



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 18 lutego 2024 r.

WONS.420.20.2022.AW.MM.32

## DECYZJA Nr 4/2024 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t oraz art. 82 i art. 85 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej ustawą oos, a także §3 ust. 2 pkt 1 w związku z §2 ust. 1 pkt 29 oraz §3 ust. 2 pkt 2 w związku z §3 ust. 1 pkt 60 oraz §3 ust. 2 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 22.07.2022 r. (data wpływu 25.07.2022 r.) dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa, etap I: linie kolejowe nr 408 i 409”, przedłożonego wraz z uzupełnieniami przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie określam:**

### I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa i rozbudowa linii kolejowych nr 408 i 409 oraz przebudowa linii kolejowych nr 432, 433, 851, 429, 406, 351 wraz z budową, przebudową, remontem i rozbiórką pozostałej infrastruktury kolejowej oraz drogowej. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dwóch jednostek administracyjnych województwa zachodniopomorskiego, tj. na terenie miasta Szczecina i gminy Kołbaskowo (powiat policki).

Szczegółowa charakterystyka przedsięwzięcia wraz z zakresem prac została przedstawiona w załączniku nr 1 do decyzji, natomiast jego lokalizacja w formie graficznej - w załączniku nr 2.

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

#### 1. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze należy:

- a) Powołać nadzór przyrodniczy, który na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla cennych ekosystemów, gatunków fauny, flory i siedlisk przyrodniczych; wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań.

#### Do zadań powołanego nadzoru przyrodniczego należy m.in.:

- kontrola placu budowy na odcinkach w istniejącym km ok. 08+890 – 209+200 LK 351; 8+300 – 8+900 LK 409, 7+000 – 7+600 LK 409 w zakresie występowania płazów i gazdów w jego obrębie, mogących wystąpić pułapek antropogenicznych, odławiania i przenoszenia osobników w

- bezpieczne środowisko w sąsiedztwie miejsca odnalezienia, kontrolowanie szczelności i poprawności montażu tymczasowych wygradzeń herpetologicznych i wskazywanie dodatkowych miejsc ich montażu, jeśli zajdzie taka potrzeba;
- wygradzenie siedlisk przyrodniczych i gatunków chronionych roślin narażonych na oddziaływanie ze strony inwestycji;
  - prowadzenie kontroli prac przygotowawczych (wycinki drzew, zdjęcia wierzchniej warstwy ziemi, lokalizowania zaplecza budowy, budowy dróg tymczasowych i dojazdowych). W przypadku konieczności wycinki drzew w sezonie lęgowym ptaków – oględziny pod kątem występowania czynnych gniazd należy przeprowadzić należy maksymalnie 3 dni przed przystąpieniem do prac;
  - kontrola obiektów inżynierskich i kubaturowych przeznaczonych do wyburzenia pod kątem ich zasiedlenia przez ptaki i nietoperze; sprawowanie nadzoru podczas przebiegu tych prac;
  - wskazywanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac (o ile nie zostały określone w treści decyzji) w odniesieniu do zidentyfikowanych walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego (w szczególności w granicach terenów przecinających ciek, obszarach chronionych, przy uwzględnieniu okresów lęgowych i rozrodczych chronionych gatunków występujących w strefie oddziaływania przedsięwzięcia);
  - uzyskiwanie niezbędnych zezwoleń na odstąpienie w odniesieniu do gatunków chronionych, wynikających z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
  - kontrola prac prowadzonych na obszarach objętych ochroną, w tym w rejonie strefy bielika,
  - przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę, w trakcie którego przedstawione zostaną informacje dotyczące istniejących uwarunkowań przyrodniczych oraz działań ochronnych koniecznych do stosowania przez pracowników w trakcie prowadzonych prac budowlanych,
  - nadzorowanie sposobu ochrony i stanu zadrzewień znajdujących się w bezpośrednim zasięgu prowadzonych prac, w tym przede wszystkim miejsc intensywnych prac z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, hałd składowanych mas ziemnych oraz miejsc składowania materiałów budowlanych,
- b) zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej i miejsca postojowe maszyn budowlanych lokalizować w pierwszej kolejności na terenach przekształconych antropogenicznie, z uwzględnieniem minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, poza obszarami zagrożenia powodzią, ponadto obiektów tych nie lokalizować:
- w rejonie płatów siedlisk przyrodniczych zidentyfikowanych w rejonie inwestycji: LK 409, strona prawa, w km istniejącym: 3+600, 3+850, 4+550, 5+640, 8+700,
  - w bezpośrednim sąsiedztwie strefy ochrony ochronnej gniazda bielika,
  - w buforze min. 50 m od pomników przyrody,
  - w bezpośrednim sąsiedztwie drzew;
- c) drogi dojazdowe do placu budowy wyznaczyć w oparciu o istniejącą sieć dróg, a w przypadku braku takiej możliwości, prowadzić je poza cennymi siedliskami przyrodniczymi i innymi obszarami o wysokiej wartości przyrodniczej, w ścisłej współpracy z nadzorem przyrodniczym,
- d) wygradzić wysokim ogrodzeniem (ok. 2 m) znajdujące się w odległości powyżej 15 m od przebiegu inwestycji:
- siedliska przyrodnicze występujące w sąsiedztwie linii nr 409 w km istniejącym 3+600, 3+850, 4+550, 5+640, 8+700 strona prawa,
  - stanowiska chronionych gatunków roślin występujące w sąsiedztwie linii nr 409 w km istniejącym 8+720 i 8+690 strona prawa,
  - siedliska przyrodnicze występujące w sąsiedztwie linii nr 408 w km istniejącym ok. 9+000 i 9+200 strona prawa,
  - drzewa nieprzeznaczone do wycinki w rejonie siedlisk przyrodniczych na obszarze Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 i Dolina Dolnej Odry PLB320003 od strony prowadzonych robót;
- e) prace budowlane i roboty ziemne w obrębie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności i z zachowaniem zasad dobrych praktyk. W obrębie systemu korzeniowego wyznaczonego obrysem korony + ok. 1,5 m niedopuszczalne jest składowanie materiałów budowlanych, mas ziemnych i odpadów;

- f) zabezpieczyć przed uszkodzeniem wszystkie drzewa pomnikowe znajdujące się w promieniu 50 m od inwestycji. Prawidłowe zabezpieczenie drzew pomnikowych oraz narażonych na zniszczenie w obrębie siedlisk przyrodniczych musi dotyczyć wszystkich części danego drzewa, jak i warunków siedliskowych. Należy kategorię wykluczyć możliwość uszkodzeń mechanicznych oraz zapobiegać zmianom właściwości gruntu;
- g) na placach budowy stosować oświetlenie LED o ciepłej barwie w celu nieprzywabiania owadów, a także ich drapieżników – nietoperzy;
- h) plac budowy wygrodzić przed dostępem herpetofauny przy pomocy tymczasowych ogrodzeń, wykonanych z materiału wytrzymałego, o zwartej strukturze np. folii polimerowej szczelnej (bez perforacji), z zakończeniami w kształcie litery „U”, powodującymi zmianę kierunku ruchu zwierząt oraz o wysokości łącznej nie mniejszej niż 50 cm, w tym nie mniejszej niż 40 cm nad poziomem gruntu, osadzonych w gruncie na głębokości nie mniejszej niż 10 cm, z przewieszką o długości 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od osi prowadzonych prac. Ogrodzenia wykonać na następujących odcinkach: w istniejącym km ok. 8+300 – 8+900 LK 409 (obustronnie), 7+000 – 7+600 LK 409 (strona lewa), 208+890 – 209+200 LK 351 (strona lewa);
- i) prace na terenie obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnej Odry PLB320003, w bezpośrednim sąsiedztwie strefy ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania bielika prowadzić poza okresem lęgowym gatunku, tj. od 1 marca do 31 sierpnia;
- j) w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się gatunków obcych inwazyjnych prace ziemne w miejscu ich występowania (powojnik pnący - LK 409 w km istniejącym ok. 3+850 – 4+750) należy ograniczyć do niezbędnego minimum; dojrzałe osobniki należy usuwać mechanicznie poprzez wykoszenie i wykopywanie kłaczy wraz z całym nakładem ziemi, a glebę wraz z nasionami i kłaczami wywozić poza teren inwestycji, na wyznaczone składowisko biomasy.

2. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne należy:

- a) nawierzchnię zapleczy budowy zabezpieczyć przed przedostaniem się do gruntu substancji szkodliwych, np. poprzez utwardzenie betonowymi płytami;
- b) plac budowy wyposażać w sorbenty i inne środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych aby przeciwdziałać ewentualnym zanieczyszczeniom środowiska gruntowo-wodnego;
- c) prace w korycie ciekłu (umocnienie koryt, prace konserwacyjne, prace na obiektach) prowadzić w sposób niepowodujący nadmiernego zanieczyszczenia wód zawiesiną (z zachowaniem szczególnej ostrożności, stosowaniem platform roboczych, siatek metalowych o odpowiednio małych oczkach, zasieków, grodzień itp.); prace w obrębie koryt cieków naturalnych z wykorzystaniem maszyn budowlanych prowadzić w miarę możliwości ze stanowisk brzegowych;
- d) usunięta w trakcie wykonywania wykopów gleba oraz warstwa humusu (niezanieczyszczona gatunkami inwazyjnymi) powinny być składowane w pobliżu prowadzonych prac/zapleczy budowy w formie nasypów bądź pryzm; pozyskany grunt należy wykorzystać w maksymalnym stopniu do budowy nasypów, ewentualna pozostała ilość powinna zostać przekazana firmom posiadającym wymagane prawem uprawnienia do gospodarowania odpadami;
- e) wykopy wykonywać ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi; w przypadku ich wycieku niezwłocznie je usunąć, a zanieczyszczony grunt przekazać do utylizacji;
- f) odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do odbiorników należy prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmienny stosunek wodnych, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie. Wskazane jest zastosowanie rozwiązań wyłączających bezpośrednie odprowadzanie wód opadowych do rzek Bukowa i Dopływ z Warzemic;
- g) wody opadowe i roztopowe odprowadzane z infrastruktury drogowej objętej zakresem przedmiotowego przedsięwzięcia należy podczyszczać za pomocą osadników;
- h) prowadzić regularne wykaszanie traw, odmulanie i usuwanie odpadów z rowów odwodnienia kolejowego, systematycznie oczyszczać przepusty o niewielkim świetle;
- i) do utrzymania torowiska stosować środki, dla których wydane zostały stosowne zezwolenia na wprowadzanie do obrotu i stosowanie oraz, które przeszły ocenę ryzyka w odniesieniu do zdrowia ludzi i zwierząt oraz środowiska; herbicydy stosować w dawkach i w sposób zalecany przez

producenta, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów w zakresie m.in. zachowania minimalnej odległości od zbiorników wodnych i cieków, pasiek, itp.

3. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza należy:

- a) zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku w granicach zaplecza budowlanego, baz materiałowo-sprzętowych i miejsc czasowego magazynowania wytworzonych odpadów.
- b) pylenie ograniczać poprzez:
  - zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy, zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych,
  - systematyczne oczyszczanie dróg dojazdowych w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji.

4. W celu zminimalizowania emisji hałasu do środowiska należy:

- a) roboty budowlane w rejonie zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Dopuszcza się realizację tych prac w godzinach nocnych, wyłącznie w przypadkach uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, pod warunkiem, iż prace nie będą powodować znaczącego dyskomfortu dla okolicznych mieszkańców;
- b) stosować możliwie najmniej uciążliwą akustycznie technologię prowadzenia prac budowlanych, m. in. ograniczać ilości przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynków mieszkalnych, wykorzystywać pojazdy, maszyny i urządzenia nowoczesne, charakteryzujące się obniżonymi poziomami hałasu oraz w pełni sprawne technicznie;
- c) przed rozpoczęciem realizacji inwestycji w granicy terenów zabudowanych poinformować mieszkańców o szacowanym terminie prac budowlanych oraz przewidywanych czasowych utrudnieniach komunikacyjnych oraz w dostępie do gruntów w pasie technologicznym;
- d) zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów lokalizować poza terenami chronionymi akustycznie.

5. W celu ochrony dóbr kultury, które mogą zostać zniszczone w miejscach występowania stanowisk archeologicznych, prace budowlane prowadzić pod nadzorem archeologicznym.

**III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26 i 27 ustawy ooś.**

1. Uwzględnić uwarunkowania określone w pkt II.
2. Teren przedsięwzięcia po zakończeniu budowy przywrócić do stanu sprzed budowy, w szczególności poprzez nadanie lub przywrócenie wartości użytkowych i właściwe jego ukształtowanie.
3. W celu ochrony zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w zasięgu ponadnormatywnego hałasu emitowanego z linii kolejowych należy:
  - a) wykonać ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach:
    - ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 6 m po stronie lewej LK408 w km istniejącym i projektowanym od ok. 1+862 do ok. 1+933;
    - ekran akustyczny odbijający (przezroczysty), o wysokości 4.5 m po stronie lewej LK408 w km istniejącym i projektowanym od ok. 2+456 do ok. 2+482;
    - ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 4 m po stronie prawej LK408 w km istniejącym i projektowanym od ok. 2+499 do ok. 2+608;
    - ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 5 m po stronie lewej LK408 w km istniejącym i projektowanym od ok. 2+623 do ok. 2+771;
    - ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 5 m po stronie prawej LK432 w km istniejącym i projektowanym od ok. 1+363 do ok. 1+598;
    - ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 3 m po stronie prawej LK408 w km istniejącym i projektowanym od ok. 4+517 do ok. 4+768;
    - ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 5 m po stronie lewej LK409 w km istniejącym od ok. 0+898 do ok. 1+271 (projektowanym od ok. 1+001 do ok. 1+374);

- ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 4.5 m po stronie lewej LK409 w km istniejącym od ok. 1+623 do ok. 1+899 (projektowanym od ok. 1+726 do ok. 2+002);
- ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 5 m po stronie lewej LK409 w km istniejącym od ok. 2+865 do ok. 3+408 (projektowanym od ok. 2+968 do ok. 3+511);

Wszystkie ekrany akustyczne powinny cechować się wskaźnikiem oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych (DLR) min. 30 dB (klasa B3). Ponadto, ekrany pochłaniające winny posiadać wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku (DL) min. 8 dB, tj. klasa A3.

b) zastosować absorbery przyszynowe na następujących odcinkach linii kolejowych:

- na obu torach LK408 w km istniejącym i projektowanym od ok. 1+371 do ok. 1+505;
  - na obu torach LK851 w km istniejącym i projektowanym od ok. 0+505 do ok. 0+700;
  - na obu torach LK432 w km istniejącym i projektowanym od ok. 1+368 do ok. 1+565;
  - na torze LK433 w km istniejącym i projektowanym od ok. 2+169 do ok. 2+363;
  - na obu torach LK409 w km istniejącym od ok. 2+806 do ok. 2+865 (projektowanym od ok. 2+909 do ok. 2+968);
  - na obu torach LK409 w km istniejącym od ok. 5+775 do ok. 6+151 (projektowanym od ok. 5+878 do ok. 6+254);
  - na obu torach LK409 w km istniejącym od ok. 8+112 do ok. 8+267 (projektowanym od ok. 8+215 do ok. 8+370).
4. W celu ograniczenia kolizji z ptakami, przezroczysty ekran w km istn. i proj. od 2+456 do 2+482 LK 408 (L) oraz wiaty przystankowe (jeśli wykonane zostaną z elementów przezroczystych) zabezpieczyć stosując nadruk w postaci pionowych pasków o szerokości min. 2 cm przy odstępnie do 10 cm lub wzorów w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm, w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywających szybę.
  5. W ciągu niezabudowanych działek nr 14/10, 14/11, 14/12, obręb Rajkowo, gmina Kołbaskowo pozostawić rezerwę terenową przeznaczoną do posadwienia ekranów akustycznych w przypadku niedotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.
  6. Zmniejszenie oddziaływania związanego z drganiami zapewnić poprzez zastosowanie nowych szyn, utwardzenie podbudowy toru oraz zastosowanie mocowania sprężystego szyn.

#### **IV. Wymagania dotyczące konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**

Przed oddaniem przedsięwzięcia do użytkowania, przeprowadzić właściwy odbiór techniczny całego przedsięwzięcia poprzez sprawdzenie zgodności wykonawstwa z projektem budowlanym.

#### **V. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej:**

W celu weryfikacji skuteczności zastosowanych rozwiązań w zakresie minimalizowania oddziaływania akustycznego na terenach chronionych akustycznie nakłada się obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, którą należy wykonać w pierwszym roku po oddaniu do użytkowania całości inwestycji. Całodobowymi pomiarami należy objąć wszystkie lokalizacje, gdzie zastosowane zostały urządzenia chroniące środowisko – ekrany akustyczne i absorbery. Pomiary powinny również uwzględniać tereny, gdzie pozostawiono rezerwę terenową w ciągu działek 14/10, 14/11, 14/12, obręb Rajkowo, gmina Kołbaskowo, w jednym punkcie obliczeniowym, znajdującym się na granicy terenu chronionego akustycznie, na granicy działki 14/11, na wysokości 4 m n.p.t. Lokalizacja tego punktu odpowiada receptorowi P051a' z analizy akustycznej. Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, metodykami i normami.

Wyniki analizy należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie w terminie jednego miesiąca od zakończenia pomiarów. W przypadku wystąpienia przekroczeń należy wprowadzić rozwiązania techniczne i/lub organizacyjne pozwalające na dotrzymanie poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

**VI. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.**

**VII. Nadaję przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

#### Uzasadnienie

W dniu 25 lipca 2022 r. (pismo z dnia 22 lipca 2022 r.), Pan Piotr Bruss, działający z pełnomocnictwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, przedłożył w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa, etap I: linie kolejowe nr 408 i 409”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie dokonał analizy przekazanej dokumentacji sprawy, po czym stwierdził, iż nie zawiera ona wszystkich dokumentów określonych w treści art. 74 ustawy ooś, dających podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego. W związku z powyższym pismem z dnia 2.08.2022 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.1 wezwano inwestora do uzupełnienia przedłożonego wniosku o: kopię mapy ewidencyjnej obejmującą teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i przewidywany obszar oddziaływania przedsięwzięcia; oryginały lub poświadczony notarialnie wypisy z rejestru gruntów lub inne dokumenty (w postaci papierowej lub elektronicznej) wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalające na ustalenie stron postępowania – co najmniej dla jedenastu stron postępowania; cztery egzemplarze oryginałów podpisów zespołu autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zawierających: imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy wszystkich członków zespołu; przedstawienie dokładnej lokalizacji przedsięwzięcia (każdego analizowanego wariantu inwestycyjnego) na warstwach shp. Uzupełnienie wniosku przedłożono w dniu 7.09.2022 r. (pismo z dnia 5.09.2022 r.)

Zgodnie z Rozporządzeniem 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.) przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 2 pkt 62.

Będąc zatem organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tutejszy organ wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie. Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy ooś i art. 49 Kpa, strony postępowania z uwagi na liczbę przekraczającą 10, zostały powiadomione o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie w drodze obwieszczenia (obwieszczenie z dnia 8.09.2022 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.2), które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej oraz tablicy informacyjnej RDOŚ w Szczecinie. Ponadto pismem z dnia 8.09.2022 r. obwieszczenie zostało przesłane do urzędu gminy Kołbaskowo i Urzędu Miasta Szczecin z prośbą o jego upublicznienie w zwyczajowo przyjęty w gminach sposób. Pismem z dnia 8.09.2022 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.5 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przekazał pełnomocnikowi informację wynikającą z treści rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119, s. 1).

Zgodnie z treścią art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy ooś, w dniu 8.09.2022 r., pismami znak: WONS.420.20.2022.AW.6 i WONS.420.20.2022.AW.7 przesłał zgromadzoną dokumentację w przedmiotowej sprawie Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie i Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zwracając się z prośbą o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 8.09.2022 r., pismem znak: WONS.420.20.2022.AW.8 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wezwał inwestora do pisemnego uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. W przedmiotowym wezwaniu wskazano na konieczność przedstawienia lokalizacji inwestycji wraz z km poszczególnych linii kolejowych w formacie shp., przedstawienia informacji

odnośnie występowania w granicy terenu inwestycyjnego i jego sąsiedztwa siedlisk chronionych gatunków fauny oraz prognozowanego oddziaływania przedsięwzięcia na siedliska ww. gatunków. Za zagadnienia wymagające uzupełnień uznano także dane związane z wprowadzonymi oraz przedstawionymi wynikami obliczeń oddziaływania akustycznego, w tym również w ujęciu skumulowanym, analizy środków ograniczających prognozowane oddziaływanie inwestycji na klimat akustyczny w miejscu faktycznie występujących przekroczeń w ujęciu skumulowanym z hałasem drogowym oraz przedstawienia sposobu weryfikacji dotrzymania obowiązujących norm poziomu hałasu w granicy terenów chronionych akustycznie, w szczególności w miejscach, gdzie zastosowano środki ograniczające emisję hałasu.

