocnień w każdym przypadku, w którym jest to dopuszczalne ze względów bezpieczeństwa konstrukcji obiektu. W sytuacjach koniecznych umocnienia należy wykonywać z wykorzystaniem (w pierwszej kolejności) metod i materiałów biologicznych (roślinność stabilizująca, faszyna) oraz geosyntetyków (z zasypaniem gruntem), luźny narzut kamienny o zmiennej granulacji, niedopuszczalne jest stosowanie materiałów prefabrykowanych betonowych (np. płyt ażurowych), umocnienia cieków znajdujących się przy budowach hydrotechnicznych (wały przeciwpowodziowe) dopuszcza się jako umocnienie ciężkie (np. kamień hydrotechniczny na zaprawie lub betonie),

e) nachylenie umacnianych skarp koryt cieków powinno być możliwie najmniejsze i nie większe od istniejącego i/lub nie przekraczać wartości 1:2;

f) należy tak projektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając,

g) teren wokół obiektów inżynierskich zostanie zagospodarowany w taki sposób, aby jego powierzchnia nie odróżniała się od istniejących warunków siedliskowych po obu stronach linii kolejowej”,

15) określa się nowe punkty s) i t) w warunku 27) zmienianej decyzji w brzmieniu:

„s) odtworzenie tymczasowo zniszczonego siedliska przyrodniczego niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie,

t) kontrola prac związanych z przekładaniem cieków.”

16) określa się nowy warunek 28) w brzmieniu:

„Zaplecza budowy, bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych, będą lokalizowane poza granicami strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej dla miasta Stalowa Wola – „Krzyżowe Drogi” oraz poza terenami podmokłymi, występującymi w km ok. 20+500 – 21+100 przy LK74.”,

17) określa się nowy warunek 29) w brzmieniu:

„Ze względu na stwierdzenie stanowisk ślimaka winniczka w następującym kilometrażu ok.: 251+350 strona prawa LK 25, 265+232 strona prawa LK25, 11+602 strona lewa LK74, 16+102 strona prawa LK74, 20+742 strona prawa LK74, 21+352 strona prawa LK74, zastosować działania ochronne polegające na przeniesieniu osobników tego gatunku poza zakres prowadzonych prac, w odpowiednie siedlisko.”,

- 18) określa się nowy warunek 30) w brzmieniu:
„Cieki przekładać wyłącznie poza okresem marzec – lipiec. Celem ograniczenia ewentualnego negatywnego oddziaływania z tym związanego, w pierwszej kolejności zostaną wykonane nowe odcinki koryt, a potem zostaną wykonane połączenia nowych odcinków z istniejącymi.”,
- 19) określa się nowy warunek 31) w brzmieniu:
„Odmulanie/czyszczenie/konserwację zbiorników: chłonno – odparowujących, filtracyjno – retencyjnych i retencyjnego szczelnego wykonywać we wrześniu, po uprzednim upewnieniu się, iż nie są one zasiedlony przez płazy.”,
- 20) określa się nowy warunek 32) w brzmieniu:
„Likwidację gazociągu w obrębie terenów podmokłych występujących w km ok. 20+500 i ok. 21+100 LK74 przeprowadzić poza okresem marzec – sierpień.”,
- 21) określa się nowy warunek 33) w brzmieniu:
„Zaniechać ingerencji (renowacji) w naturalne zbiorniki mające pełnić funkcje zbiorników retencyjno – filtracyjnych.”,
- 22) określa się nowy warunek 34) w brzmieniu:
„Nachylenie skarp zbiorników odparowujących i filtracyjno – retencyjnych oraz zbiornika retencyjnego szczelnego kształtować na poziomie 1:1,5.”,
- 23) określa się nowy warunek 35) w brzmieniu:
„W obrębie siedliska przyrodniczego niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (6510) oraz terenów podmokłych występujących w km ok. 20+500 LK74 i ok. 21+100 LK74 na etapie realizacji prac należy:
a) zebrać warstwę darni wraz z nieuszkodzonymi roślinami i ich formami przetrwalnikowymi do głębokości 20 cm poprzez jej wycięcie w miejscach, gdzie niszczone będzie pokrywa roślinna,
b) złożyć odrębnie w pojedynczej warstwie, przykryć dla zapobiegnięcia wysychaniu i zachwaszczeniu, kontrolować stan uwilgotnienia, ponownie ułożyć w miejscach z których zostały wycięte, intensywnie podlać.
Powyższe czynności wykonać poza okresem wegetacji i wzmożonej aktywności fauny (1 - 15 marca do 1 – 31 października – w zależności od panujących warunków atmosferycznych; dokładny początek i koniec okresu ustali nadzór przyrodniczy).”,
- 24) określa się nowy warunek 36) w brzmieniu:
„Na etapie projektu budowlanego zostanie przewidziana dylatacja o wymiarach ok. 5,0 cm pomiędzy szyną (stopą szyny), a podsypką na całym odcinku przedmiotowej linii kolejowej, poza przejazdami kolejowymi, peronami oraz poza rejonami stacyjnymi.”,
- 25) określa się nowy warunek 37) w brzmieniu:
„Zakres prac ingerujących w koryta cieków naturalnych, wyróżnionych na Mapie Podziału Hydrograficznego Polski będzie następujący:
a) w km ok. 263+654 LK25: rozbiórka i budowa obiektu na rzece Mokrzychówka, wraz z dowiązaniem wyłagodzonych skarp o nachyleniu 1:2 do istniejącego przebiegu na długości ok. 15 m od wlotu i wylotu,
b) w km ok. 255+078 LK25 rozbudowa i bieżąca konserwacja przepustu na Dopływie z Miechocina,
c) w km ok. 272+324 LK25 w obrębie mostu na rzece Babulówka (w km rzeki ok. 11+535) (przejście dla zwierząt pod obiektem): umocnienie dna kamieniem hydrotechnicznym na istniejącej podsypce piaskowej pod obiektem oraz 50 m przed i za obiektem, umocnienie skarp cieku za pomocą koszy siatkowo-kamiennych pod obiektem oraz 50 m przed i za

obiektem, umocnienie z kamienia hydrotechnicznego na betonie stożków przyczółkowych na całej wysokości, umocnienie zabezpieczające przed rozmyciem - warstwa wierzchnia z ziemi urodzajnej wałowej na kamieniu hydrotechnicznym oraz umocnienie z kamienia hydrotechnicznego na betonie od stożków przyczółkowych do korony wału przeciwpowodziowego,

d) w km ok. 2+038 LK74 w obrębie mostu na rzece Trześniówka (km rzeki ok. 9+679) (przejście dla zwierząt pod obiektem): umocnienie dna kamieniem hydrotechnicznym na istniejącej podsypce piaskowej pod obiektem oraz 50 m przed i za obiektem, umocnienie skarp cieków kamieniem hydrotechnicznym na istniejącej podsypce piaskowej pod obiektem oraz 50 m przed i za obiektem (nachylenie skarp maksymalnie 1:2), umocnienie z kamienia hydrotechnicznego na betonie stożków przyczółkowych na całej wysokości, umocnienie zabezpieczające przed rozmyciem – warstwa wierzchnia z ziemi urodzajnej wałowej na kamieniu naturalnym spoinowanym gruntem oraz umocnienie koszami gabionowymi od stożków przyczółkowych do korony wału przeciwpowodziowego,

e) w km ok. 11+714 (most) i ok. 11+715 (przepust) LK74, w obrębie tych obiektów na rzece Łęg (km rzeki ok. 9+314) (przejście dla zwierząt pod obiektem): usunięcie podpór z koryta rzeki pod obiektem nr 2, umocnienie dna kamieniem hydrotechnicznym na istniejącej podsypce piaskowej pod obiektem oraz 50 m przed i za obiektem, umocnienie skarp cieków kamieniem hydrotechnicznym na istniejącej podsypce piaskowej pod obiektem oraz 50 m przed i za obiektem, umocnienie z kamienia hydrotechnicznego na betonie stożków przyczółkowych na całej wysokości oraz umocnienie koszami gabionowymi od stożków przyczółkowych do stopy wału przeciwpowodziowego,

f) w km ok. 3+040 LK74 na rzece Żupawka: umocnienie dna kamieniem hydrotechnicznym na istniejącym podłożu piaskowym pod obiektem oraz 20 m przed i za obiektem, umocnienie skarpy narzutem kamiennym 20 m przed i za obiektem, a pod obiektem ścianki szczelne z oczepem; umocnienie skarpy i podłoża nasypów kolejowych, od stożka nasypowego do wału przeciwpowodziowego,

g) w km ok. 5+237 LK78 w obrębie rozbudowywanego mostu na Trześniówce (km rzeki ok. 7+909) umocnienie z kamienia hydrotechnicznego na betonie stożków obiektowych oraz umocnienie matami/koszami gabionowymi do stopy wału przeciwpowodziowego,

h) rozbiórka i budowa nowych przepustów na następujących ciekach: Strug w km ok. 3+639 LK 74 i w km ok. 7+306 LK78, Dopływ z Orłisk w km ok. 10+309 LK74, Dopływ spod Ruskiej Wsi w km ok. 13+260 LK74, Stary San w km ok. 16+110 LK74 oraz Dopływ spod Rozwadowa w km ok. 22+960 LK74; przy przepustach skarpy zostaną umocnione kamieniem hydrotechnicznym łamanym, na betonie, dno kamieniem hydrotechnicznym łamanym układanym na podsypce cementowo-piaskowej, umocnienia zostaną zakończone gurtami betonowymi lub palikami drewnianymi.”

26) określa się nowy warunek 38) w brzmieniu:

„Dla prac wykonywanych na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią zostanie opracowany plan ewakuacji ludzi i sprzętu na wypadek wystąpienia powodzi.”,

27) określa się nowy warunek 39) w brzmieniu:

„Wody opadowe lub roztopowe z rowów przytorowych oraz wody z odwodnienia w głębszego stacji kolejowych będą odprowadzane do zbiorników: 13 odparowujących, 24 filtracyjno-retencyjnych i 1 retencyjnego szczelnego”,

28) określa się nowy warunek 40) w brzmieniu:

„Zbiorniki odparowujące zostaną wykonane jako zbiorniki otwarte, o skarpach i dnie uszczelnionym geomembraną. Dopuszcza się zastosowanie przelewów awaryjnych ze zbiorników.”,

29) określa się nowy warunek 41) w brzmieniu:

„Zbiorniki filtracyjno-retencyjne będą mieć skarpy obsiane trawą po ich wykonaniu oraz

dno wyłożone materiałem infiltracyjnym takim jak żwir, otoczaki. Dopuszcza się zastosowanie przelewów awaryjnych.”,

- 30) określa się nowy warunek 42) w brzmieniu:
„Zbiorniki Z14B-O i Z15B-O planowane do realizacji w km ok. 272+360 – 272+610 LK25 zostaną wykonane jako odparowujące (szczelne), ze względu na położenie w sąsiedztwie studni S-6 - ujęcia wody podziemnej.”,
- 31) określa się nowy warunek 43) w brzmieniu:
„Wody z drenaży w międzytorzu odprowadzane będą bezpośrednio do rowów lub do studni zbiorczych drenarskich zainstalowanych na drenokolektorach.”,
- 32) określa się nowy warunek 44) w brzmieniu:
„Wody opadowe lub roztopowe z projektowanych peronów zostaną włączone do ogólnego systemu odwodnienia układu torowego.”,
- 33) określa się nowy warunek 45) w brzmieniu:
„System odprowadzający wody opadowe lub roztopowe z toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych (toru nr 23) będzie:
a) wykonany z materiałów odpornych na działanie substancji niebezpiecznych,
b) wyposażony w zbiornik retencyjny umożliwiający przejęcie całości transportowanych płynnych substancji niebezpiecznych lub ścieków - zanieczyszczonych wód opadowych lub roztopowych,
c) wyposażony w zamknięcie odcinające odpływ wód opadowych lub roztopowych do odbiornika w trakcie postoju uszkodzonych wagonów kolejowych.”
- 34) określa się nowy warunek 46) w brzmieniu:
„Przedsięwzięcie wymaga wykonania, do 1 roku od oddania przedsięwzięcia do użytkowania (po ustabilizowaniu ruchu pojazdów), kontrolnych pomiarów w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, w celu oceny zgodności przyjętych założeń dotyczących klimatu akustycznego. Sprawozdanie z pomiarów zostanie przedstawione właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie najpóźniej do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Pomiar poziomu hałasu należy przeprowadzić przy najbliższych budynkach chronionych akustycznie, tj. minimum w lokalizacji jak w poniższej tabeli:

Lp.	Oznaczenie punktu wg analizy akustycznej	Km LK ok.	LK	Strona LK
1	116	15+601	74	Lewa
2	124	18+705	74	Prawa
3	138	20+894	74	Lewa
4	162	22+894	74	Lewa

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu.”