W dniu 19.09.2022 r., pismem z dnia 16.09.2022 r., znak: SZ.ZZŚ.4.4360.164.2022.AG Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wezwał inwestora do pisemnego przedłożenia uzupełnienia przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia. Powyższe wezwanie zostało przekazane inwestorowi pismem z dnia 21.09.2022 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.10.

W dniu 22.09.2022 r. do tut. urzędu wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, znak: NS.9022.2.40.2022 stwierdzająca konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ww. organ po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdził, że realizacja przedsięwzięcia wymaga potrzeby przeprowadzenia dodatkowych analiz z zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz analizy możliwych konfliktów społecznych, którą umożliwiała procedura udziału społeczeństwa w ramach prowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 28.10.2022 r. inwestor przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia stosowanie do wezwania Wód Polskich z dnia 16.09.2022 r.

Pismem z dnia 28.10.2022 r. (data wpływu do tut. organu 02.11.2022 r.), inwestor poinformował, iż z uwagi na rozpoczęcie prac projektowych i konieczność doszczegółowienia zakresu rzeczowego przedsięwzięcia, uzupełnienie na wezwanie tut. organu z dnia 08.09.2022 r. wraz z autokorektą wniosku zostanie przekazane w terminie do dnia 30.11.2022 r.

Obwieszczeniem z dnia 03.11.2022 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.13 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie poinformował strony postępowania o toku postępowania administracyjnego.

W dniu 21.11.2022 r. inwestor przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia, które pismami z dnia 22.11.2022 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.12 i WONS.420.20.2022.AW.13 zostało przekazane Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie i Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W dniu 29.11.2022 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie znak: NZ.9022.2.40.2022, w którym ww. organ po zapoznaniu się z uzupełnieniem karty informacyjnej przedsięwzięcia podtrzymał wydaną ówczesnie opinię sanitarną znak: NZ.9022.2.40.2022 z dnia 21.09.2022 r., stwierdzającą potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 30.11.2022 r. (data wpływu do tut. urzędu 01.12.2022 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP zawiadomił tut. organ o przekazaniu sprawy zgodnie z właściwością Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW WP.

W dniu 16.12.2022 r. wpłynęło wezwanie Dyrektora RZGW w Szczecinie (pismo z dnia 15.12.2022 r., znak: SZ.RZŚ.4360.1.40.2022.NL), które pismem z dnia 20.12.2022 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.14 przekazano wnioskodawcy. Odpowiedź na powyższe wezwanie wpłynęła w dniu 29.12.2022 r., którą pismami z dnia 02.01.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.15 i WONS.420.20.2022.AW.16 przekazano organom współuczestniczącym w postępowaniu.

Obwieszczeniem z dnia 02.01.2023 roku, znak: WONS.420.20.2022.AW.17 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie poinformował strony postępowania o toku postępowania administracyjnego.

W dniu 12.01.2023 r., do tutejszego urzędu wpłynęły: pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 10.01.2023 r. znak: SZ.RZS.4360.1.40.2022.NL, w którym ww. organ wydał opinię stwierdzającą brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz pismo

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, znak: NZ.9022.2.1.2023, w którym ww. organ podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko.

Po przeprowadzeniu analizy przedłożonych w ww. sprawie dokumentów w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, uwzględniając jednocześnie uzyskane opinie organów współdziałających, tutejszy organ, postanowieniem z dnia 16.01.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.18 stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o czym poinformował strony postępowania obwieszczeniem, znak: WONS.420.20.2022.AW.19. W związku z tym, że na ww. postanowienie nie wpłynęło zażalenie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu (postanowienie dnia 08.03.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.20) oraz obwieszczeniem z dnia 08.03.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.21 zawiadomił strony postępowania o powyższym.

W dniu 12.09.2023 r. inwestor przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, opracowany przez zespół Databout z siedzibą w Warszawie, jednocześnie informując że w wyniku trwających równolegle prac projektowych uszczegółowiono zakres rzeczowy i warianty planowanego przedsięwzięcia oraz skorygowano przewidywany teren realizacji przedsięwzięcia w stosunku do informacji przedstawionych na etapie karty informacyjnej. W związku z powyższym aktualne informacje dotyczące zakresu przedsięwzięcia uwzględniono w opracowanym raporcie, natomiast jako załączniki przedłożono dodatkowe arkusze poświadczoną przez właściwy organ mapy ewidencyjnej w postaci elektronicznej oraz zaktualizowaną mapę w skali zapewniającej czytelność z zaznaczonym przewidywanym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia. Wobec powyższego, postanowieniem z dnia 15.09.2023 r, znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.22 tut. organ podjął zawieszono postępowanie, zawiadamiając o tym fakcie strony postępowania (obwieszczenie z dnia 15.09.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.23).

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ust. ooś organ prowadzący postępowanie uzgadnia warunki realizacji z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, chyba że - w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, co miało miejsce w niniejszej sprawie. Natomiast, związku z tym, że Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie stwierdził, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, pismem z dnia 25.09.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.24 wystąpiono do ww. organu o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie - na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś.

W toku postępowania, zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ustawy ooś, obwieszczeniem z dnia 26.09.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.25 tut. organ zawiadomił społeczeństwo o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Informacja o prowadzonych konsultacjach zamieszczona została na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Szczecinie oraz tablicy informacyjnej RDOŚ Szczecin, jak również na tablicach ogłoszeń: Urzędu Miasta Szczecin i Urzędu Gminy w Kołbaskowie.

W dniu 23.10.2023 r. do tut. organu wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (z dnia 19.10.2023 r., znak: NZ.9022.2.36.2023), pozytywnie opiniujące realizację przedsięwzięcia.

W toku procedury związanej z udziałem społeczeństwa uwagi wniosły następujące podmioty: pismem z dnia 03.10.2023 r. (data wpływu do tut. urzędu 13.10.2023 r.) Marbet Wil Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach oraz pismem z dnia 26.10.2023 r. W+Architekci Wolski&Włosek Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (data wpływu do tut. urzędu 27.10.2023 r.). Pismem z dnia 31.10.2023 r. tut. organ wezwał wnioskodawcę do odniesienia się do uwag i wniosków, jednocześnie wskazał na konieczność ponownego przeanalizowania prognozowanego wpływu planowanego przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania akustycznego na zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną na terenie dz. nr 29/12 obręb 57 Śródmieście w Szczecinie. Odpowiedź inwestora uzyskano w dniu 05.12.2023 r, pismem znak: IRETS5.2234.1.1.2023.IRE-02331-I.BZ.2, dodatkowo załączono ujednoliconą wersję raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniającą zaktualizowane wnioski w zakresie oddziaływania akustycznego oraz propozycje dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. W przedmiotowym raporcie zaktualizowano również kilometrąz istniejący i projektowany planowanego



przedsięwzięcia zgodnie z trwającymi równoległe pracami projektowymi. W odniesieniu do wprowadzonych zmian w zakresie kilometracji poinformowano, że zmiana ma wyłącznie charakter edycyjny i porządkujący oraz nie wpływa na przewidywany teren realizacji oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia w stosunku do przedstawionych wcześniej informacji.

Wobec powyższego, pismem z dnia 08.12.2023 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.28 tut. organ ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie oraz obwieszczeniem, znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.29 podał do publicznej wiadomości informację o możliwości składania uwag i wniosków w postępowaniu z udziałem społeczeństwa - do dnia 10.01.2024 r. włącznie. Informacja o prowadzonych konsultacjach zamieszczona została na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Szczecinie oraz tablicy informacyjnej RDOŚ Szczecin, jak również podana do publicznej wiadomości w zwyczajowo przyjęty sposób przez Urząd Miasta Szczecin i Urząd Gminy w Kołbaskowie.

Pismem z dnia 20.12.2023 r., znak: NZ.9022.2.36.2023 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie podtrzymał swoje stanowisko z dnia 19.10.2023 r.

Podczas konsultacji społecznych, w dniu 12.12.2023 r., firma W+Architekci Wolski&Włosek wystąpiła o udostępnienie wersji elektronicznej raportu o oś wraz załącznikami i uzupełnieniem złożonym w sprawie. Przedmiotowe materiały zostały przekazane drogą elektroniczną w dniu 18.12.2023 r. Natomiast w wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne nowe uwagi i wnioski.

Zgodnie z art. 37 ustawy o oś tut. organ obowiązany jest do rozpatrzenia złożonych uwag i wniosków, jak również wskazania w decyzji, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Jak wspomniano, w toku postępowania dwukrotnie przeprowadzono procedurę z udziałem społeczeństwa. Możliwość składania uwag obejmowała następujące terminy: 27.09.2023 r. do dnia 27.10.2023 r. oraz od dnia 11.12.2023 r. do dnia 10.01.2024 r. włącznie.

W ramach przedmiotowej procedury wpłynęły następujące uwagi/wnioski:

Pismo z dnia 03.10.2023 r. (data wpływu do tut. urzędu 13.10.2023 r.) – MARBET WIL Sp. z o.o., ul. Towarowa 9, 44-100 Gliwice.