- 35) akapity 1-8 na stronach 1-2 Charakterystyki przedsięwzięcia, będącej załącznikiem zmienianej decyzji o brzmieniu:

„Przedsięwzięciem objęte są następujące odcinki linii: LK25 od km ok. 242+400 do km ok. 275+300 (ok. 32,9 km), LK74 od km ok. -1+021 do km ok. 23+342 (ok. 24,4 km) oraz

LK78 od km ok. 1+386 do km ok. 10+783 (łącznie ok. 9,4 km). Łączna długość odcinków linii kolejowych objętych zadaniem wynosi ok. 66,66 km.

Planowane prace obejmują wymianę nawierzchni torowej, przebudowę skrzyżowań linii kolejowej z drogami, remont lub przebudowę obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów, przepustów), montaż systemów sterowania ruchem kolejowym, urządzeń automatyki i energetyki, naprawę elementów sieci trakcyjnej, przebudowę, budowę lub rozbiórkę obiektów kubaturowych. W ramach prac rozbiórkowych, nie zachodzi potrzeba wyburzenia obiektów, stanowiących przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

Dla linii nr 25 i 74 przewiduje się odcinkową korektę geometrii torów w celu przywrócenia prędkości konstrukcyjnej $V=120$ km/h, przy czym korekty nie skutkują potrzebą zajęcia dodatkowego terenu, poza istniejącym pasem kolejowym. Większość obiektów inżynierskich zostanie przebudowana. Dla linii 78 planuje się zwiększenie prędkości konstrukcyjnej do 120 km/h. Kompleksowa wymiana nawierzchni będzie wykonana przy użyciu materiałów nowych. Do zabudowy nowego toru na szlaku i w torach głównych zasadniczych oraz głównych dodatkowych zaplanowano nawierzchnię kolejową klasy technicznej 1 w postaci toru bezстыkowego z nowych szyn na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym i podsypce tłuczniowej pod podkładem. Materiały staroużyteczne będą dopuszczone jedynie do zabudowy torów dodatkowych i bocznych, na podstawie analizy i oceny aktualnego stanu i przydatności poszczególnych elementów nawierzchni. Przewiduje się wykonanie warstwy ochronnej bezpośrednio pod warstwą podsypki tłuczniowej torów na wszystkich torach i rozjazdach w miejscach korekty układu torowego i w miejscach występowania słabego podtorza. Ponadto w ramach prac, w związku ze złym stanem infrastruktury związanej z obsługą pasażerów na stacjach i przystankach osobowych na linii kolejowej nr 25, niewystarczającym lub całkowitym brakiem elementów małej architektury oraz wobec planowanej przebudowy stacji i przystanków nieplanowanych do likwidacji, przewiduje się kompleksowe ich wyposażenie oraz przebudowę. Perony na przystankach osobowych zostaną skrócone lub przedłużone do długości ok. 150 m, natomiast na stacjach zostaną dostosowane do długości ok. 300 m.

W ramach prac na obiektach inżynierskich przewidziano m. in. wymianę przęseł, częściową wymianę i wzmocnienie przyczółków, wykonanie odwodnienia obiektów, uzupełnienie ubytków, wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych, konserwacje łożysk, wzmocnienie i ukształtowanie stożków przy przyczółkach i inne drobne roboty. Dla części obiektów planuje się przebudowę całego obiektu. W przypadku części przepustów i mniejszych mostów przewiduje się wymianę całości konstrukcji na elementy prefabrykowane otwarte lub zamknięte.

Dla przedmiotowego zadania wytypowano przejazdy drogowe przewidywane do likwidacji, modernizacji oraz przebudowy wraz z określeniem docelowej kategorii przejazdów. Pracami zostanie objęte ok. 81 przejazdów.

W ramach robót związanych z siecią trakcyjną zakłada się przeprowadzenie prac polegających na wymianie pojedynczych konstrukcji wsporczych na łuku, pionowaniu pochylonych konstrukcji, wymianie skorodowanego osprzętu, wymianie sieci powrotnej, wymianie zużytej liny nośnej bądź przewodów jezdnycych. W związku ze zmianą geometrii układu torowego, nastąpi przebudowa sieci trakcyjnej w stacji Sobów, Tarnobrzeg, Zbydniów, Grębów i Stalowa Wola Rozwadów.

Przedmiotowe odcinki linii kolejowych zlokalizowane są na terenie województwa podkarpackiego (gminy Tarnobrzeg, Nowa Dęba, Baranów Sandomierski, Padew Narodowa, Stalowa Wola, Zaleszany i Grębów) i świętokrzyskiego (odcinek ok. 4 m w gminie Sandomierz). W związku z koniecznością zapewnienia połączeń drogowych w miejscach likwidowanych przejazdów, w ramach przedsięwzięcia, odcinkowo niezbędne będą wyjścia poza teren zajęty obecnie pod infrastrukturę kolejową. Linie objęte zadaniem położone są poza obszarami górskimi i uzdrowiskowymi. Przedmiotowe

linie przebiegają w sąsiedztwie terenów użytkowanych rolniczo, kompleksów leśnych lub terenów zalesionych, a także terenów zabudowanych.”

zastępuje się zapisem:

„Przedsięwzięciem objęte są prace na liniach kolejowych w odcinkach: od km ok. 242+ 327 do km ok. 275+300 LK25 (ok. 33,0 km), od km ok. -1+021 do km ok. 23+124 LK74 (ok. 24,1 km) oraz od km ok. 1+420 do km ok. 10+783 LK78 (ok. 9,4 km) oraz przebudowa układów torowych i korekta układów geometrycznych torów innych linii łączących się w rejonie stacji węzłowych. Łączna długość odcinków linii kolejowych objętych zadaniem wynosi ok. 66,48 km.

Planowane prace obejmują m.in.:

- wymianę nawierzchni torowej, korektę geometrii torów szlakowych oraz przebudowę torów stacyjnych wraz z rozjazdami,
- likwidację, przebudowę i budowę skrzyżowań linii kolejowej z drogami,
- rozbiórkę, budowę, przebudowę lub remont obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów, przepustów),
- przebudowę, budowę, demontaż i montaż systemów sterowania ruchem kolejowym, urządzeń automatyki oraz sieci i urządzeń teletechnicznych i energetyki w zakresie niezbędnym do obsługi przedmiotowych odcinków linii kolejowych, a także wymianę, przebudowę i budowę sieci trakcyjnej,
- remont, przebudowę, budowę lub rozbiórkę obiektów kubaturowych,
- przebudowę lub zabezpieczenie sieci gazowych wysokiego i średniego ciśnienia,
- w ramach prac na stacji Stalowa Wola Rozwadów Towarowy przewiduje się przebudowę toru nr 23 na tor przeznaczony do awaryjnego odstawiania wagonów przewożących towary niebezpieczne.

W ramach prac rozbiórkowych nie zachodzi potrzeba wyburzenia obiektów stanowiących przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

Dla linii nr 25, 74 i 78 przewiduje się odcinkową korektę geometrii torów, przy czym korekty mogą skutkować potrzebą lokalnych wyjść poza istniejący obszar kolejowy. Dla LK25 i LK74 przewiduje się przywrócenie prędkości konstrukcyjnej $V=120$ km/h. Dla szlaku Zbydniów – Stalowa Wola Rozwadów Towarowy zakłada się wykonanie nawierzchni torowej w standardzie pozwalającym na zwiększenie prędkości do 200 km/h, z wyłączeniem SRK i przejazdów kolejowych dostosowanych do prędkości 160 km, a dla pociągów towarowych – 120 km/h. Większość obiektów inżynierskich zostanie rozebrana i wybudowana na nowo. Dla LK78 planuje się zwiększenie prędkości konstrukcyjnej do 120 km/h. Kompleksowa wymiana nawierzchni będzie wykonana przy użyciu materiałów nowych. Do zabudowy nowego toru na szlaku i w torach głównych zasadniczych oraz głównych dodatkowych zaplanowano nawierzchnię kolejową klasy technicznej 1 w postaci toru bezстыkowego z nowych szyn na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym i podsypce tłuczniowej pod podkładem. Materiały starożyteczne będą dopuszczone jedynie do zabudowy torów dodatkowych i bocznych, na podstawie analizy i oceny aktualnego stanu i przydatności poszczególnych elementów nawierzchni. Przewiduje się wykonanie warstwy ochronnej, zapewniającej uzyskanie wymaganej nośności podtorza, na długości modernizowanych torów i rozjazdów.

Ponadto w ramach prac, w związku ze złym stanem infrastruktury związanej z obsługą pasażerów na stacjach i przystankach osobowych, niewystarczającym lub całkowitym brakiem elementów małej architektury oraz wobec planowanej przebudowy stacji i przystanków nieplanowanych do likwidacji, przewiduje się kompleksowe ich wyposażenie oraz przebudowę. Perony na przystankach osobowych i stacjach zostaną skrócone lub przedłużone.

W ramach prac na obiektach inżynierskich przewidziano rozbiórkę i budowę nowych obiektów, przebudowę, odbudowę, remont oraz prace utrzymaniowe.

Dla przedmiotowego zadania wytypowano przejazdy kolejowo-drogowe przewidywane do rozbiórki, przebudowy/modernizacji, remontu lub budowy wraz z określeniem docelowej kategorii przejazdów.

W ramach robót związanych z siecią trakcyjną zakłada się przeprowadzenie prac polegających na przebudowie sieci trakcyjnej na stacjach i szlakach. Prace związane z realizacją infrastruktury technicznej dotyczącej teletechniki i SRK prowadzone będą poza zasięgiem zdefiniowanego kilometrażu torów w: Stalowej Woli (odcinek ok. 600 m poza zasadniczym terenem przedsięwzięcia oraz odcinek o długości ok. 800 m), Sandomierzu (odcinek około 1000 m poza zasadniczym terenem przedsięwzięcia), miejscowości Padew Narodowa (odcinek około 1000 m poza zasadniczym terenem przedsięwzięcia) miejscowości Chmielów (dwa odcinki o długościach ok. 700 m i ok. 1100 m oraz w miejscowości Nowa Dęba (odcinek o długości około 1000 m).

Przedmiotowe odcinki linii kolejowych zlokalizowane są na terenie województwa podkarpackiego (gminy: Tarnobrzeg, Nowa Dęba, Baranów Sandomierski, Padew Narodowa, Stalowa Wola, Zaleszany, Gorzyce i Grębów) i świętokrzyskiego (odcinek ok. 18 m w gminie Sandomierz). Lokalnie niezbędne będą wyjścia poza teren zajęty obecnie pod infrastrukturę kolejową. Linie kolejowe objęte zadaniem położone są poza obszarami górskimi i uzdrowiskowymi. Trasa przedmiotowych odcinków linii kolejowych przebiega w sąsiedztwie terenów użytkowanych rolniczo, kompleksów leśnych lub terenów zalesionych, a także terenów zabudowanych.”

II. Pozostałe zapisy zmienianej decyzji pozostają w mocy.

Inwestor: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek Pani Ewy Makosz – Pełnomocnik PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Warszawa, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, z dnia 31 maja 2021 r., znak: IOS5.452.6.2021.MJ.10.ISW-00927-I, w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, z dnia 22 lutego 2018 r., znak: WOOŚ.4201.10.2017.AH.102 dla przedsięwzięcia pn.: „**Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odc. Stalowa Wola -Tarnobrzeg/ Sandomierz - Ocice/ Padew Narodowa**”.

Do wniosku dołączono wymagane prawem dokumenty, m. in.: Kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej „KIP”.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem 666/2021.