W ww. piśmie zwrócono uwagę na problem przekształcania elementów przyrodniczych, czyli wody i kruszyw naturalnych, jako głównego składnika betonu, wskazując na dostępność technologii, które nie zawierają wody, a zamiast kruszyw naturalnych wykorzystuje się odpady inne niż niebezpieczne pochodzące z przemysłu w postaci pyłów, popiołów i żużli. Przykładem takich technologii może być Marbet Wil Sultech czy Thiocrete. W związku z powyższym prezes Spółki wystąpił się z prośbą o zawarcie w decyzji następujących zapisów:

1. *W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych bez zużycia wody, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie wody.*
2. *W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologię i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych w ponad połowie z odpadów, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców.*
3. *W fazie projektowania, budowy i produkcji, wykorzystywać odpady, materiały z recyklingu i ekologiczne, w tym poprzez pozyskiwanie materiałów, spełniające wymagania tzw. gospodarki o obiegu zamkniętym, tj. produkowane z wykorzystaniem kruszyw z recyklingu i odpadów oraz charakteryzujących się możliwością ponownego wykorzystania.*
4. *W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych w ponad połowie z odpadów, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców,*
5. *W fazie realizacji stosować technologie nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, a jeśli to niemożliwe, zaopatrzenie w wodę dla węzłów betoniarских prowadzić z istniejących ujęć wód podziemnych.*

Odnosząc się do powyższego, w ocenie tut. organu opisana w piśmie technologia produkcji betonu bez użycia wody jest technologią innowacyjną i nie jest powszechnie stosowana na rynku

kolejowym. Powyższe potwierdził również inwestor. Jak wynika z przedstawionego wyjaśnienia, wykonawcy PKP PLK S.A. znane są tylko dwie firmy mogące zapewnić równoważne produkty, a co za tym idzie wykluczona jest ich konkurencyjność. Należy mieć również na uwadze, że jeśli tylko dwie firmy na rynku polskim są dostawcami tego typu materiału, to wskazanie tak mocnego ograniczenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach może uniemożliwić realizację przedsięwzięcia na kolejnych jej etapach.

Poza tym należy zauważyć, że proponowane zapisy do decyzji środowiskowej dotyczyłyby nie tylko technologii betonowych ale i całej inwestycji (w tym zastosowanych kruszyw na podsypkę tłuczniową, warstwy wzmocniające podtorza, czy chociażby na warstwy podbudów drogowych). W przedmiotowym piśmie nie wykazano, iż przedmiotowa technologia posiada dopuszczenie do stosowania na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wykonawca również nie odnalazł takiego dopuszczenia. A zatem zgodnie z informacjami przedstawionymi przez inwestora, dla wyrobów budowlanych w przyjętej technologii należy każdorazowo przeprowadzić procedury (jak chociażby procedurę SMS-PW-17) i uzyskać stosowne dopuszczenia zarówno ze strony PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla pierwszego egzemplarza typów urządzeń lub typów budowli. Wskazano również, że takie działania mają znaczący wpływ na czas realizacji inwestycji.

Dodatkowo w ocenie organu nałożenie obowiązku zastosowania technologii i rozwiązań niepowodujących jakiegokolwiek zużycia wody jest niemożliwe do zastosowania przy inwestycjach budowlanych np. jako działania minimalizujące zanieczyszczenia do powietrza wykonawca dokumentacji środowiskowej wskazuje na potrzebę zraszania gruntu w okresie suszy i zwiększonego pylenia.

Ponadto do wykorzystywania odpadów przy liniach kolejowych mają również zastosowanie odpowiednie standardy i instrukcje obowiązujące na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., określające szczegółowo zasady kwalifikowania materiałów staroużytecznych oraz nowych pod kątem ich zastosowania, dlatego wprost nie można wykazać na etapie decyzji środowiskowej, że będzie możliwość ich zastosowania.

Pismo z dnia 26.10.2023 r., W+ Architekci Wolski&Włosek Sp. z o.o., ul. Ks. Bogusława X 1/6, 70-440 Szczecin.

W powyższym piśmie zostały zawarte następujące uwagi:

*Analiza prognozowanego wpływu inwestycji na klimat akustyczny najbliższego otoczenia w zakresie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej nie uwzględnia budynku mieszkalnego wielorodzinnego zlokalizowanego przy ul. Spokojnej 1. 2. 3. na działce nr 14/13 z obrębu Rajkowo, gmina Kołbaskowo. Obiekt uzyskał pozwolenie na użytkowanie w kwietniu 2023r. a do Państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego zgłoszony został w marcu 2023r. Raport dla inwestycji linii kolejowej datowany jest na sierpień 2023 r. a więc z założenia powinien uwzględnić w swojej analizie również ten obiekt.*

Tut. organ wskazuje, że uwzględniając powyższe informacje, na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wykonano dodatkową analizę hałasu dla budynku oraz terenu chronionego akustycznie obejmującego wskazaną działkę. Wyniki obliczeń wskazują na możliwość przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. W związku z tym zaprojektowano zabezpieczenie w postaci dodatkowego ekranu akustycznego pochłaniającego o wysokości 4,5 m po stronie lewej LK409 w km istniejącym od ok. 1 + 623 do ok. 1 + 899 (projektowanym od ok. 1+726 do ok. 2+002).

*Analiza prognozowanego wpływu na klimat akustyczny najbliższego otoczenia w zakresie dotrzymania w granicach terenów chronionych akustycznie dopuszczalnych poziomów hałasu dla działek nr 14/10, 14/11 i 14/12 z obrębu Rajkowo, gmina Kołbaskowo wykazuje ewidentne przekroczenia dla pory nocy. Zgodnie z przedstawionymi analizami, po zrealizowaniu projektowanego przedsięwzięcia i rozpoczęciu użytkowania rozbudowanej linii LK 409, poziom hałasu w porze nocy na granicy terenu inwestycyjnego przekroczy poziom 56 dB a więc nie zostaną spełnione normy dopuszczalnego poziomu hałasu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014r., poz. 112). Dla terenów bezpośrednio sąsiadujących raport przewiduje realizację ekranów akustycznych a dla ww. działek, mimo wykazanych w analizach przekroczeń nie zostały przedstawione żadne środki ani rozwiązania ograniczające negatywny wpływ emisji hałasu na tereny chronione oraz redukujące przekroczenia do właściwych i wymaganych parametrów.*

*Dla działek m.in. 14/10, 14/11 i 14/12 z obrębu Rajkowo, gmina Kołbaskowo 3 lutego 2023r. uzyskano Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na „Budowie budynków mieszkalnych z niezbędną infrastrukturą techniczną i zagospodarowaniem terenu” znak: GK.6220.3.2022.EB/GG, w tym także uzgodnienie realizacji przedsięwzięcia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 16 września 2022 r, znak: WONS.4221.66.2022.JR.2. Na etapie procedowania w/w uzgodnienia szczegółowa analiza w zakresie wpływu inwestycji na klimat akustyczny uwzględniała projektowaną modernizację linii kolejowej wg Karty informacyjnej przedsięwzięcia z 2018 r. oraz Decyzji nr 12/2019 o lokalizacji linii kolejowej. W związku z aktualizacją założeń projektowanych (wprowadzających zasadnicze zmiany, m. in. budowę drugiego torowiska) dla terenu kolejowego, wnoszę o uwzględnienie w raporcie o oddziaływaniu na środowisko inwestycji PKP szczegółowych założeń przedsięwzięcia budowy domów jednorodzinnych, wg uzyskanych uzgodnień RDOŚ oraz w/w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.*

W celu wyjaśnienia powyższego, na potrzeby inwestycji wykonano dodatkową analizę hałasu dla budynku oraz terenu chronionego akustycznie obejmującego wskazane działki. Wyniki obliczeń wskazują na możliwość przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Teren ww. działek, zgodnie z MPZP (Uchwała nr XXI/260/2020 Rady Gminy Kołbaskowo z 2 października 2020 r.) jest przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, bez faktycznej zabudowy. Mając na uwadze art. 113 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska i aktualnie brak faktycznego zagospodarowania, dla przedmiotowych działek została przewidziana rezerwa terenu pod budowę ekranu akustycznego w km istniejącym od ok. 1+372 do ok. 1+726.

*Projektowana przebudowa LK409 zakłada na wysokości działek 14/10, 14/11, 14/12, 14/14 i 14/15 dobudowę drugiego toru oraz budowę murów oporowych i skarp. Działki te zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przeznaczone są pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i jednorodziną, a część z nich została już zrealizowana. Wzdłuż granicy z terenem kolejowym rośnie szpaler wysokich i gęstych drzew, które stanowią częściowe elementy ekranowania emisji hałasu od kolejowego ruchu komunikacyjnego. Zgodnie z treścią raportu na tym odcinku nie zakłada się wycinek tych drzew a tymczasem zgodnie z dokumentacją projektową otrzymaną w toku uzgodnień projektowych bezpośrednio od wykonawcy dokumentacji projektowej firmy Databout Sp. z o.o. planowane prace przewidują lokalizację skarp oraz infrastruktury technicznej i to nie tylko na terenie samej działki kolejowej ale również częściowo na terenie działek 14/10, 14/11 i 14/12. Tak szerokie założenia prac ziemnych rodzą uzasadnione obawy co do realnej możliwości utrzymania istniejącego drzewostanu oraz porealizacyjnych konsekwencji wycinki tego naturalnego ekranu akustycznego, szczególnie w kontekście już przekroczonych w tym miejscu norm hałasu dla terenów chronionych. Wnoszę o przedstawienie szczegółowych rozwiązań potwierdzających możliwość utrzymania istniejącego drzewostanu dla planowanych prac ziemnych lub przedstawienie analizy wpływu emisji hałasu od ruchu kolejowego na terenie chronione na działkach nr 14/10, 14/11, 14/12, 14/14 i 14/15 obręb Rajkowo, z uwzględnieniem wycinki tego drzewostanu.*

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, wspomniany szpaler drzew stanowi obszar niekontrolowanego wzrostu roślin, gdzie dominującym gatunkiem jest śliwa tarnina. Nie stanowi on terenu zieleni urządzonej i w większości znajduje się na terenie kolejowym. Zgodnie z treścią raportu o oś, do usunięcia przeznaczono wszystkie drzewa i krzewy znajdujące się w odległościach mniejszych niż w pasie o szerokości wynikającej z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247) oraz będących w kolizji z planowaną infrastrukturą kolejową. Przeznaczone do usunięcia drzewa i krzewy znajdują się nie tylko w śladzie projektowanego układu torowego, drogowego, rowów i sieci uzbrojenia podziemnego, ale także w dużym zbliżeniu do ich krawędzi. W związku z powyższym, z uwagi na konieczność dostosowania zamierzenia do przepisów szczegółowych oraz z uwagi na bezpieczeństwo przyszłej zelektryfikowanej linii kolejowej, drzewa w terenie wyznaczonym w rozporządzeniu przeznaczone zostały do wycinki. Odnosząc się do oddziaływania wyjaśnia się, że przedmiotowa zieleń nie stanowi w aktualnym kształcie żadnej izolacji akustycznej. Zgodnie z prowadzonymi dotychczas badaniami, skuteczna zieleń ekranująca wymaga zastosowania odpowiednich

roślin, w odpowiedniej formie i szerokości. W związku z powyższym nie uwzględniono jej w modelu akustycznym.

*Wnikliwa analiza powinna obejmować także zagrożenie przenoszenia się drgań od ruchu kolejowego na tereny istniejącej i projektowanej zabudowy mieszkaniowej, szczególnie z uwagi na zwiększenie projektowanej prędkości ruchu pociągów. W raporcie są tylko ogólnikowe zapisy. Nie można bazować na podobnych obiektach, gdyż przebudowa LK 409 zakłada budowę drugiego toru i znaczące zwiększenie natężenia i prędkości ruchu, a nie przebadano cech dynamicznych gruntu, co jest szczególnie istotne dla terenów projektowanej zabudowy na wysokości działek 14/10, 14/11, 14/12, 14/14.*

Wyjaśnia się, że w dokumentacji środowiskowej odniesiono się do ogólnych zapisów dotyczących drgań, bazując na wynikach badań uzyskanych w ramach przedsięwzięć realizowanych do tej pory przez inwestora. Na podstawie analizy przedstawionej w raporcie założono poprzez analogię, że na liniach kolejowych objętych opracowaniem, po których poruszać się będą składy o podobnej prędkości oraz strukturze rodzajowej pociągów pasażerskich i towarowych, drgania powodowane przez przejazdy taboru nie będą odczuwalne dla konstrukcji sąsiadujących z liniami kolejowymi budynków oraz nie przekroczą progu odczuwalności drgań na ludzi przebywających w budynkach. Jednocześnie na potrzeby realizacji przedsięwzięcia przewidziano rozwiązania ukierunkowane na zmniejszenie potencjalnych oddziaływań w zakresie drgań polegające m.in. na zastosowaniu nowych szyn, nieposiadających uszkodzeń (np. wybuksowań, złuszczeń, zużycia falistego, zagnieceń, pęknięć), utwardzeniu podbudowy toru oraz zastosowaniu mocowania sprężystego szyn.

PKP PLK S.A. podkreśla, że wnioskodawca w toku uzgodnień podczas realizacji inwestycji deweloperskiej był wielokrotnie informowany o potencjalnie niekorzystnym wpływie linii kolejowych (hałas, drgania) na tereny mieszkaniowe oraz o planach Spółki dotyczących rozbudowy linii 409 i wiążących się z nimi zmianami w strukturze i ruchu taboru kolejowego i klimatu przyległych do linii terenów (m.in. pismami PKP PLK S.A. z dnia 10.08.2021 r., znak: IZ18IW7.2161.242.2021 oraz pismem z dnia 19 listopada 2021 r., znak: IZ18IW.2161.242.1.2021.SS). Jednocześnie w toku prowadzonych rozmów został wykonany przez firmę ELGWID Biuro Projektowo – Pomiarowe operat wibroakustyczny. W toku procesu uzgodnień pomiędzy PKP PLK oraz W+ Architektki wskazano, że realizujący zabudowę mieszkaniową we własnym zakresie powinien przewidzieć rozwiązania mające na celu zapewnienie subiektywnego odczucia komfortu wewnątrz budynku oraz wskazano, że to projektant jest odpowiedzialny za prawidłowo zaprojektowany budynek (m.in. pismo W+ Architektki z dnia 10.12.2021 r. oraz pismo PKP PLK z dnia 15.03.2022 r., znak: IZ18IW.2161.242.2.2021.SS). W związku z powyższym, inwestor mając świadomość lokalizacji przedsięwzięcia względem linii kolejowej i planów PKP PLK odnośnie tej rozbudowy, powinien dokładając wszelkiej staranności przekazać wszelkie informacje w tym zakresie projektantowi, a ten powinien, będąc w posiadaniu badań podłoża, opracowania wibroakustycznego oraz informacji o planach co do rozbudowy linii kolejowej nr 409 odpowiednio zaprojektować zabudowę, tak aby zabezpieczyć ją przed ewentualnymi skutkami oddziaływania ze strony linii kolejowej. Dodatkowo należy podkreślić, że w ramach wymiany korespondencji pomiędzy PKP PLK S.A a inwestorem nowej zabudowy (pismo pełnomocnika z dnia 31.07.2023 r.), inwestor jednoznacznie wyjaśnił, cyt. „Odpowiedzialność za prawidłowe zaprojektowanie budynków ciąży na projektantach, a ewentualna weryfikacja należy do kompetencji organu udzielającego pozwolenia na budowę. Budynki mieszkalne jednorodzinne zostały zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym Ustawą Prawo budowlane (w tym art. 5), Ustawą o transporcie kolejowym (w tym art. 53 ust. 2), rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (w szczególności z § 323, § 324 i § 325) oraz w zgodzie z właściwymi normami.”

*Istnieje uzasadniona obawa, że bez wykonania skutecznych zabezpieczeń przed drganiami i hałasem, po rozpoczęciu użytkowania linii kolejowej (po projektowanej przebudowie LK 409), wystąpią skargi mieszkańców sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej.*

Odnosząc się do powyższego, należy wskazać, że zgodnie z przedłożoną dokumentacją, Inwestor zapewni zabezpieczenia, o których jest mowa w powyższych odpowiedziach, tj. poprzez realizację ekranów akustycznych, utwardzenie podbudowy toru oraz zastosowanie mocowania sprężystego szyn, jak również pozostawienie rezerwy terenowej, w przypadku gdy oddziaływania ze strony inwestycji na tereny chronione akustycznie nie będą spełniały obowiązujących przepisami norm. Stanowisko

odnoszące się do projektowania i realizacji budynków w sąsiedztwie linii kolejowej omówione zostało powyżej.

*Ponadto w związku ze skalą inwestycji i jej potencjalnym wpływem na bezpośrednio sąsiadujące z nią tereny chronione wnoszę o zalecenie wykonania analizy porealizacyjnej, weryfikującej nie tylko założenia projektowe oraz również jakość przeprowadzonych prac budowlanych.*

Odnosząc się do powyższego, tut. organ wskazuje, iż z uwagi na rodzaj i zakres planowanej inwestycji, jak również prognozowane oddziaływania, zachodzi potrzeba wykonania pomiarów kontrolnych weryfikujących założenia projektowe w zakresie oddziaływania akustycznego, co uwzględniono w orzeczeniu niniejszej decyzji. Natomiast co do oceny jakości wykonania prac budowlanych, kompetencje w tym zakresie należą do organu nadzoru budowlanego, RDOŚ nie posiada zatem żadnych uprawnień w tym zakresie, poza tym niniejsza decyzja nie stanowi wytycznych dla organów nadzoru budowlanego, gdyż organy te obowiązują odrębne przepisy.

Obowiązujące przepisy wymagają również, aby organ administracji publicznej przed wydaniem decyzji umożliwił stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W związku z powyższym, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa obwieszczeniem z dnia 24.01.2024 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.31 poinformował strony postępowania o zebraniu materiału dowodowego umożliwiającego wydanie wnioskowanej decyzji, jak również o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały przedstawione również żadne uwagi do sprawy, dlatego też bazując na podstawie zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ wydał w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) wnioskowaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Podstawą prawną do wydania przedmiotowej decyzji był również art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, wskazujący, iż dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz art. 82 i art. 85 ww. ustawy określający zakres treści i uzasadnienia decyzji dla inwestycji wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Niniejsza decyzja została wydana także w oparciu o art. 104 Kpa stanowiący, iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji oraz art. 108 dotyczący nadania przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Powyższy zapis nie dotyczy jednak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla linii kolejowej.

Celem planowanego przedsięwzięcia jest polepszenie warunków eksploatacyjnych i ekonomicznych utrzymania linii kolejowych będących przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zwiększenie korzyści społecznych poprzez poprawę i rozbudowę infrastruktury technicznej oraz zwiększenie przepustowości linii. Przedsięwzięcie jest zgodne z celami dokumentów strategicznych na poziomie międzynarodowym, europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym.

Linie kolejowe nr 408, 409, 432, 851, 273, 351 objęte zakresem niniejszego przedsięwzięcia wchodzi 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.

Linie kolejowe nr 406 i 433 nie wchodzi w skład transeuropejskiej sieć transportowej (TEN-T).

Szacunkowa łączna powierzchnia terenu objęta przedsięwzięciem wynosi 192 ha. Natomiast zakres rzeczowy obejmuje następujące elementy:

- kompleksową modernizację toru nr 1 oraz rozbudowę linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce poprzez dobudowę drugiego toru wraz z podwyższeniem prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do  $V=160$  km/h oraz  $V=120$  km/h dla pociągów towarowych;
- elektryfikację linii kolejowej nr 408 w zakresie nowo budowanego toru nr 2 na odcinku: Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce;
- elektryfikację torów nr 21, 23, 25, 26, 27, 28 i 29 na stacji Szczecin Główny,