Zgodnie z art. 4 ust. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712, ze zm.), do m. in. zmiany decyzji wydanej na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, organem właściwym pozostaje odpowiednio organ, który ją wydał, albo organ wyższego stopnia w stosunku do tego organu.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do grupy przedsięwzięć, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, na podstawie art. 63 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

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

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 73 ust. 1 ustawy ooś w związku z:

- § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839, ze zm.), tj. „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”,

- § 3 ust. 2 pkt 2 – przedsięwzięcia „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 ww. rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj. „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.)”,

realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, na podstawie art. 75 ust. 1, pkt 1 lit. p i t ww. ustawy jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji.

Po otrzymaniu wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 15 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.4.2021.JK.2 wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia braków formalnych. Stosowne uzupełnienie zostało przedłożone w dniu 12 lipca 2021 r.

Po przedłożeniu uzupełnień, uznano wniosek za prawidłowo skompletowany zgodnie z art. 74 ust. 1 ww. ustawy ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie obwieszczeniem z dnia 14 lipca 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.4.2021.JK.4 powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego zmierzającego do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Ponadto, obwieszczeniem z dnia 05 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.4.2021.JK.10 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie poinformował strony postępowania, że wniosek nie mógł być rozpatrzony w ustawowym terminie oraz o wyznaczeniu nowego terminu wydania decyzji, tj. do dnia 31 sierpnia 2021 r.

Po analizie przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzono, że nie przedstawia ona w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska. Dlatego też pismem z dnia 24 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.4.2021.JK.21 wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia ww. dokumentu. Pełnomocnik Inwestora (zmiana pełnomocnika na Panią Krystynę Obajtek–Zajdel) przedłożył uzupełnienie KIP przy piśmie z dnia 07 grudnia 2021 r. (uzupełnione formalnie w dniu 05 stycznia 2022 r.).

Ponadto, w toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 02 lutego 2022 r. i z dnia 02 marca 2022 r., wezwał ponownie do uzupełnienia KIP. Uzupełnienie zostało przedłożone przy piśmie Pełnomocnika Inwestora z dnia 14 kwietnia 2022 r.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zmianie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismami z dnia 18 maja 2022 r., zgodnie z:

- art. 64 ust. 1 pkt 2 i art. 64 ust. 6a ustawy ooś, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu,
- art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, zwrócił się do oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie,

- art. 75 ust. 5a ustawy ooś, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach, z prośbą o wydanie opinii dotyczących potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w dniu 30 maja 2022 r., pismem znak: RZ.RZŚ.435.58.2022.MS wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 14 czerwca 2022 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tut. Organu sporządzone na ww. wezwanie uzupełnienie KIP (uzupełnione formalnie w dniu 05 lipca 2022 r.).

Przy piśmie z dnia 06 czerwca 2022 r., znak: PSNZ.465.13.2022 oraz przy piśmie z dnia 20 czerwca 2022 r., znak: PSNZ.465.13.2022 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu przedłużył termin wydania opinii.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie przy pismach z dnia 06 lipca 2022 r. przekazał ww. uzupełnienie KIP, sporządzone na wezwanie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach, celem dołączenia ich do akt sprawy i wydanie wnioskowanych opinii w oparciu o całość materiału dowodowego.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w dniu 27 czerwca 2022 r. wydał opinię znak: RZ.RZŚ.435.58.2022.MS (data wpływu do tut. Organu 29 czerwca 2022 r.), w której stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania i określił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu w dniu 04 lipca 2022 r., wydał opinię znak: PSNZ.465.13.2022 (data wpływu do tut. Organu 13 lipca 2022 r.), w której stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania, następnie pismem z dnia 15 lipca 2022 r., znak: PSNZ.465.13.2022 (data wpływu do tut. Organu 20 lipca 2022 r.) podtrzymał ww. stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach w dniu 05 sierpnia 2022 r. wydał postanowienie znak: WOO-I.4220.2.2022.MK.1, o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania, w części dotyczącej jego realizacji na terenie województwa świętokrzyskiego.

Po zapoznaniu się z całością zgromadzonego materiału dowodowego, w tym także opiniami Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie uznał, że w przedmiotowym przypadku, nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie tak obszernego dokumentu, jakim jest Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Wobec powyższego uznano, że wystarczającym dokumentem dla określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia będzie przedłożona KIP wraz z uzupełnieniami, zawierająca niezbędne informacje o projektowanym zamierzeniu.

Podczas analizy informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ustawy ooś.

Mając na uwadze stwierdzony brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie było konieczności zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ww. ustawy ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, stosownie do zapisów art. 10 Kpa, Obwieszczeniem z dnia 09 sierpnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.22.4.2022.JK.114, powiadomił strony postępowania o zebranych materiałach dowodowych, niezbędnym do wydania wnioskowanej decyzji środowiskowej. We wskazanym terminie żadna ze stron, nie skorzystała z możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów, na podstawie których została wydana przedmiotowa decyzja.

Poza ww. okresem, Gmina Padew Narodowa zawniosowała do tut. Organu o udostępnienie KIP wraz z uzupełnieniem. Dokumentacja została udostępniona w dniu 26 maja 2022 r.

W ramach wydanej już przedsięwzięciem objęte były następujące odcinki linii: LK25 od km ok. 242+400 do km ok. 275+300 (ok. 32,9 km), LK74 od km ok. -1+021 do km ok. 23+342 (ok. 24,4 km) oraz LK78 od km ok. 1+386 do km ok. 10+783 (łącznie ok. 9,4 km). Łączna długość odcinków linii kolejowych objętych zadaniem wynosiła ok. 66,66 km.

Zakres prac w ramach zmienianej decyzji obejmował:

- wymianę nawierzchni torowej, przebudowę skrzyżowań linii kolejowej z drogami, remont lub przebudowę obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów, przepustów), montaż systemów sterowania ruchem kolejowym, urządzeń automatyki i energetyki, naprawę elementów sieci trakcyjnej, przebudowę, budowę lub rozbiórkę obiektów kubaturowych,
- dla LK25 i LK74 przewidziano odcinkową korektę geometrii torów w celu przywrócenia prędkości konstrukcyjnej $V=120$ km/h, bez potrzeby zajęcia dodatkowego terenu, poza istniejącym pasem kolejowym, przebudowę większości obiektów inżynierskich,
- dla linii 78 planowano zwiększenie prędkości konstrukcyjnej do 120 km/h,
- w związku ze złym stanem infrastruktury związanej z obsługą pasażerów na stacjach i przystankach osobowych na LK25, niewystarczającym lub całkowitym brakiem elementów małej architektury oraz wobec planowanej przebudowy stacji i przystanków nieplanowanych do likwidacji, kompleksowe ich wyposażenie oraz przebudowę, skrócenie lub przedłużenie peronów na przystankach osobowych i na stacjach,
- w ramach prac na obiektach inżynierskich przewidziano m. in. wymianę pręseł, częściową wymianę i wzmocnienie przyczółków, wykonanie odwodnienia obiektów, uzupełnienie ubytków, wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych, konserwacje łożysk, wzmocnienie i ukształtowanie stożków przy przyczółkach i inne drobne roboty, a dla części obiektów przebudowę całego obiektu; w przypadku części przepustów i mniejszych mostów wymianę całości konstrukcji na elementy prefabrykowane otwarte lub zamknięte,
- likwidację, modernizację oraz przebudowę wraz z określeniem docelowej kategorii przejazdów (ok. 81 przejazdów),
- w ramach robót związanych z siecią trakcyjną przeprowadzenie prac polegających na wymianie pojedynczych konstrukcji wsporczych na łuku, pionowaniu pochyłonych konstrukcji, wymianie skorodowanego osprzętu, wymianie sieci powrotnej, wymianie zużytej liny nośnej bądź przewodów jezdnyc (w związku ze zmianą geometrii układu torowego przebudowę sieci trakcyjnej planowano w stacji Sobów, Tarnobrzeg, Zbydniów, Grębów i Stalowa Wola Rozwadów).

Po zmianach planowane przedsięwzięcie obejmuje prace na odcinkach linii kolejowych na terenie województwa podkarpackiego i świętokrzyskiego:

- na odcinku LK 25 od km ok. 242+327 do km ok. 275+300 na odcinku Sandomierz – Padew (wydłużenie początkowego odcinka względem duś o ok. 73 m),
- na odcinku LK74 od km ok. 1+021 do km ok. 23+124 na odcinku Sobów – Stalowa Wola Rozwadów (skrócenie końcowego odcinka względem duś o ok. 218 m),
- na odcinku LK78 ok km ok. 1+420 do km ok. 10+783 na odcinku Sandomierz – Grębów (skrócenie początkowego odcinka względem duś o ok. 34 m).

Przedmiotowe odcinki linii kolejowych zlokalizowane są na terenie województwa podkarpackiego (gminy: Tarnobrzeg, Nowa Dęba, Baranów Sandomierski, Padew Narodowa, Stalowa Wola, Zaleszany, Gorzyce i Grębów) i świętokrzyskiego (odcinek ok. 18 m w gminie Sandomierz). Lokalnie niezbędne będą wyjścia poza teren zajęty obecnie pod infrastrukturę kolejową. Linie kolejowe objęte zadaniem położone są poza obszarami górskimi i uzdrowiskowymi. Trasa przedmiotowych odcinków linii kolejowych przebiega w sąsiedztwie terenów użytkowanych rolniczo, kompleksów leśnych lub terenów zalesionych, a także terenów zabudowanych

Wnioskowane zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczą następujących aspektów:

- 1) doprecyzowania warunków środowiskowych,

- 2) doprecyzowania lokalizacji obiektów budowlanych, które będą objęte robotami budowlanymi,
- 3) zwiększenia zajętości terenu zarówno stałej, jak i czasowej,
- 4) minimalizacji zajęcia dodatkowych gruntów należących do osób trzecich przy wykonywaniu skarp,
- 5) działań na ciekach wodnych, które są podyktowane koniecznością przebudowy/ odbudowy/ budowy obiektów inżynierskich,
- 6) konieczności tymczasowego przełożenia dwóch cieków wodnych w km ok. 243+761 LK25 i 244+164 LK25,
- 7) przebudowy w km ok. 17+273 do 18+026 LK74 (ok. 753 m) i rozbiórki gazociągu wysokiego ciśnienia DN 250, głównie w ciągu LK74,
- 8) budowy/przebudowy odcinków dróg; budowy nowych odcinków dróg.

Ponadto, poza ww. zmianami, w ramach przedsięwzięcia poza zasięgiem ww. zdefiniowanego kilometrażu torów zostaną wykonane prace związane z realizacją infrastruktury technicznej dotyczącej teletechniki i SRK w: Stalowej Woli (odcinek ok. 600 m poza zasadniczym terenem przedsięwzięcia oraz odcinek o długości ok. 800 m), Sandomierzu (odcinek ok. 1000 m poza zasadniczym terenem przedsięwzięcia), miejscowości Padew Narodowa (odcinek ok. 1000 m poza zasadniczym terenem przedsięwzięcia) miejscowości Chmielów (dwa odcinki o długościach ok. 700 m i ok. 1100 m oraz w miejscowości Nowa Dęba (odcinek o długości ok. 1000 m).

W wyniku planowanych zmian zmieniła się długość odcinka LK25, na którym prowadzone będą prace na terenie województwa świętokrzyskiego z ok. 4 m na ok. 18 m.

W odniesieniu do obiektów inżynierskich zmiany dotyczą:

- zmiany zakresu prac na obiektach na wszystkich trzech liniach – rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu zamiast przebudowy,
- rozbiórki i budowy nowego przepustu na urządzeniu melioracji wodnej – obiekty w km ok. 243+761 LK25 oraz w km ok. 261+281 LK25,
- rozbudowy obiektu w km ok. 5+237 LK78 wraz z podniesieniem przęsła (zamiast planowanego remontu).

W ramach zmiany duś przewidziano prace związane z wydłużeniem peronu w Baranowie Sandomierskim oraz przebudowę toru nr 23 na tor przeznaczony do awaryjnego odstawiania wagonów przewożących towary niebezpieczne.