- kompleksową modernizację toru nr 1 oraz rozbudowę linii kolejowej nr 409 na odcinku Szczecin Gumieńce - Granica Państwa (Tantow) poprzez dobudowę drugiego toru wraz z podwyższeniem prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do  $V=160$  km/h oraz  $V=120$  km/h dla pociągów towarowych;
- elektryfikację linii kolejowej nr 409 na odcinku Szczecin Gumieńce - Granica Państwa (Tantow) z punktem zmiany napięcia ze zmiennego 15 kV na stałe 3 kV (km proj. ok. 9,923) na szlaku pomiędzy granicą a planowaną stacją Kołbaskowo (km proj. ok. 7+641);
- budowę PT Kołbaskowo i KS Szczecin Gumieńce wraz z linią zasilającą 2 x 15 kV kablową i napowietrzną;
- kompleksową modernizację stacji Szczecin Gumieńce wraz z przystosowaniem jej do przyjmowania pociągów o długości 750 m;
- budowę nowych przystanków osobowych: Szczecin Pomorzany Południowe, Warzymice, Przeclaw;
- budowę nowej stacji kolejowej Kołbaskowo na linii kolejowej nr 409 w celu kończenia biegu pociągów uruchamianych w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej;
- przebudowę bądź likwidację wszystkich przejazdów kolejowo – drogowych i przejść krzyżujących się z przebudowywanymi liniami kolejowymi;
- likwidację wybranych przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść i zastąpienie ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi bądź przejściami pod torami;
- przebudowę istniejących przejazdów kolejowo – drogowych wraz z dojazdami w zakresie wynikającym z konieczności dostosowania układu drogowego do nowoprojektowanego układu torowego;
- budowę przejść pod torami;
- budowę i przebudowę istniejących dróg w zakresie wynikającym z konieczności ich dostosowania do przebudowywanych nowoprojektowanych obiektów inżynierskich i inżynieryjnych;
- budowę, przebudowę i rozbiórkę układów drogowych w zakresie zapewniającym należyte funkcjonowanie infrastruktury drogowej w rejonie inwestycji wraz z zapewnieniem dojazdów i dojść do infrastruktury kolejowej;
- modernizację linii kolejowych nr 432, 433, 851, 351, 429 oraz 406;
- budowę toru do odstawiania wagonów z towarem niebezpiecznym na stacji Szczecin Gumieńce;
- budowę i przebudowę układu odwodnienia linii kolejowych;
- przebudowę układu torowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą na stacji Szczecin Główny wraz głowicą południowo – zachodnią i północno-wschodnią;
- budowę nowego peronu nr 5 oraz przebudowę peronu nr 4 na stacji Szczecin Główny w okolicy lokomotywni wraz z zapewnieniem dojścia w postaci kładki prowadzącej z istniejących peronów wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- budowę, przebudowę, remont oraz rozbiórki obiektów inżynieryjnych;
- przystosowanie torów do przenoszenia maksymalnych nacisków na oś 221 kN;
- budowę nastawni Kb Kołbaskowo, Gm Szczecin Gumieńce, SW Szczecin Wzgórze Hetmańskie, Stobno Szczecińskie oraz Szczecin Wstowo;
- budowę nowego budynku LCS Szczecin ok. km 1+215 LK 408;
- rozbiórki obiektów kubaturowych;
- przebudowę, budowę, rozbiórki sieci sanitarnych (wodociągowych, gazowych, c.o. kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna) w zakresie przebudowy kolizji;
- przebudowę, budowę i rozbiórkę sieci energetycznych, sieci trakcyjnej i LPN dla potrzeb linii kolejowej oraz w zakresie przebudowy kolizji;
- zabudowę nowych komputerowych urządzeń SRK wewnętrznych oraz zewnętrznych na stacjach Szczecin Gumieńce, Szczecin Wzgórze Hetmańskie, Szczecin Wstowo, Kołbaskowo; Stobno Szczecińskie;

- na stacji Szczecin Główny planuje się rozbudowę istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz dostosowanie istniejących urządzeń do nowego układu torowego na tej stacji lub wymianę urządzeń srk na nowe;
- zabudowę nowych blokad liniowych pomiędzy posterunkami;
- zabudowę urządzeń i systemów telekomunikacyjnych tj.: elementy wykonawcze Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP), system Monitoringu Wizyjnego, budowa linii kablowych, system łączności technologicznej, system radiołączności kolejowej, system TVu oraz system sygnalizacji włamania i pożaru.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano m.in. wpływ planowanej inwestycji na: objęte ochroną gatunki i siedliska, formy ochrony przyrody obszary Natura 2000 i korytarze ekologiczne, wody powierzchniowe i podziemne, gleby, powietrze, oddziaływanie akustyczne, gospodarkę odpadami i gospodarkę wodno-ściekową, zabytki, zdrowie i życie ludzi.

Prace w ramach przedmiotowego zadania wchodzą w zakres: branży torowej, branży drogowej, obiektów inżynierskich, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń i linii telekomunikacyjnych, branży elektroenergetycznej, branży konstrukcyjno - budowlanej, branż towarzyszących (np. odwodnienie, sieci sanitarne, elektryczne w tym sieci trakcyjnej), roboty ziemne.

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych i torowych (np. ładowarek, koparek, dźwigów, wagonów do transportu i wbudowywania podsypki, pociągów do wymiany torów). Do transportu sprzętu i materiałów budowlanych wykorzystywane będą istniejące drogi oraz linie kolejowe. Roboty wykonywane będą przy użyciu sprzętu ciężkiego, ale także ręcznie (ze względu na charakter prac), część maszyn będzie dostosowana do poruszania się po torach, również większość prac będzie wykonywana z torowiska. Technologia robót przewiduje wykorzystanie gotowych prefabrykatów, a przy wykonaniu elementów monolitycznych na budowie (żelbet) będą wykorzystywane materiały przygotowane głównie poza zapleczem budowy, przywiezione jako gotowe do wbudowania (przycięte pod wymiar zbrojenie, beton z wytwórni), nie wymagające obróbki na zapleczu czy placu budowy. Demontaż oraz montaż nawierzchni przejazdów kolejowo – drogowych prowadzony będzie z wykorzystaniem dźwigów kolejowych oraz drezyn na terenie kolejowym, z czasowym zajęciem pasa drogowego. Dźwigi kolejowe oraz drezyny wykorzystywane będą również przy pracach remontowych obiektów inżynierskich. W przypadku obiektu w km 2+507 LK 408 (przebudowa podpory wiaduktu drogowo-tramwajowego), prace wykonywane będą metodą iniekcji z wykorzystaniem technologii jet-grouting.

W trakcie realizacji całego przedsięwzięcia wymagane będzie zużycie określonej ilości surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii. Wielkość zużycia zależeć będzie od wielu czynników m.in.: od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, itp.

Przewiduje się wykorzystanie następujących surowców i materiałów:

- szyny – ok. 418 Mg,
- podkłady strunobetonowe – ok. 5800 szt.,
- tłuczeń kamienny – ok. 8874 m<sup>3</sup>,
- kruszywo łamane (warstwa ochronna) – ok. 8004 m<sup>3</sup>,
- geowłóknina (warstwa ochronna) – ok. 24360 m<sup>2</sup>,
- studnie drenażowe i zbiorcze (odwodnienie torów) – ok. 12 szt.,
- rury drenarskie (odwodnienie torów) – ok. 600 m,
- izolacyjne wkładki dociskowe – ok. 23200 szt.,
- łąpki sprężyste SB (element nawierzchni - mocowania szyn) – ok. 23200 szt.,
- przekładki podszynowe – ok. 11600 szt.

Szacuje się, że zużycie wody związane z robotami betoniarskimi oraz zużycie na cele socjalno – bytowe będzie wynosiło ok. 30 m<sup>3</sup>/mc. Woda na cele budowlane pobierana będzie z istniejących wodociągów lub dostarczana beczkowozami. Woda przeznaczona do wykorzystania przez pracowników będzie dostarczana w butlach w ilości zależnej od ilości pracujących osób i warunków atmosferycznych. Ilość zużytego paliwa będzie związana z zastosowaną technologią oraz organizacją pracy na budowie oraz będzie zależeć od wykonawcy robót. Szacuje się zużycie miesięczne paliw ok 4 000 dm<sup>3</sup>/mc w okresach największego nasilenia prac.

Na etapie budowy energia będzie pobierana na podstawie oddzielnej umowy z dystrybutorem zewnętrznym lub będzie wytwarzana na placu budowy, przy użyciu agregatów. Energia elektryczna na potrzeby oświetlenia, monitorowania, tablic informacyjnych oraz innych może być dostarczana z różnych źródeł (PGE, energetyki kolejowej lub na podstawie oddzielnych umów z dystrybutorem). Zapotrzebowanie na energię nie powinno przekraczać 0,6 MWh/mc.

W trakcie eksploatacji konieczne będzie jedynie prowadzenie typowych prac utrzymaniowych zapewniających prawidłowe funkcjonowanie linii kolejowych polegające między innymi na regularnym odchwaszczaniu podtorza, smarowaniu rozjazdów, utrzymaniu porządku i czystości na peronach i w torach, kontroli i oczyszczaniu odwodnienia). W przeciągu kilku lat od zakończenia robót nie przewiduje się wykonywania prac wymagających użycia ciężkiego sprzętu (poza sytuacjami awaryjnymi).

### Wariantowanie przedsięwzięcia

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w procedurze zmierzającej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach elementem obligatoryjnym jest analiza wariantowa, uwzględniająca rozpatrzenie kilku wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, racjonalnego wariantu alternatywnego oraz racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. W przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, teren inwestycji pozostanie w stanie istniejącym i tym samym nie dojdzie do bezpośredniej ingerencji w środowisko naturalne, nie pojawią się żadne negatywne oddziaływania na środowisko związane z zajęciem terenów pod nową infrastrukturę kolejową, jednak zaniechanie modernizacji linii kolejowych 408 i 409 nie pozwoli na realizację celów, jakie przedmiotowe przedsięwzięcie ma spełnić, tj. poprawę komfortu podróży i znaczące skrócenie czasu przejazdu dla pasażerów.