Oddziaływanie na środowisko w fazie realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracami ziemnymi, budowlanymi oraz spalaniem paliw w maszynach i urządzeniach wykonujących roboty ziemne oraz środkach transportu. Etap budowy wymagać będzie zwiększonego ruchu pojazdów w rejonie jej lokalizacji oraz koncentracji na placu budowy znacznej ilości sprzętu ciężkiego. Wystąpić może lokalne zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Stosowane w fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia maszyny i urządzenia znajdować się będą w dobrym stanie technicznym. Przewiduje się działania związane z minimalizacją pylenia, np. poprzez zraszanie w okresach bezdeszczowych dróg dojazdowych dla pojazdów dowożących materiały budowlane. W trakcie przerw w pracy silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn będą wyłączane. Ponadto w celu ograniczenia emisji do powietrza podczas budowy przewidziano działania organizacyjne, takie jak: jak największe wykorzystanie do przewozów materiałów budowlanych transportu kolejowego, transportowanie materiałów sypkich środkami transportu wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie, magazynowanie materiałów sypkich z dala od terenów mieszkalnych w sposób maksymalnie ograniczający pylenie (np. zapewnienie zraszania lub obsianie w suche i wietrzne dni), wykorzystywanie podczas budowy sprawnego sprzętu, ograniczanie jałowych przejazdów maszyn i pojazdów ciężarowych, zapewnienie przy wyjazdach z dróg technologicznych na drogi publiczne miejsc na czyszczenie kół pojazdów.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia związany będzie ze spalaniem paliw w jednostkach napędzanych silnikami spalinowymi. Zgodnie z uzupełnieniem KIP nie przewidziano zmiany natężenia ruchu pojazdów i jego struktury, w stosunku do założeń wskazanych na etapie duś,

na podstawie których została przeprowadzana analiza w zakresie oddziaływania na powietrze. Przeprowadzona na etapie duś analiza oddziaływania inwestycji na powietrze nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu.

W związku z poprawą płynności ruchu pociągów na przedmiotowych liniach kolejowych przewiduje się mniejsze oddziaływanie na jakość powietrza w stosunku do stanu obecnego. Do ograniczenia emisji zanieczyszczeń na etapie eksploatacji przyczyni się również termomodernizacja i wymiana niektórych źródeł ciepła w budynkach obsługi infrastruktury kolejowej.

Trasa przedsięwzięcia przebiegać będzie przez tereny chronione pod względem akustycznym. Najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym względem projektowanego zadania, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) to:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) pory nocy 56 dB(A),
- tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) pory nocy 56 dB(A), w przypadku niewykorzystania tych terenów zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, poziom dopuszczalny hałasu nie obowiązuje,
- tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny mieszkaniowo-usługowe, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 65 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A).

Ponadto, zidentyfikowano budynki podlegające ochronie akustycznej w trybie art. 114 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219, ze zm.), tj. budynki znajdujące się na granicy przyjętego przyległego pasa gruntu oraz znajdujące się na terenach zamkniętych - budynki te podlegają ochronie przed hałasem poprzez stosowanie rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w ich wnętrzu.

Podczas prac budowlanych wystąpią krótkotrwałe i przemijające oddziaływania związane z tym etapem przedsięwzięcia, dotyczące emisji do powietrza oraz hałasu i drgań. W trakcie realizacji przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu do otoczenia będzie praca maszyn wykorzystywanych przy budowie linii kolejowych i infrastruktury drogowej oraz pojazdy transportujące materiały budowlane. Źródła te będą oddziaływały lokalnie, a uciążliwości z nimi związane będą występowały wyłącznie w trakcie budowy i ustąpią po jej zakończeniu. Prace budowlane będą wykonywane w godzinach 06.00 - 22.00, dopuszcza się prowadzenie prac poza tymi godzinami w przypadku prac rozpoczętych niepozwalających na ich przerwanie ze względów technologicznych, dla zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w rejonie miejsc wykonywania prac w porze nocnej, zastosowane będą tymczasowe przenośne ekrany akustyczne.

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu typu liniowego będą pociągi poruszające się po przedmiotowych liniach kolejowych.

W KIP przedstawiono wyniki obliczeń wykonane dla stanu istniejącego, które wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocy na LK25 (do 0,9 dB), na LK74 (do 5,1 dB) oraz na LK 78 (do 0,5 dB).

Realizacja zadania, ma na celu m. in. ograniczenie wpływu akustycznego przedmiotowych linii kolejowych na otoczenie, m.in. poprzez wymianę nawierzchni torowej z zastosowaniem podkładek podszynowych, wykonanie toru bezстыkowego oraz szlifowanie szyn.

W dokumentacji przedstawiono obliczenia emisji i propagacji hałasu po realizacji przedsięwzięcia z uwzględnieniem m.in. typu pociągu (regionalne: szynobusy, elektryczne zespoły trakcyjne oraz towarowe), prędkości pojazdów, sposobu napędu pociągów oraz ich średniej długości, planowanej poprawy stanu torowiska. Przyjęto prognozy ruchu dla linii obejmujące pierwszy i piąty rok po zakończeniu realizacji zadania, tj. rok 2024 i 2028.

Natężenie ruchu kolejowego określono z podziałem na odcinki wszystkich trzech linii, tj. dla LK25 wyodrębniono odcinki Sandomierz – Sobów, Sobów – Ocice, Ocice - Chmielów k. Tarnobrzega, Chmielów k. Tarnobrzega – Mielec, dla LK74 odcinki Sobów – Furmany, Furmany – Grębów, Grębów - Stalowa Wola Rozwadów, natomiast dla LK78 odcinki Sandomierz – Furmany oraz Furmany – Grębów. Największym prognozowanym dobowym natężeniem pociągów dla roku 2024 charakteryzuje się odcinek LK25 Sobów – Ocice, odcinek LK74 Sobów – Furmany, odcinek LK74 Furmany - Grębów oraz odcinek LK74 Grębów - Stalowa Wola Rozwadów. Analogiczne odcinki linii charakteryzują się także największą prognozą ruchu dla roku 2028. Pozostałe odcinki linii charakteryzują się dużo mniejszym natężeniem ruchu.

Obliczone zasięgi hałasu od linii kolejowych zarówno dla pory dziennej, jak i pory nocnej mają niewielki zasięg. Izofony 65 dB(A) oraz 61 dB(A) w porze dnia mieszczą się w przyległych pasach gruntu, jak również izofona 56 dB(A) w porze nocy nie wykracza poza te pasy. W żadnym przypadku budynki mieszkalne zlokalizowane poza terenem kolejowym nie znajdują się w zasięgu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Natomiast dla zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na terenach kolejowych (tj. budynków na granicy przyjętego przyległego pasa gruntu oraz znajdujących się na terenach zamkniętych) analiza akustyczna wykazała, że kilka budynków może znaleźć się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie większym od dopuszczalnego. Są to budynki, pierwotnie posiadające funkcje związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, która z czasem uległa zmianie na zabudowę mieszkaniową. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń poziomów hałasu wewnątrz budynków, w których przyjęto najbardziej niekorzystny rozkład pomieszczeń (pomieszczenia mieszkalne zlokalizowano od strony linii kolejowej) oraz typową izolacyjność akustyczną przegród zewnętrznych budynków, nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku wewnątrz pomieszczeń, określonych w Polskiej Normie PN-87/B-02151/02 – „Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach”.

W przeprowadzonych analizach akustycznych, uwzględniono również oddziaływanie skumulowane z sąsiadującymi z przedmiotowymi liniami kolejowymi i drogami (krajowymi i wojewódzkimi). Jak wyjaśniono przedmiotowe linie nie stanowią dominującego źródła hałasu, a zwiększone oddziaływanie akustyczne pochodzi od dróg.

Jak wskazano natężenie ruchu pojazdów na nowo planowanych w ramach tego przedsięwzięcia drogach będzie bardzo niskie (przewidywane jest ok. 30 pojazdów na dobę), dlatego nie będą one stanowić istotnych źródeł hałasu.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się, iż przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie się klimatu akustycznego w jego rejonie i nie będzie powodować przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższych terenach chronionych pod względem akustycznym, spełniając tym samym wymagania ww. rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Niemniej jednak, ze względu na możliwe niedoszacowanie skali ruchu na drogach kolejowych, błąd programu obliczeniowego i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, według tut. Organu zasadnym jest przeprowadzenie pomiarów kontrolnych hałasu, o których mowa w warunku 34) niniejszej decyzji. Obliczone wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy w tych punktach receptorowych są bliskie wartości normatywnej w porze nocy lub są jej równe (receptor nr 116 dla 2028 roku). Na podstawie wyników tych pomiarów zostanie przeprowadzona weryfikacja przyjętych założeń dotyczących klimatu akustycznego, w szczególności w zakresie dotrzymania wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych pod względem akustycznym na całym odcinku objętym wnioskiem. Pomiary zostaną wykonane do 1 roku od oddania przedsięwzięcia do użytku (po ustabilizowaniu się ruchu pojazdów). Pomiary hałasu będą wykonane zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 roku 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 2011 r., Nr 140 poz. 824, ze zm.).

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami akustycznymi.

W ramach modernizacji istniejących linii kolejowych zmniejszenie wpływu drgań na etapie eksploatacji zostanie zapewnione poprzez zastosowanie nowych szyn nieposiadających uszkodzeń, które wykonane zostaną w postaci toru bezстыkowego. Szyny umieszczone zostaną na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym oraz podsypką pod podkładem. Planowana do zastosowania technologia ograniczać będzie emisję drgań i hałasu do środowiska wynikającą z eksploatacji linii kolejowych.

W ciągu systemu odwodnienia linii kolejowych nie przewiduje się instalowania urządzeń oczyszczających.

Po przeprowadzeniu ponownej inwentaryzacji drzew i krzewów, w większości drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki znajdują się w obszarze kolejowym. Szacowana liczba drzew przeznaczonych do wycinki wynosi ok. 11 984 szt., natomiast powierzchnia krzewów wynosi ok. 1,98 ha.

Teren przedsięwzięcia graniczy częściowo z: obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty (dalej OZW) Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055 (LK74) oraz obszarem specjalnej ochrony ptaków (dalej OSOP) Puszcza Sandomierska PLB180005 (LK74 i LK78). Nowe działania w zasięgu form ochrony przyrody dotyczą budowy nowych odcinków dróg o łącznej długości do 1 km.

W promieniu do 5 km od terenu przedsięwzięcia, oprócz ww. obszarów Natura 2000 znajdują się: OZW Góry Pieprzowe PLH260022, OZW Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, OZW Dolina Dolnego Sanu PLH180020, OSOP Jasy Janowskie PLB060005.

W nowym/zmienionym zakresie inwestycji zidentyfikowano stanowiska ślimaka winniczka, co do których zostaną podjęte stosowne działania ochronne.

Nowy zasięg przedsięwzięcia obejmuje fragmenty terenów podmokłych przy LK74 w km ok. 20+500 i ok. 21+100. W miejscu tym będzie demontowany nieczynny gazociąg wysokiego ciśnienia zlokalizowany w rejonie od km ok. 17+273 do km ok. 21+160 LK74. Tereny podmokłe utworzyły się w obniżeniu terenu pomiędzy miejscowościami Obojno i Agatówka. Teren jest obniżony o ok. 5-10 m względem terenów okalających, do którego wody napływają rowem melioracyjnym z kierunku zachodniego od strony wsi Obojna. Podłoże tego terenu stanowią piaski, żwiry, mady rzeczne oraz torfy i namuły. Łączna powierzchnia opisywanego terenu podmokłego wynosi ok. 35 ha. Na tym fragmencie stwierdzono siedlisko przyrodnicze niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie oraz stanowiska gatunków zwierząt objętych ochroną: trzmiela rudego, czerwończyka nieparka, modraszka telejusa, ślimaka winniczka, bociana białego, gąsiorka.

Tymczasowemu przełożeniu ulegną cieki będące urządzeniami melioracji wodnej, zlokalizowane w rejonie LK25 w km ok. 243+761 i km ok. 244+164. Cieki te prowadzą wodę okresowo (głównie po wiosennych roztopach i w okresie letnim). Ciek do przełożenia w km ok. 243+761 LK25 ma długość ok. 230 m i jest łącznikiem pomiędzy dwoma rowami melioracyjnymi, natomiast ciek do przełożenia w km ok. 244+164 LK25 ma długość ok. 650 m i przebiega w osi wschód – zachód od miejscowości Wielowieś. Maksymalna szerokość obu cieków wynosi 2 m.

Planowany, rozszerzony zakres prac względem pierwotnego, nie spowoduje trwałej zmiany stosunków wodnych, w tym zaniku zastoisk wodnych i zasypania oczek wodnych.

W zakresie zmiany stosunków wodnych zmiany będą dotyczyły czasowego przełożenia cieków na potrzeby prac przy przepustach. W dokumentacji zadeklarowano, iż w przypadku prac przy rozbiórce nieczynnego gazociągu przy LK74 w zasięgu terenów podmokłych, również nie dojdzie do trwałej zmiany stosunków wodnych. Prace będą miały charakter krótkotrwały i nie będą ingerować w piętra wodonośne oraz nie będą wiązać się ze zmianą kierunku splywu wód opadowych i roztopowych.

Planowane do budowy drogi nie stanowią żadnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami osadniczymi, nie stanowią zwartego układu drogowego. Ruch

samochodowy na tych odcinkach będzie incydentalny i poza etapem budowy wykorzystywany wyłącznie przez lokalnych mieszkańców.

Dodatkowe odwodnienie będzie wykonane w taki sam sposób, jak planowano pierwotnie. Rowy odwadniające projektowane są jako rowy ziemne z odprowadzeniem do istniejących cieków oraz zbiorników. W systemie torowiska nie będą zastosowane korytka krakowskie. W żadnym przepuszczeniu mającym pełnić funkcję przejść dla zwierząt nie będą użyte umocnienia ciężkie. Stosowane będą tylko przy obiektach mostowych w celu odtworzenia pierwotnych zabezpieczeń.

Lokalizacja, charakter przedsięwzięcia i typ generowanych oddziaływań wyklucza jakikolwiek wpływ na OZW Tarnobrzaska Doliny Wisły (zlokalizowany w odległości powyżej 1 km od terenu przedsięwzięcia), na OZW Dolina Dolnego Sanu (zlokalizowany w odległości ok. 640 m od przedsięwzięcia), OZW Góry Pieprzowe (zlokalizowany w odległości powyżej 3 km) i OSOP Lasy Janowskie (zlokalizowany w odległości powyżej 4 m od przedsięwzięcia). Przedsięwzięcie nie będzie ingerować w ww. obszary oraz w żaden z przedmiotów ochrony tych obszarów Natura 2000, zatem opracowane dla poszczególnych przedmiotów ochrony cele ochrony (tymczasowe w przypadku OZW Tarnobrzaska Dolina i OZW Dolina Dolnego Sanu oraz określone w planach zadań ochronnych dla OZW Góry Pieprzowe i OSOP Lasy Janowskie), nie będą zagrożone na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji.

W odniesieniu do OZW Enklawy Puszczy Sandomierskiej, inwestycja ingerować będzie w stanowiące przedmiot ochrony tego obszaru siedlisko przyrodnicze niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510, występujące po prawej stronie LK74 w km ok. 11+643 - 11+740, na powierzchni większej od wskazywanej na etapie wydawania duś o około 0,04 ha (pierwotnie wskazywano ok. 9 m²). W odniesieniu do tego siedliska przyrodniczego przyjęto następujące tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia siedliska: utrzymanie siedliska przyrodniczego w obszarze (min. 100 ha) z uwzględnieniem naturalnych procesów;
- ekspansja krzewów i podrostu drzew: utrzymanie wskaźnika ekspansja krzewów i podrostu drzew na poziomie *FV* – łączne pokrycie poniżej 1%.

Mając na uwadze znikomą skalę uszczuplenia ww. siedliska przyrodniczego oraz zadeklarowaną w karcie informacyjnej przedsięwzięcia odwracalność tego uszczuplenia (siedlisko zostanie zniszczone głównie w wyniku czasowego zajęcia terenu związanego z pracami przy obiektach mostowych w km ok. 11+714 LK74 i ok. 11+715 LK74, a następnie odtworzone), opracowane dla tego siedliska przyrodniczego cele ochrony nie będą zagrożone na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji.

Najbliżej położonym siedliskiem gatunków będących przedmiotem ochrony obszaru OZW Enklawy Puszczy Sandomierskiej jest siedlisko kumaka nizinnego, oddalone o ok. 75 m od terenu przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z ingerencją w ww. siedlisko. Wobec powyższego uznano, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać znacząco na ten gatunek, ani nie zagrazi osiągnięciu tymczasowego celu ochrony, jakim w odniesieniu do kumaka nizinnego jest utrzymanie co najmniej 2 stanowisk gatunku w obszarze.

W odniesieniu do OSOP Puszcza Sandomierska, w związku z prowadzeniem wycinki, może dojść do utraty części zinwentaryzowanych siedlisk łągowych chronionego w tym obszarze gąsiorka, na poziomie około ok. 0,6 ha, przy czym nowy zakres oddziaływania prac na siedlisko gąsiorka w obszarze Puszcza Sandomierska jest większy o ok. 0,5 ha.

W odniesieniu do gąsiorka przyjęto następujące tymczasowe cele ochrony:
Populacja: zachowanie właściwego stanu populacji gatunku na poziomie ok. 1000 par;
Siedlisko: utrzymanie *FV* właściwego stanu ochrony siedlisk, na powierzchni ok. 10000 ha, poprzez utrzymanie ekstensywnego sposobu zagospodarowania użytków zielonych oraz zapewnienie w krajobrazie rolniczym kęp zakrzewień i zakrzaczeń z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Opracowane dla tego gatunku tymczasowe cele ochrony, w tym wielkość jego populacji i stan zachowania siedliska w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji - z uwagi na jej ingerencję w brzeżne partie siedlisk łągowych

i żerowiskowych gąsiorka w granicach obszaru Natura 2000 oraz na powszechność występowania tego gatunku (zarówno w granicach obszaru Natura 2000, jak i w jego sąsiedztwie).

Teren przedsięwzięcia sąsiaduje ze strefą ochrony częściowej bielika - gatunku ptaka chronionego w OSOP Puszcza Sandomierska. W odniesieniu do bielika przyjęto następujące tymczasowe cele ochrony:

- Populacja: utrzymanie populacji gatunku na poziomie ok. 5 par;
- Siedlisko: utrzymanie *FV* właściwego stanu zachowania siedliska na powierzchni ok. 10 000 ha siedliska funkcjonalnego z uwzględnieniem naturalnych procesów (w tym ok. 500 ha drzewostanów zapewniających miejsca lęgowe).

Opracowane dla tego gatunku tymczasowe cele ochrony, w tym wielkość jego populacji i stan zachowania siedliska w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji - z uwagi na brak ingerencji w siedlisko lęgowe bielika w granicach obszaru Natura 2000.

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia, jego lokalizację oraz środki minimalizujące uznano, iż nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na poszczególne przedmioty ochrony OSOP Puszcza Sandomierska, OZW Enklawy Puszczy Sandomierskiej, OZW Dolina Dolnego Sanu, OZW Tarnobrzaska Doliny Wisły, OZW Góry Pieprzowe, OSOP Lasy Janowskie, nie pogorszy integralności tych obszarów, jak również nie wpłynie w sposób istotnie negatywny na ich powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000. Analiza wskazuje, iż opracowane dla poszczególnych przedmiotów ochrony cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, gdyż decyzje te wydawane są w odrębnych postępowaniach i mają inny charakter, dlatego też w przypadku, gdy realizacja zadania wiązała się będzie z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916, ze zm.).

Planowana inwestycja znajduje się częściowo w granicach głównych korytarzy ekologicznych GKPd-7a Puszcza Sandomierska - Lasy Janowskie i KPd-7b Puszcza Sandomierska – Dolina Wisły, wyznaczonych w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005; zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej. Realizacja planowanej inwestycji, z uwagi na jej charakter nie wpłynie w sposób istotnie negatywny na przecinane przez nią korytarze ekologiczne.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego z uwagi na jego charakter (prace na istniejących liniach kolejowych), przebieg niwelety linii kolejowych nie będzie w sposób znacząco negatywny oddziaływać na krajobraz.

W wyniku zmiany zakresu przedsięwzięcia, teren realizacji przedsięwzięcia obejmie strefy ochrony ujęć wód podziemnych i powierzchniowych. W km ok. 272+630 LK25 wskazany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, koliduje ze strefą ochrony bezpośredniej ujęcia wody podziemnej o powierzchni 10 m x 10 m, tj. studni S-6, na dz. ewid. nr 2403 w miejscowości Padew Narodowa. Ww. strefa została wyznaczona dla studni S-6 oraz dla studni S-1A, S-2, S-3, S-4 i S-5 Zakładu Wodociągów i Usług Komunalnych w Padwi Narodowej, decyzją Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Stalowej Woli z dnia 04 września 2018 r., znak: RZ.ZUZ.4.4100.29.2018.AT. Na jej terenie zakazane jest użytkowanie gruntów do celów niezwiązanych z eksploatacją ujęcia wody. Zgodnie z KIP, w obrębie tej strefy nie jest planowane prowadzenie prac budowlanych, a prace związane z przebudową przejazdu drogowego w km ok. 272+620 LK25 prowadzone będą z zabezpieczeniem gruntu przed ewentualnym dostaniem się zanieczyszczeń.

W efekcie planowanych zmian duś końcowy odcinek LK74 objęty przedsięwzięciem znajduje się w strefie ochrony pośredniej, ustalonej rozporządzeniem nr 20/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 20 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej dla miasta Stalowa Wola – „Krzyżowe Drogi” (Dz. Urz. Woj. Podka. z 2012 r. poz. 3334, ze zm.). Zgodnie z dokumentacją, przestrzegane będą zakazy obowiązujące na ww. terenie. Ponadto, w celu ochrony ww. ujęcia, na terenie strefy ochrony pośredniej wykluczono lokalizację zapleczy budowy, baz materiałowych, parkingów maszyn i sprzętu oraz miejsc magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych.

Uwzględniając zmianę zakresu przedsięwzięcia oraz aktualne mapy zagrożenia powodziowego opublikowane na stronie internetowej Hydroportalu KZGW (<https://isok.gov.pl/hydroportal.html>), zmodyfikowano warunek 3) duś, w którym wskazano gdzie nie będą lokalizowane zaplecza budowy, bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów.

W związku z rozbiórką i budową mostów i przepustów na ciekach przewiduje się prowadzenie robót budowlanych w strefie stanowiącej pas 50 m licząc od stopy wałów przeciwpowodziowych. Wykonanie umocnienia nasypów kolejowych od stożków przyczółków do wałów przeciwpowodziowych jest planowane w:

– km ok. 272+324 LK25 w obrębie mostu na rzece Babulówka (w km rzeki ok. 11+535). Umocnienie zostanie wykonane do korony wału przeciwpowodziowego (strona odwodna wału). Wg dokumentacji wyniki stateczności dla przekroju skarp nasypu przy ww. obiekcie wskazują, że stateczność ogólna nasypu zarówno w sytuacji długotrwałej jak i wyjątkowej (powódź) po zastosowaniu umocnienia z kamienia hydrotechnicznego na betonie min. C12/15 gr. min. 20 cm będzie zachowana;

– km ok. 2+038 LK74 w obrębie mostu na rzece Trześniówka (km rzeki 1+715), w km ok. 11+714 (most) LK74 i ok. 11+715 (przepust) LK74 w obrębie tych obiektów na rzece Łęg (km rzeki ok. 1+715) oraz w km ok. 5+237 LK78 w obrębie mostu na Trześniówce (km rzeki ok. 7+909). Umocnienie na powyższych odcinkach zostanie wykonane do korony wału przeciwpowodziowego (strona odwodna wału). Według dokumentacji w wyniku przeprowadzonych obliczeń stwierdzono stateczność ogólną nasypu kolejowego zarówno w sytuacji długotrwałej, jak i wyjątkowej (powódź) po zastosowaniu wzmocnień w postaci koszy i materacy gabionowych kotwionych.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w opinii z dnia 27 czerwca 2022 r., znak: RZ.RZŚ.435.58.2022.MS, wskazał na konieczność opracowania dla ww. obszarów planu ewakuacji ludzi i sprzętu na wypadek wystąpienia powodzi, oraz stałego monitoringu poziomu wody w rzece Wisła, Trześniówka, Żupawka i Łęg. W tym celu Wykonawca powinien pozostawać w stałej łączności z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Krakowie oraz Zarządem Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Stalowej Woli.