Główna różnica pomiędzy analizowanymi wariantami polega na niepodejmowaniu w wariantcie alternatywnym działań w zakresie dobudowy drugiego toru na LK 408 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Pomorzany Południowe (punkt styku linii 351 i 408) od km 1,013 do km 2,600 (km istniejący), brak działań związanych z przebudową układu torowego na stacji Szczecin Główny i budową peronu nr 5. Analizowane warianty różnią się również ilością obiektów inżynierskich planowanych do budowy i przebudowy oraz zmianami w realizacji przebudowy ul. Do Rajkowa i budowie drogi równoległej wzdłuż LK 409. W wariantcie proponowanym do realizacji, w zakresie budowanych skrzyżowań dwupoziomowych planuje się:

- zamiast przejazdu w poziomie szyn w ciągu ul. Do Rajkowa (w km istn. 1,138 linii kolejowej nr 409) - budowę nowego wiaduktu kolejowego, wraz z poprowadzeniem drogi powiatowej pod wiaduktem. Wraz z przebudową ul. Do Rajkowa przewidziano przebudowę wlotów dróg podporządkowanych. Dla terenów „odciętych” od dostępu do drogi publicznej przyległych do ul. Do Rajkowa przewidziano przebudowę lub budowę dróg dojazdowych. Dla ul. Do Rajkowa założono parametry techniczne jak dla drogi klasy Z, budowę chodnika oraz ciągu pieszorowerowego. Długość przebudowy ul. Do Rajkowa wynosi około 470 m a dróg podporządkowanych i równoległych w rejonie nowopowstałego skrzyżowania dwupoziomowego około 1050 m;
- na ul. Cukrowej – ze względu na rozbudowę LK408 (budowa rozjazdów w miejscu istniejącego przejazdu) oraz istniejące natężenie ruchu drogowego wynoszące ponad 10 000 pojazdów na dobę - budowę wiaduktu kolejowego wraz z poprowadzeniem drogi powiatowej pod wiaduktem. Wraz z przebudową ul. Cukrowej przewidziano budowę i przebudowę układu drogowego zlokalizowanego w sąsiedztwie nowopowstałego skrzyżowania dwupoziomowego obejmującego między innymi ulicę Janiny Smoleńskiej – Husarów wraz z budową pętli autobusowej w nowej lokalizacji, wloty skrzyżowań dróg podporządkowanych, drogi dojazdowe do terenów kolejowych i nieruchomości zlokalizowanych w sąsiedztwie. Planuje się dostosowanie projektowanej ul. Cukrowej do parametrów drogi klasy L, wraz budową zatok autobusowych, ścieżek rowerowych i chodników wraz z zapewnieniem komunikacji z peronami na stacji Szczecin Gumieńce. Długość przebudowy ul. Cukrowej wynosi około 620 m a dróg podporządkowanych i równoległych (w tym dróg wewnętrznych) w rejonie nowopowstałego skrzyżowania dwupoziomowego około 1650 m.



Wariant alternatywny zakłada, że w przypadku nowobudowanych skrzyżowań dwupoziomowych planuje się:

- zamiast przejazdu, w km ok 0+900 planuje się budowę nowego wiaduktu drogowego, wraz z nowym układem drogowym (zmiana przebiegu drogi powiatowej) - przebudowę drogi Do Rajkowa i włączenie jej poprzez nowoprojektowane rondo w ulicę Cukrową oraz w DK 13. Wzdłuż drogi zaplanowano chodnik, wzdłuż DK 13 planuje się przebudowę istniejącego chodnika wraz ze ścieżką rowerową. Przy zamkniętym przejeździe zaplanowano bitumiczne place do zawracania. Długość przebudowy drogi to 1090 m, a długość przebudowywanych wlotów skrzyżowania to 507 m. Szerokość drogi to 6 m;
- na ul. Cukrowej - ze względu na rozbudowę LK408 - budowę tunelu drogowego wraz z przebudową układu drogowego (budowa drogi dojazdowej do budynków sąsiadujących z drogą, budowa zajezdni autobusowej w nowej lokalizacji); dostosowanie projektowanej drogi do parametrów drogi klasy G oraz ciąg pieszo-rowerowy.

Wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, dokonano na podstawie szeregu kryteriów właściwych dla poszczególnych wariantów inwestycji, przypisując im odpowiednią wagę. Przy porównaniu wariantów zakresu prac na liniach kolejowych wzięto pod uwagę m.in. liczbę budynków mieszkalnych, dla których stwierdzono ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, wpływ przedsięwzięcia na klimat i zmian klimatycznych na przedsięwzięcie, śmiertelność zwierząt, wpływ na siedliska przyrodnicze i gatunki chronione, liczbę przecinanych obszarów chronionych, wpływ na korytarze ekologiczne, kolizje z zabytkami i stanowiskami archeologicznymi, likwidację przejazdów i „dzikich przejść”, wyburzenia budynków mieszkalnych, zajętość terenu, ingerencję w koryta cieków istotnych z punktu widzenia JCWP (ilość rozbiórek i budowy nowych obiektów). Analiza porównawcza wykazała, że oba rozpatrywane warianty w jednakowy sposób oddziaływać będą na środowisko, przy czym oba warianty są wariantami akceptowalnymi z punktu widzenia środowiska. Skala oddziaływania przedsięwzięcia będzie ograniczona z uwagi na fakt, że obejmuje ono istniejące linie kolejowe. Prace realizowane będą w głównej mierze na istniejących terenach kolejowych, przekształconych. Poszerzenie obecnie zagospodarowanych terenów wystąpi przede wszystkim w miejscach, gdzie projektowane są dodatkowe tory, przy czym w dalszym ciągu będą to prace prowadzone w nawiązaniu do istniejących terenów kolejowych i w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Dodatkowo omawiany teren charakteryzuje się niskimi walorami przyrodniczymi, a większość występujących gatunków jest szeroko rozpowszechniona, charakteryzująca się dużym spektrum możliwych do zajmowania siedlisk, a w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przewiduje się szereg działań chroniących środowisko w odniesieniu do wszystkich komponentów środowiska. W zakresie oddziaływania na zabytki oraz krajobraz kulturowy oba rozpatrywane warianty będą w jednakowy sposób oddziaływać. Niezależnie od wyboru wariantu wszelkie prace ingerujące w obiekty zabytkowe będą musiały zostać uzgodnione z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i przeprowadzone zgodnie z ustalonymi warunkami. W obu wariantach planuje się wyburzenie 1 budynku mieszkalnego (pustostan). Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zajęciem terenu o powierzchni około 192 ha w wariantcie proponowanym do realizacji oraz około 194 ha w wariantcie alternatywnym. W stosunku do ogólnej powierzchni przedsięwzięcia różnica 2 ha pomiędzy wariantami nie stanowi jednak istotnego czynnika różnicującego oddziaływanie wariantów na środowisko. Na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej do realizacji wybrano wariant W5 – zmodyfikowany. W związku z porównywalnym oddziaływaniem analizowanych wariantów na środowisko, wyboru wariantu dokonano na podstawie oczekiwanych rezultatów przedsięwzięcia. Do realizacji wybrano wariant zapewniający osiągnięcie zakładanych korzyści ekonomicznych, eksploatacyjnych i społecznych, przy jednoczesnej minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na środowisko.

#### Klimat akustyczny

Linie kolejowe objęte opracowaniem przebiegają zarówno przez mocno zurbanizowany obszar Szczecina, cechujący się wysoką gęstością zabudowań, jak i przez obszary podmiejskie i wiejskie, charakteryzujące się zabudową o charakterze głównie rozproszonym.

Etap realizacji przedsięwzięcia należy zakwalifikować do warunków odbiegających od normalnych, gdzie standardy akustyczne środowiska nie zostały określone. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu w związku z prowadzonymi pracami budowlanymi analizowanych linii kolejowych będzie uzależniony od rodzaju i liczby użytego sprzętu, a niekorzystny wpływ na klimat akustyczny w otoczeniu robót ma przede wszystkim duża koncentracja pracujących maszyn i urządzeń. Realizacja inwestycji wiąże się z wykorzystaniem urządzeń o znacznej emisji hałasu/mocy akustycznej (np.: wyrównywanie spychaczem, szlifowanie szyn, podbicie toru). Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ ma, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, również czas trwania prac budowlanych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia w rejonie jego lokalizacji mogą wystąpić okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu, przejazdami pojazdów transportujących urządzenia przeznaczone do montażu oraz materiały budowlane. Wszystkie źródła hałasu na etapie realizacji będą źródłami ruchomymi. Zarówno ich miejsce pracy jak i czas pracy zależy od stanu zaawansowania prac budowlanych, potrzeb transportowych, potrzeb przeładunkowych. Na terenie inwestycji, w przeważającym czasie będą prowadzone jednocześnie prace budowlane, rozbiórkowe i prace ziemne w różnych miejscach terenu inwestycji.

Zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2023 r., poz. 54) w trakcie prowadzenia prac budowlanych inwestor jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska, co powinno być realizowane poprzez zapewnienie odpowiednich warunków prowadzenia prac, zachowanie zasad organizacyjno-porządkowych, które pozwolą ograniczyć oddziaływanie fazy realizacji przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko prace budowlane powinny być prowadzone w sposób zapewniający ich sprawną i możliwie najszybszą realizację, a w trakcie prowadzonych prac powinna być stosowana najmniej uciążliwa pod względem akustycznym technologia. Wykorzystywane powinny być wyłącznie sprawne maszyny i urządzenia o ważnych przeglądach technicznych, spełniające wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.), nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas powinny być wyłączane. W sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie prowadzenie prac budowlanych oraz używanie urządzeń stanowiących źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej dopuszczalne jest w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Jednocześnie zaznacza się, że prace które ze względu na technologię budowy nie mogą zostać przerwane i muszą być wykonywane w systemie ciągłym, mogą być prowadzone również w pozostałych godzinach, niemniej jednak nie mogą one stanowić znaczącej uciążliwości dla okolicznych mieszkańców. Natomiast negatywne oddziaływania fazy realizacji będzie mieć charakter tymczasowy i ograniczy się do okresu trwania robót budowlanych.