Ponadto, na niewyróżnionych na Mapie Podziału Hydrograficznego Polski (zwanej dalej „MPHP”) ciekach przewiduje się: w km ok. 257+705 LK25 prace w obrębie przejścia dla zwierząt pod obiektem, w km ok. 12+312 LK74 wyłagodzenie nachylenia skarp wyłącznie w rejonie wylotu przepustu, w km ok. 272+134 LK25 rozbiórkę i budowę nowego przepustu oraz rozbudowę i bieżącą konserwację przepustu w km ok. 255+078 LK25 na Dopływie z Miechocina.

Dodatkowe odwodnienie odprowadzające wody opadowe lub roztopowe z linii kolejowej będzie wykonane w taki sam sposób jak istniejąca część odwodnienia. Odwodnienie wgłębne podtorza kolejowego realizowane będzie na stacjach kolejowych zlokalizowanych na przedmiotowych liniach, poprzez usytuowanie drenokolektorów i sączków drenarskich na międzytorzu torów kolejowych. Odbiornikami wód deszczowych i roztopowych ze zlewni podtorza kolejowego będą istniejące cieki wodne przecinające tory kolejowe, niekiedy rowy przytorowe lub zbiorniki. Rowy odwadniające zaprojektowano jako rowy ziemne (trawiaste) z odprowadzeniem do istniejących cieków oraz zbiorników. Projekt odwodnienia zakłada odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych z rowów przytorowych oraz odwodnienie

wgłębne stacji kolejowych do trzech rodzajów zbiorników: retencyjnego szczelnego, odparowujących i filtracyjno-retencyjnych. Zbiorniki odparowujące zostaną wykonane w miejscach, gdzie ze względu na wysoki poziom wód gruntowych i konieczność ich ochrony brak jest możliwości odprowadzenia wód opadowych lub roztopowych do istniejących odbiorników. Będą to zbiorniki typu otwartego o konstrukcji ziemnej, o skarpach i dnie uszczelnionych geomembraną oraz z możliwym zastosowaniem przelewów awaryjnych ze zbiorników. Dno zbiorników filtracyjno-retencyjnych wyłożone będzie materiałem infiltracyjnym takim jak żwir, otoczaki, skarpy po ich wykonaniu obsiane zostaną nasionami traw. Również w przypadku tych zbiorników dopuszcza się zastosowanie przelewów awaryjnych. Łącznie w ramach przedsięwzięcia wykonanych zostanie 38 zbiorników (24 filtracyjno-retencyjnych, 13 odparowujących, 1 retencyjny szczelny).

Zaproponowany w Aneksie nr 2 zbiornik filtracyjno-retencyjny Z14B-F jest położony według załącznika graficznego do ww. aneksu w odległości ok. 65 m od ww. studni S-6, na dz. ewid. nr 2403 w miejscowości Padew Narodowa. Uwzględniając bliskie położenie tego zbiornika względem ujęcia wody podziemnej oraz fakt, iż ze względu na powyższe położony po drugiej stronie nasypu kolejowego zbiornik Z15B-O został zaprojektowany jako odparowujący, celem ochrony wód podziemnych przeznaczonych do spożycia, w niniejszej decyzji w warunku 30) wskazano, aby zbiornik nazwany w Aneksie 2 jako Z14B-F również został wykonany jako szczelny (odparowujący) i nazwano go Z14B-O.

Zbiorniki zostaną wykonane zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Nazwa Zbiornika	Nr linii kolejowej	Km Linii Kolejowej ok.	Rów przytorowy		Funkcja zbiornika
1	Z3A-F	25	244+795 -244+833	prawy		filtracyjno-retencyjny
2	Z1A-O	25	246+575-246+790	prawy		odparowujący
3	Z2A-O	25	246+567-246+790		lewy	odparowujący
4	Z1B-O	25	250+720-250+780	prawy		odparowujący
5	Z2B-O	25	250+720-250+780		lewy	odparowujący
6	Z3B-O	25	251+330-251+360	prawy		odparowujący
7	Z4B-O	25	251+380-251+410	prawy		odparowujący
8	Z5B-F	25	251+650-251+743	prawy		filtracyjno-retencyjny
9	Z6B-O	25	252+050-252+150	prawy		odparowujący
10	Z6.1B-F	25	258+135-258+230		lewy	filtracyjno-retencyjny
11	Z6.2B-F	25	258+690-258+700		lewy	filtracyjno-retencyjny
12	Z7B-F	25	258+855-258+890	prawy		filtracyjno-retencyjny
13	Z8B-F	25	258+840-258+860		lewy	filtracyjno-retencyjny
14	Z9B-F	25	264+410-264+470		lewy	filtracyjno-retencyjny
15	Z9.1B-F	25	264+660-264+770	prawy		filtracyjno-retencyjny
16	Z10B-F	25	265+350-265+550	prawy		filtracyjno-retencyjny
17	Z11B-F	25	272+070-272+090	prawy		filtracyjno-retencyjny
18	Z12B-F	25	271+250-271+300		lewy	filtracyjno-retencyjny
19	Z13B-F	25	272+080-272+103		lewy	filtracyjno-retencyjny
20	Z14B-O	25	272+360-272+610	prawy		odparowujący
21	Z15B-O	25	272+360-272+610		lewy	odparowujący
22	Z16B-F	25	272+840-272+940	prawy		filtracyjno-retencyjny
23	Z17B-F	25	272+820-272+940		lewy	filtracyjno-retencyjny
24	Z18B-F	25	275+081-275+150		lewy	filtracyjno-retencyjny
25	Z4A-O	78	4+550-5+080	prawy		odparowujący
26	Z5A-O	78	4+500-4+740		lewy	odparowujący

Lp.	Nazwa Zbiornika	Nr linii kolejowej	Km Linii Kolejowej ok.	Rów przytorowy		Funkcja zbiornika
27	Z6A-F	74	1+888-1+925	prawy		filtracyjno-retencyjny
28	Z7A-F	74	1+898-1+930		lewy	filtracyjno-retencyjny
29	Z8A-F	74	2+160-2+260	prawy		filtracyjno-retencyjny
30	Z9A-F	74	2+170-2+261		lewy	filtracyjno-retencyjny
31	Z10A-F	74	2+288-2+930	prawy		filtracyjno-retencyjny
32	Z11A-F	74	2+290-2+991		lewy	filtracyjno-retencyjny
33	Z12A-F	74	12+006-12+099	prawy		filtracyjno-retencyjny
34	Z13A-O	74	12+807-12+840		lewy	odparowujący
35	Z14A-O	74	12+810-12+860	prawy		odparowujący
36	Z1C-F	74	22+488-22+680		lewy	filtracyjno-retencyjny
37	Z3C	74	22+540-22+578	prawy		retencyjny szczelny
38	Z2C-F	74	22+720-22+746		lewy	filtracyjno-retencyjny

Nie przewiduje się montażu urządzeń oczyszczających wody opadowe lub roztopowe z przedmiotowego terenu. W ramach zmiany zakresu przedsięwzięcia przewidziano wykonanie nowych dróg dojazdowych klasy D. Ruch samochodowy na tych drogach będzie incydentalny i będą one wykorzystywane przez lokalnych mieszkańców/rolników. Wody opadowe lub roztopowe z nawierzchni ww. dróg będą odprowadzane do ziemi: na teren Inwestora do istniejących lub projektowanych rowów drogowych. Ponadto, przewidziano rozbiórkę istniejących i budowę nowych przejazdów kolejowo-drogowych. Odbiornikiem wód opadowych lub roztopowych z ww. dróg klas: D, Z oraz L będą głównie istniejące rowy drogowe lub teren Inwestora, ewentualnie istniejąca kanalizacja deszczowa. W km ok. 269+156 (istniejący)/ 269+151 (projektowany) LK25 zaprojektowano przebudowę istniejącego przejazdu na drodze wojewódzkiej klasy G, polegającą na rozbiórce istniejącego przejazdu i budowie nowego przejazdu, z którego wody opadowe lub roztopowe będą odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Zmiana zakresu przedsięwzięcia obejmuje budowę przydworcowych parkingów w miejscowościach: Tarnobrzeg, Nowa Dęba, Baranów Sandomierski, Zaleszany i Padew Narodowa, każdy o liczbie miejsc parkingowych do 10 sztuk i powierzchni nieprzekraczającej 1000 m².

W związku ze zmianą zakresu przedsięwzięcia planuje się wykonanie następujących wylotów z systemu odwodnienia peronów kolejowych oraz nasypu kolejowego (w tym sączków i drenokolektorów i kolektorów) do istniejących cieków naturalnych:

Linia	Oznaczenie	Ciek naturalny	Współrzędne geodezyjne (układ PL-ETRF2000)	
			X	Y
LK74	W4.4a	Ciek bez nazwy	5607553.75	7558735.88
LK74	W7.1a	Ciek bez nazwy	5611141.75	7565749.59
LK74	W1.2c	Ciek bez nazwy	5609096.34	7569966.91
LK74	W4.2c	Dopływ spod Rozwadowa	5607655.97	7572720.12

Wyloty do cieków naturalnych umocnione zostaną płytami betonowymi wielootworowymi 5 m przed i 5 m za wylotem do cieku oraz brukiem kamiennym.

Teren planowanej inwestycji zlokalizowany jest częściowo w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 425 „Zbiornik Dębica - Stalowa Wola - Rzeszów”.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911, ze zm.) (dalej „PGW”), ww. przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych (dalej „JCWP”): „Dopływ spod Rozwadowa”, „Stary San”, „Łęg od Murynia do ujścia”, „Osa”, „Sokolniki”, „Strug”, „Żupawka”, „Trześniówka od Karolówki do ujścia”, „Mokrzyszówka”, „Piskorzeniec”, „Kaczówka”, „Babulówka”, „Dopływ spod Sielca”, „Miętus”,

JCWP „Dopływ spod Rozwadowa”, kod: PL RW20001722952, typ: potok nizinny piaszczysty (17), jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ekologiczny – co najmniej dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnego Sanu PLH180020, zależnych od wód.

JCWP „Stary San”, kod: PL RW20001722992, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnego Sanu PLH180020, zależnych od wód.

JCWP „Łęg od Murynia do ujścia”, kod: PL RW200019219899, typ: rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta (19) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych). Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, oraz obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnego Sanu PLH180020, Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055, zależnych od wód.

JCWP „Osa”, kod: PL RW200017219889, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ekologiczny – co najmniej dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055, zależnych od wód.

JCWP „Sokolniki” kod: PL RW2000172198929 typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód.

JCWP „Strug”, kod: PL RW2000172198949, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód.

JCWP „Żupawka”, kod: PL RW200017219689, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ekologiczny – co najmniej dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów

chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód.

JCWP „Trześniówka od Karolówki do ujścia”, kod: PL RW200019219699, typ: rzeka nizinna piaszczysto- gliniasta (19) jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźników: m1, m3), w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym potencjał ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, zależnych od wód.

JCWP „Mokrzyszówka”, kod: PL RW2000172196729, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

JCWP „Piskorzeniec”, kod: PL RW20002621938, typ: ciek w dolinach wielkich rzek nizinnych (26) jest silnie zmienioną częścią wód (ocena ekspercka), w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym potencjał ekologiczny – słaby, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, zależnych od wód.

JCWP „Kaczówka”, kod: PL RW200017219649, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty).

JCWP „Babulówka”, kod: PL RW200017219299, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ekologiczny – dobry i powyżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, zależnych od wód.

JCWP „Dopływ spod Sielca”, kod: PL RW20002621938, typ: ciek w dolinach wielkich rzek nizinnych (26) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, zależnych od wód.

JCWP „Miętus”, kod: PL RW2000172198769, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Ponadto, zlewnia JCWP „Miętus” została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055, zależnych od wód.

Na podstawie art. 56 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 2233, ze zm.), zwanej dalej „Prawo wodne”, celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry

stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

Na podstawie art. 57 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Wg PGW, działania w ramach przedmiotowego projektu realizowane będą w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 119, 134 i 135 (kod: PLGW2000119; kod: PLGW2000134, kod: PLGW2000135), w PGW stan ww. JCWPd jest oceniony jako dobry (w tym stan ilościowy - dobry, stan chemiczny - dobry). Wskazane są jako niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Ww. JCWPd zostały zaliczone do obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

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

Nowymi lub zmienionymi w swoim zakresie czynnikami oddziaływania na stan Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) „Trześniówka od Karolówki do ujścia”, będą:

- budowa/przebudowa odcinków dróg dojazdowych i przejazdów kolejowych,
- budowa infrastruktury kablowej,
- wprowadzanie wód opadowych lub roztopowych do środowiska z ww. obiektów,
- zmiana zakresu prac na obiektach mostowych i przepustach, tzn. rozbiórka i budowa zamiast przebudowy, wraz z umocnieniem dna i skarp cieków naturalnych.

W obrębie JCWP „Trześniówka od Karolówki do ujścia” zmianie tj. zwiększeniu ulegnie zakres prac planowanych do wykonania w obrębie rzeki Trześniówka, tj. rozbiórka i budowa mostu w km ok. 2+038 LK 74 (km rzeki 1+715). Zaplanowano umocnienie brzegów i dna w km ok. 5+237 LK78 w obrębie rozbudowywanego mostu na Trześniówce (km rzeki ok. 7+909).

W ramach zmiany zakresu przedsięwzięcia zaplanowano tymczasowe przełożenie dwóch cieków niewyróżnionych, prowadzących wody sezonowo, zlokalizowanych w rejonie LK25, w km ok. 243+761 oraz w km ok. 244+164, każdy na długości ok. 45 m, ze względu na potrzebę wymiany przepustów i poprawy warunków przepływu wody. Celem ograniczenia ewentualnego negatywnego oddziaływania z tym związanego, w pierwszej kolejności zostaną wykonane nowe odcinki koryt, a potem zostaną wykonane połączenia nowych odcinków z istniejącymi. Prace będą prowadzone z użyciem materiałów naturalnych lub neutralnych dla środowiska (faszyna, drewno, kamień naturalny).

W obrębie JCWP „Dopływ spod Sielca” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg i budowa infrastruktury kablowej.

W obrębie JCWP „Mokrzyszówka” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg i budowa infrastruktury kablowej. Ponadto, przewidziano przebudowę gazociągu wysokiego ciśnienia, który nie będzie prowadzony przez wody powierzchniowe oraz zmianę zakresu prac na obiekcie tzn. rozbiórka i budowa zamiast przebudowy obiektu w km ok. 263+654 LK25 na rzece Mokrzyszówka, wraz z dowiązaniem wyłagodzonych skarp o nachyleniu 1:2 do istniejącego przebiegu na długości 15 m od wlotu i wylotu. Zostanie wykonana również w km ok. 255+078 LK25 rozbudowa i bieżąca konserwacja przepustu na cieku naturalnym Dopływ z Miechocina, na cieku niewyróżnionym w JCWP.

W obrębie JCWP „Kaczówka”, zaplanowano budowę/przebudowę odcinków dróg oraz wydłużenie peronu w Baranowie Sandomierskim.

W obrębie JCWP „Babulówka” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg, przewidziano również zmianę zakresu prac na obiekcie

tzn. rozbiórka i budowa zamiast przebudowy mostu w km ok. 272+324 LK25 na rzece Babulówka, wraz z umocnieniem dna i brzegów.

W obrębie JCWP „Żupawka” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg, budowa infrastruktury kablowej, ponadto przewidziano zmianę zakresu prac, tj. umocnienie dna i brzegów w otoczeniu mostu w km ok. 3+040 LK74, na rzece Żupawka.

W obrębie JCWP „Strug” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg oraz rozbiórka i budowa nowego przepustu na cieku Strug w km ok. 3+639 LK74.

W obrębie JCWP „Sokolniki” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg oraz przewidziano rozbiórkę i budowę nowego przepustu na cieku naturalnym Dopyw z Orłisk w km ok. 10+309 LK 74, niewyróżnionym w JCWP.

W obrębie JCWP „Łęg od Murynia do ujścia”, nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg. Zmianie tj. zwiększeniu ulegnie zakres prac planowanych do wykonania w obrębie rzeki Łęg, tj. rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów, zamiast przebudowy, na rzece Łęg w km ok. 11+714 mostu i ok. 11+715 przepustu (km rzeki Trześniówka ok. 1+715). Ulegną zmianie obiekty pod torem nr 1 w km ok. 11+714 LK74 (obiekt mostowy) oraz pod torem nr 2 w km ok. 11+715 LK74 (przepust), które zostaną dostosowane do warunków hydraulicznych przepływu rzeki Łęg. W tym celu dla obiektu pod torem nr 1 zostanie podniesiona rzędna spodu konstrukcji, natomiast rodzaj konstrukcji (kratownica) pozostanie bez zmian. W przypadku obiektu pod torem nr 2, tj. oprócz analogicznego podniesienia spodu konstrukcji usunięte zostaną podpory z koryta rzeki, zastępując obiekt trójprzęsłowy obiektem jednoprzęsłowym analogicznym do obiektu pod torem 1 oraz zostanie dokonana zmiana konstrukcji blachownicowej na kratownicę. Podniesienie konstrukcji w obu przypadkach zwiększy wysokości przyczółków i tym samym całkowitą długość obiektu. Przekroje poprzeczne przęsła dostosowane zostaną do obowiązujących przepisów, w tym celu zwiększeniu ulegnie szerokość przęsła dla ww. obiektów, z wartości ok. 5,65 m i ok. 5,52 m odpowiednio do ok. 8,45 m i ok. 7,55 m.

Ponadto, przewidziano rozbiórkę i budowę nowego przepustu w ciągu cieku Dopyw spod Ruskiej Wsi w km ok. 13+260 LK74 - cieku niewyróżnionym w JCWP.

W obrębie JCWP „Stary San” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg. Przewidziano rozbiórkę i budowę nowego przepustu na cieku Stary San w km ok. 16+110 LK74, oraz budowę/przebudowę gazociągu wysokiego ciśnienia. Ww. gazociąg nie będzie prowadzony przez wody powierzchniowe.

W obrębie JCWP „Dopyw spod Rozwadowa” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg. Przewidziano również rozbiórkę i budowę nowego przepustu na cieku Dopyw spod Rozwadowa w km ok. 22+960 LK74 oraz wykonanie wylotu wprowadzającego wody opadowe lub roztopowe.

W zlewni JCWP: „Piskorzeniec”, „Osa” nowym/zmienionym czynnikiem oddziaływania będzie budowa/przebudowa odcinków dróg.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia w efekcie prac w korytarz cieków wyróżnionych stanowiących JCWP, może wystąpić krótkotrwałe oddziaływanie negatywne na skład i liczebność fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i makrobezkręgowców wywołane zniszczeniem środowiska przybrzeżnego i dennego. Oddziaływanie to ograniczone będzie do miejsca prowadzonych prac i ustanie po ich zakończeniu. Realizacja inwestycji wpłynie na pogorszenie warunków bytowania ichtiofauny na skutek np. zamulenia i zapiaszczenia żerowisk, wzrostu zawartości zawiesiny ograniczającej widoczność i zdobywanie pokarmu, czy też zamulającej skrzel, częściowego przesuszenia koryta. Oddziaływanie to będzie lokalne, przejściowe i krótkotrwałe (maksymalnie kilka miesięcy). Po zakończeniu prac nie będzie zagrażało funkcjonowaniu ekosystemów.

Prace związane z konserwacją i oczyszczaniem cieków mogą powodować lokalne i chwilowe zaburzenie w przepływie wód. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe, lokalne i ustanie po zakończeniu prowadzenia prac. Na zmianę dynamiki przepływu wpłynie także usunięcie szaty roślinnej. Zaplanowane prace nie spowodują

przerwania ciągłości hydrologicznej cieków, nad którymi lub w obrębie których będą prowadzone roboty budowlane. Inwestycja wpłynie na elementy hydromorfologiczne (warunki morfologiczne) tylko w nieznacznym stopniu, poprzez odcinkowe odtworzenie umocnienia koryta cieków. Usunięcie z wody lub brzegu wszelkich naturalnych elementów typu pnie drzew, rumosze drzewne wpłynie na zmniejszenie zróżnicowania struktury i podłoża koryta rzeki. Umacnianie i profilowanie brzegów wpłyną na obniżenie zdolności rzeki do kształtowania form erozyjno-akumulacyjnych.

Podczas wykonywania prac związanych z umocnieniem brzegów i dna cieków wystąpi okresowe zmętnienie wody, które będzie skutkowało zmianą warunków natlenienia, zwłaszcza latem, przy wysokich temperaturach. Ze względu na skalę planowanych robót, pogorszenie stanu JCWP w zakresie parametrów fizykochemicznych będzie lokalne i krótkotrwałe (okres prowadzenia prac w korycie rzeki).

Jak wynika z powyższego opisu zakresu prac, ingerencja w koryta cieków wyróżnionych stanowiących JCWP, będzie punktowa oraz obiekty wykonane zostaną z zastosowaniem w przeważającej mierze materiałów naturalnych, poza okresem tarła ryb bytujących w danej rzece. Zatem zmiana zakresu przedsięwzięcia, a co za tym idzie zmiana wpływu na elementy biologiczne i towarzyszące im elementy hydromorfologiczne i fizykochemiczne jakości wód nie zagrażają osiągnięciu celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP.

Przedmiotowe linie kolejowe przebiegają poza granicami obszarów chronionych, jednakże obszar objęty pracami zawrze się w granicach obszaru Natura 2000 Enklawy Puszczy Sandomierskiej (PLH180055) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska (PLB180005). Po południowej stronie LK 74, na ich terenie znajdują się np. objęte zmianą drogi dojazdowe oraz zostaną wykonane prace w obrębie obiektów, np. w km ok. 11+714 LK74 (w obrębie obiektu na rzece Łęg) i w km ok. 12+312 LK74 (przepust), gdzie przedsięwzięcie wkracza na tereny ww. obszarów Natura 2000.

Dla obszaru Puszcza Sandomierska obowiązuje cel środowiskowy obejmujący utrzymanie lub odtworzenie właściwego stanu ochrony gatunków ptaków zależnych od wód będących przedmiotami ochrony w tym obszarze. Jak wynika z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, w pobliżu rzeki Łęg w miejscu zaplanowanych prac nie stwierdzono ww. gatunków ptaków (odnotowano jedynie gąsiorka i kłaskawkę). Ponadto, planowane prace nie będą oddziaływać na siedliska zależne od wód będące przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Enklawy Puszczy Sandomierskiej. Zarazem najbliższym położonym siedliskiem rozrodczym gatunków będących przedmiotem ochrony ww. obszaru jest siedlisko kumaka nizinnego w km od ok. 11+900 do ok. 12+000 LK 74. Siedlisko to jest oddalone ok. 75 m od terenu inwestycji. W tej lokalizacji nie będą prowadzone prace ani organizowane zaplecza budowy oraz drogi technologiczne oraz zostaną zastosowane wygradzenia zabezpieczające te siedliska w celu ich ochrony przed przedostawaniem się zwierząt na teren budowy. Wobec tego uznano, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać znacząco na siedlisko kumaka nizinnego.

W związku z planowanymi pracami ingerującymi w ciek wyróżnione w JCWP: Mokrzeszówka, Babulówka, Trześniówka, Żupawka i Łęg, przewidziano ich wykonanie poza okresem tarła ryb, tj.: w Mokrzeszówce, Babulówce i Żupawce poza okresem 1 kwietnia - 30 czerwca, w Trześniówce poza okresem 1 kwietnia - 15 sierpnia i w Łęgu poza okresem 1 kwietnia - 31 lipca. Prace ingerujące w koryta ww. cieków zostaną wykonane pod nadzorem przyrodniczym, który w przypadku możliwego realnego zagrożenia dla ichtiofauny nakaże wdrożenie stosownych działań minimalizujących, takich jak np. przerwanie prac do czasu ustąpienia tych zagrożeń.

Podczas fazy realizacji dojazdu do miejsc prowadzenia robót budowlanych będą zaplanowane tak, aby wykorzystywać istniejące drogi gruntowe użytkowane przez osoby/podmioty prowadzące działalność rolniczą.

Zmiana zakresu przedsięwzięcia, nie wpłynie znacząco negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla JCWPd, w obrębie których będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i zasięg oddziaływania, a także wymienione wyżej działania minimalizujące wpływ tego zadania inwestycyjnego na środowisko uznano, że zamierzenie nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne. Jednocześnie, przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Nie przewiduje się zabudowy transformatorów mokrych. W przypadku ewentualnej zmiany na etapie realizacji i zabudowania transformatora „mokrego” wypełnionego cieczą, zostanie on wyposażony np. w wannę wychwytową. Substancje ciekłe magazynowane będą w obrębie zapleczy budowy w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich magazynowanych, wyposażonych w szczelne zamknięcia, w miejscach utwardzonych, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi.

W ramach zmiany zakresu przedsięwzięcia wykonana zostanie przebudowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 250 w km ok. 17+273 do 18+026 (ok. 753 m). W KIP wskazano na konieczność przebudowy istniejącego zespołu - zaporowo upustowego, niemniej zgodnie z uzupełnieniem KIP zrezygnowano z tego zakresu. Na odcinku od km ok. 18+026 do 21+160 LK74 gazociąg zostanie rozebrany. Istniejący gazociąg zostanie wyłączony z eksploatacji po wybudowaniu i uruchomieniu projektowanych gazociągów. Odcinki istniejących gazociągów zostaną przeazotowane celem usunięcia resztek gazu (metanu). Planowane jest zdemontowanie gazociągu wyłączonego z eksploatacji poprzez usunięcie rur z gruntu wraz z ich wywiezieniem (wraz z armaturą). W przypadku kolizji z rowami melioracyjnymi (np. rowem melioracyjnym o nazwie R-ZBY3 (B-5)) gazociąg wykonany zostanie metodą wykopu otwartego, z posadowieniem na głębokości minimum 1,0 m poniżej dna rowu. Po ułożeniu gazociągu teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego. Dopuszcza się umocnienie rowu melioracyjny płytami ażurowymi na długości po 3 m od osi projektowanego gazociągu. Woda zużyta do płukania gazociągu przed próbą hydrauliczną zostanie przepompowana do beczkowsów, a po zabiegu wywieziona do oczyszczalni ścieków przez firmę posiadającą stosowne zezwolenia. Również woda zużyta do prób szczelności zostanie przekazana uprawnionemu podmiotowi. Woda z ewentualnego odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do odbiornika będzie oczyszczana z zawiesiny ogólnej w osadnikach. Odbiorniki takie jak rowy i cieki w miejscu zrzutu wód z odwodnienia wykopów będą zabezpieczone przed rozmyciem. Ewentualne rozmycia powstałe w odbiornikach, po zakończeniu robót będą niezwłocznie usunięte poprzez odbudowę dna i skarp odbiorników. Prace związane z rozbiórką gazociągu będą miały charakter krótkotrwały i nie będą ingerować z żadne piętra wodonośne, nie dojdzie do trwałej zmiany stosunków wodnych oraz nie będą wiązać się ze zmianą kierunku spływu wód opadowych i roztopowych.

W ramach zmiany przewidziano przebudowę toru nr 23, zlokalizowanego w km ok. 21+500 – 22+300 LK74, na tor przeznaczony do awaryjnego odstawiania wagonów przewożących towary niebezpieczne.

Podczas eksploatacji ww. toru będą przygotowane oraz stosowane plany powiadamiania w trybie alarmowym o zaistniałych wypadkach i zdarzeniach kolejowych wraz z instrukcją alarmowania dla dyżurnych ruchu, plany zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, system szkoleń okresowych dla pracowników związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, oraz będą utrzymywane własne służby awaryjne (pociągów ratownictwa technicznego oraz drużyn awaryjnych w Zakładach Linii Kolejowych).

W dokumentacji nie przedstawiono, jakie zostaną zastosowane rozwiązania techniczne, chroniące środowisko gruntowo - wodne na wypadek emisji do środowiska substancji niebezpiecznych. Zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa, w myśl § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r., Nr 151, poz. 987, ze zm.), „*Odprowadzenie wód opadowych*

zanieczyszczonych substancjami szkodliwymi powinno mieć urządzenia utylizacyjne oraz lokalizację oddzieloną od pozostałych układów odwadniających". Ponadto, stanowisko postojowe do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, powinno posiadać uszczelnioną nawierzchnię zabezpieczającą przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, zgodnie z § 2 ust. 2 pkt 7 rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. z 2012 r., poz. 508). Biorąc pod uwagę konieczność zapobiegania ewentualnym emisjom, substancji niebezpiecznych, tut. Organ uznał za zasadne nałożenie dodatkowych warunków realizacji, w zakresie przechwycenia ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych przez np. zaprojektowanie zbiorników z możliwością odcięcia odpływu.

Jak wskazano w dokumentacji, na terenie przyszłego toru nie stwierdzono przekroczenia standardów jakości środowiska, z uwagi na fakt, iż nie były wykonywane badania powierzchni ziemi. Wskazuje się, iż w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi, władający powierzchnią ziemi jest obowiązany niezwłocznie zgłosić ten fakt regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska (art. 101e ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973, ze zm.), zwanej dalej „Poś”) oraz jest obowiązany do przeprowadzenia remediacji (art. 101h ust. 1 Poś). W przypadku stwierdzenia, iż zanieczyszczenie powierzchni ziemi należy uznać za szkodę w środowisku, podmiot korzystający ze środowiska jest obowiązany niezwłocznie zgłosić ten fakt regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 11 ust. 1 ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2020 r. poz. 2187), zwanej dalej „ustawą szkodową”, oraz jest obowiązany do podjęcia działań naprawczych (art. 9 ust. 2 pkt 2 ustawy szkodowej).

Ustalając warunki realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji kierowano się stanowiskiem przedstawionym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w opinii z dnia 27 czerwca 2022 r., znak: RZ.RZŚ.435.58.2022.MS. Przy czym część warunków została zmodyfikowana na podstawie dokumentacji.

Podczas realizacji zadania nie przewiduje się wykorzystania sprzętu/urządzeń emitujących promieniowanie elektromagnetyczne mogące przekraczać wartości normatywne. W ramach zadania wykonana zostanie m.in.: sieć kablowa telekomunikacyjnych i srk, sieć trakcyjna, które nie stanowią istotnie znaczącego zagrożenia w zakresie emisji pól elektromagnetycznych. Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania pól elektromagnetycznych w miejscach dostępnych dla ludności.

Działania związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia skutkować będą powstawaniem odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne. Przestrzegane będą ogólne zasady gospodarowania odpadami wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699, ze zm.). Wszystkie odpady wytwarzane podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będą magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach, w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się w środowisku. Wszystkie wytwarzane odpady będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia.

W zakresie oddziaływania skumulowanego z innymi przedsięwzięciami może dojść do kumulacji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do wód m.in. z skomunikowanymi liniami kolejowymi, drogami krajowymi (DK9 i DK77) i wojewódzkimi (DW872, DW871, DW723), planowaną obwodnicą Tarnobrzega (przebiegającą w sąsiedztwie przedsięwzięcia), projektowanym odcinkiem drogi ekspresowej S74 Opatów - Nisko (w zależności od wariantu linie kolejowe są przecinane i/lub sąsiadują z ustalonym na obecnym etapie przebiegiem drogi). W dokumentacji odniesiono się do kumulacji oddziaływań z istniejącymi przedsięwzięciami.

W pobliżu linii kolejowych zlokalizowane są również planowane farmy fotowoltaiczne w Woli Baranowskiej i Skopaniu, istniejąca oczyszczalnia ścieków w Kępiach Zaleszańskich, zakład ceramicznego w Chmielowie. W przypadku obiektów przemysłowych oddziaływanie skumulowane jest pomijalne.

W zakresie oddziaływania na klimat stwierdzono, że w przypadku przedmiotowych linii kolejowych bezpośrednim źródłem emisji CO₂ będą silniki spalinowe lokomotyw oraz urządzenia wykorzystywane np. do ogrzewania stacji kolejowych. Przewiduje się zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, gdyż realizacja inwestycji przyczyni się m.in. do zwiększenia płynności ruchu, co przyczyni się do ograniczenia spalania paliwa, a tym samym emisji gazów. Ponadto, w ramach przedsięwzięcia w zakresie oświetlenia i elementów sieci trakcyjnych przewidziano zastosowanie urządzeń bardziej efektywnych energetycznie oraz termomodernizację i wymianę niektórych źródeł ciepła budynków infrastruktury kolejowej.

Możliwość wystąpienia katastrofy naturalnej w przypadku planowanego przedsięwzięcia jest ściśle związana z kwestiami wpływu klimatu na infrastrukturę kolejową. W związku z charakterem przedsięwzięcia oraz wykorzystania powszechnie stosowanych technologii i zabezpieczeń ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej lub katastrofy budowlanej będzie znikome.

Potencjalne zagrożenie, dla jakości wód podziemnych i powierzchniowych stanowiąc mogą skutki ewentualnych katastrof i sytuacji awaryjnych, tj. wypadki z udziałem pojazdów lub składów towarowych przewożących substancje niebezpieczne, których konsekwencją mogą być wycieki płynów eksploatacyjnych lub przewożonych substancji niebezpiecznych. W przypadku wystąpienia poważnej awarii zostaną podjęte działania ratownicze.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Z uwagi na znaczne oddalenie lokalizacji przedsięwzięcia od granic państwa oraz z uwagi na lokalny zasięg oddziaływań, stwierdzono brak możliwości generowania oddziaływań na środowisko o charakterze transgranicznym. W związku z tym przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia odstąpiono od przeprowadzenia postępowania transgranicznego w trybie art. 104 ustawy ooś.

W dokumentacji sporządzono zestawienie sąsiadujących z planowanym zadaniem obiektów zabytkowych (ujętych w gminnej lub wojewódzkiej ewidencji zabytków lub rejestrze zabytków) oraz stanowisk archeologicznych. W razie stwierdzenia przez właściwego konserwatora zabytków takiej konieczności zostaną przeprowadzone dodatkowe badania i/lub wprowadzony zostanie nadzór archeologiczny. Dzięki podjętym rozwiązaniom (m.in. odpowiedniej organizacji prac na etapie realizacji) nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na zabytki, czy stanowiska archeologiczne.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie, m. in. Karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uzupełnień wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia, przy zachowaniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, spełniać będzie obowiązujące standardy jakości środowiska w tym zdrowia ludzi.

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

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pani Krystyna Obajtek-Zajdel, PKP PLK S.A., Centrum Realizacji Inwestycji, pl. Matejki 12, 31—157 Kraków - Pełnomocnik Inwestora
2. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta Tarnobrzeg, ul. Kościuszki 32, 39-400 Tarnobrzeg, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
3. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Gorzyce, ul. Sandomierska 75, 39 – 432 Gorzyce, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
4. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta i Gminy Nowa Dęba, ul. Rzeszowska 3, 39 – 460 Nowa Dęba, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
5. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, ul. Okulickiego 1, 39-450 Baranów Sandomierski, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
6. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Padew Narodowa, ul. Grunwaldzka 2, 39-340 Padew Narodowa, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
7. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Grębów, ul. Rynek 1, 39-410 Grębów, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
8. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Zaleszany, ul. Kościuszki 16, 37-415 Zaleszany, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
9. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta Stalowa Wola, ul. Wolności 7, 37-450 Stalowa Wola, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
10. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miejskiego w Sandomierzu, Plac Księcia Józefa Poniatowskiego 3, 27-600 Sandomierz, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
11. Strony postępowania za pośrednictwem BIP i Tablicy ogłoszeń RDOŚ w Rzeszowie, Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35 – 001 Rzeszów

Do wiadomości:

1. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, ul. Hanasiewicza 17B, 35-103 Rzeszów - doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu, ul. 1 Maja 1, 39-400 Tarnobrzeg - doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, ul. Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce - doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
4. WOOS; aa