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu będzie zarówno odcinek linii kolejowej, jak i odcinek drogowy. Obliczenia propagacji hałasu przenikającego do środowiska wykonano przy zastosowaniu programu SoundPLAN 8.2. Użyty model emisji oparty jest na metodyce opisanej w normie PN-ISO9613-2:2002 Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania. Do oceny oddziaływania akustycznego planowanej linii kolejowej wykorzystano europejską metodykę CNOSSOS-EU. Obliczenia akustyczne dla stanu projektowanego wykonano w siatce obliczeniowej o rozmiarze 10 m na wysokości 4 m nad poziomem terenu. Ocena poziomu hałasu przeprowadzona została dla hałasu kolejowego dla fazy eksploatacji inwestycji z uwzględnieniem pory dziennej i nocnej. W obliczeniach uwzględniono obiekty ekranujące. Do modelu akustycznego wprowadzono dane o prognozowanym natężeniu ruchu na liniach kolejowych. LK408 Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce, LK408 Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecińskie, LK409 Szczecin Gumieńce – Kołbaskowo, LK409 Kołbaskowo – granica państwa, LK432 Szczecin Wstowo – Szczecin Turzyn, LK433 Szczecin Główny – Szczecin Wzgórze Hetmańskie, LK433 Szczecin Wzgórze Hetmańskie – Szczecin Gumieńce, LK851 Szczecin Wstowo – Szczecin Gumieńce dla roku 2029. Z danych zawartych w raporcie (tabela 4.1) wynika, że największego natężenia ruchu pociągów należy spodziewać się w porze dziennej, na odcinkach LK nr 408 Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce, Szczecin Gumieńce – Stobno Szczecińskie, LK nr 409 Szczecin Gumieńce – Kołbaskowo, Kołbaskowo – granica państwa, LK 433 Szczecin Główny – Szczecin Wzgórze Hetmańskie. W ramach analizy wykonano symulację, która pozwoliła uzyskać prognozowane poziomy hałasu na elewacjach budynków chronionych akustycznie położonych najbliżej względem linii kolejowych, a także na granicy terenów rekreacyjno-

wypoczynkowych. Wykonano także obliczenia w siatce punktów, których wyniki przedstawiono w formie izolinii dopuszczalnych poziomów hałasu. W oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 112) określono dopuszczalne poziomy dźwięku dla terenów chronionych akustycznie wokół analizowanego przedsięwzięcia.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że w przypadku przedsięwzięcia może wystąpić ponadnormatywne oddziaływanie na klimat akustyczny przyległych terenów chronionych. Jako rozwiązanie techniczne, ograniczające oddziaływanie akustyczne przedmiotowej linii kolejowej przewiduje się zastosowanie w miejscach niewielkich przekroczeń (do 1,5 dB) absorberów przyszynowych, a w przypadku wyższych przekroczeń budowę ekranów akustycznych. Natomiast ze względu na brak aktualnego zagospodarowania działek 14/10, 14/11 i 14/12 obręb Rajkowo, gm. Kołbaskowo, przewidzianych zgodnie z MPZP pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, zdecydowano o pozostawieniu rezerwy terenowej (w km istniejącym LK 409 od 1+372 do 1+726) pod budowę ewentualnych ekranów akustycznych. Wszystkie ekrany akustyczne powinny cechować się wskaźnikiem oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych (DLR) min. 30 dB (klasa B3). Ponadto, ekrany pochłaniające winny posiadać wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku (DL) min. 8 dB, tj. klasa A3.

Zgodnie z przeprowadzoną analizą, przedmiotowe zabezpieczenia są wystarczające do dotrzymania poziomów normatywnych na terenach podlegających ochronie przed hałasem przyległych do analizowanych linii kolejowych. Niemniej jednak, zważywszy, że wyniki analizy mają jedynie charakter prognostyczny, w celu weryfikacji skuteczności zastosowanych rozwiązań, w pierwszym roku po oddaniu do użytkowania całości inwestycji należy wykonać analizę porealizacyjną. Pomiarami hałasu, należy objąć wszystkie lokalizacje, gdzie zastosowano rozwiązania ograniczające emisję hałasu w postaci ekranów akustycznych i absorberów przyszynowych; pomiary powinny również uwzględniać tereny aktualnie niezabudowane, gdzie pozostawiono rezerwę terenową pod ewentualną budowę ekranów akustycznych - w ciągu działek ewidencyjnych 14/10, 14/11, 14/12, obręb Rajkowo, gmina Kołbaskowo.

Na etapie eksploatacji może dochodzić do kumulacji oddziaływania akustycznego linii kolejowych nr 351, 408, 409, 406, 429, 432, 433, 851 oraz dróg miasta Szczecin, w tym drogi krajowej DK13 i drogi szybkiego ruchu A6. Jak wynika z przeprowadzonej analizy, oddziaływanie akustyczne po zastosowaniu środków minimalizujących nie będzie powodowało przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. W przypadku oddziaływania akustycznego dróg, z uwagi na wysokie natężenia ruchu drogowego, w szczególności drogi A6 i DK13, stanowią one dominujące źródło hałasu w ich sąsiedztwie. Niemniej jednak, w przedmiotowym przypadku do kumulacji oddziaływania akustycznego ruchu kolejowego i drogowego może dochodzić głównie w rejonie, gdzie nie występują zabudowania mieszkalne.

### Drgania

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wykonywania prac powodujących znaczącą emisję drgań do środowiska.

Jak wynika z raportu oos, w celu oceny emisji drgań powodowanych przez przejazdy pociągów na linii kolejowej objętej niniejszym zadaniem inwestycyjnym, przeanalizowano wyniki uzyskane w ramach odrębnego sprawozdania z badania oceny wpływu drgań przekazywanych przez podłoże na budynki oraz w celu ustalenia wielkości wpływów dynamicznych na ludzi przebywających w budynkach zgodnie z normą PN-85/B-02170: „Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki” i PN-88/B-02171: „Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach”, wykonane w 2013 r. przez Instytut Mechaniki Budowli – Laboratorium Badania Odkształceń i Drgań Budowli Politechniki Krakowskiej na zlecenie firmy EKKOM Sp. z o.o. Założono analogicznie, że na analizowanych liniach kolejowych, po których będą się poruszać składy o podobnej prędkości oraz strukturze rodzajowej pociągów pasażerskich i towarowych, drgania powodowane przez przejazdy taboru kolejowego nie będą odczuwalne dla konstrukcji sąsiadujących z liniami kolejowymi budynków oraz nie przekroczą progu odczuwalności drgań na ludzi przebywających w budynkach. W ramach modernizacji istniejących linii kolejowych zmniejszenie wpływu drgań zostanie zapewnione poprzez zastosowanie nowych szyn nieposiadających uszkodzeń (np. wybuksowań, złuszczeń, zużycia falistego, zagniecień, pęknięć itp.),

utwardzenie podbudowy toru oraz zastosowanie mocowania sprężystego szyn.

### Zanieczyszczenie powietrza

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza, które będzie związane głównie z pracą silników środków transportowych, maszyn i sprzętu budowlanego, emisją pyłów w trakcie prowadzonych prac ziemnych i transportowych (w szczególności po terenach nieutwardzonych). Emitowane będą głównie tlenki azotu, dwutlenek siarki oraz pyły. Oddziaływanie to będzie typowe dla etapu inwestycyjnego, będzie miało charakter nieorganizowany i będzie ograniczone głównie do miejsc prowadzenia prac i ich sąsiedztwa. W celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem powietrza, prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający pylenie, w szczególności poprzez optymalne planowanie transportów związanych z budową, w celu minimalizacji liczby przejazdów, zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy (zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych), transport materiałów sypkich środkami transportu zabezpieczonymi plandekami, ostrożne prowadzenie rozładunku i przemieszczania materiałów budowlanych. W okresie bezdeszczowym z utrzymującą się wysoką temperaturą, w miejscach zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów mieszkalnych należy zraszać miejsca narażone na pylenie, oczyszczać środki transportowe wyjeżdżające z terenu budowy oraz czyścić drogi dojazdowe w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji. W granicach zaplecza budowlanego należy zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku, w celu ograniczenia nadmiernej emisji spalin należy unikać pozostawiania maszyn i pojazdów na biegu jałowym podczas przerw w ich pracy.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Planowane przedsięwzięcie należy zaliczyć do inwestycji, które wpływają na ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu oraz do zwiększenia efektywności wykorzystania energii. Nastąpi to zarówno dzięki przejściu części ruchu z transportu drogowego emitującego znacznie więcej gazów cieplarnianych do atmosfery niż transport kolejowy, a także elektryfikacji linii nr 409 i 408 (toru nr 2).

W zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne nie przewiduje się kumulacji oddziaływań z uwagi na elektryfikację linii.

### Emisja w zakresie pola elektromagnetycznego.

Podczas realizacji przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane żadne urządzenia, których praca mogłaby powodować zagrożenia dla środowiska w zakresie emisji pola lub promieniowania elektromagnetycznego.

Zakres prac przewidzianych w ramach analizowanego przedsięwzięcia pociągnie za sobą konieczność budowy infrastruktury systemów srk, elektroenergetycznych i teletechnicznych. Z raportu wynika, że w granicach przedmiotowego przedsięwzięcia nie występują istotne zagrożenia dla środowiska spowodowane emisją promieniowania elektromagnetycznego związanego z eksploatacją urządzeń i instalacji systemów elektroenergetyki, systemów łączności i transmisji danych oraz srk. W przypadku przewidywanych do budowy urządzeń radiołączności (maszty antenowe o wysokości minimum 6 m), jest to promieniowanie bezpieczne, a montaż tych urządzeń jest dopuszczony w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi.

### Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i środowisko gruntowo - wodne

W celu oszacowania wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, przeprowadzone zostało rozpoznanie warunków geologicznych, hydrogeologicznych i hydrologicznych w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia.

Przebieg linii kolejowych nie przecina złóż występowania surowców naturalnych oraz terenów i obszarów górniczych. Wymienione tereny nie występują również w buforze 100 metrów wyznaczonym od terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie. Na terenie, na którym realizowane będzie

przedsięwzięcie oraz w buforze 100 metrów wyznaczonym od tego terenu nie występują osuwiska i tereny zagrożone ruchami masowymi.

Analizowane przedsięwzięcie położone jest w odległości ok. 60 km od obszarów wybrzeży oraz obszarów morskich. Pod względem hydrologicznym omawiane przedsięwzięcie znajduje się w dorzeczu Odry, w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego. Trasa przebiegu planowanej inwestycji przecina w kilku miejscach istniejące ciek wodne/rowy melioracyjne, w tym Dopływ z Warzymic, ciek Bukowa i rzekę Odrę. W sąsiedztwie przedmiotowych linii kolejowych w zasięgu oddziaływania od skraju torów zidentyfikowano 18 zbiorników wodnych, natomiast analizowane linie kolejowe nie przecinają żadnego z nich. Zgodnie z Hydroportalem Informatycznego Systemu Osłony Kraju (ISOK), linie kolejowe, na których planuje się prace związane z torowiskiem, znajdują się poza granicami obszaru szczególnego zagrożenia powodzią, o którym mowa w art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 z późn. zm.). Natomiast obszary szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Odry o średnim prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi (Q1%) przecinają teren, na którym są planowane prace z branży SRK w km ok. 208+195 LK 351 (km istniejący) oraz przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie (ok. 70 m) LK 408 w rejonie stacji Szczecin Główny. Analizowane linie kolejowe nie przecinają stref ochronnych ujęć wód. Inwestycja częściowo zlokalizowana jest w granicach obszaru Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 122 – Dolina kopalna Szczecin, dla którego nie wyznaczono obszaru ochronnego. Ze względu na fakt, iż użytkowy poziom wodonośny jest przykryty warstwą słabo przepuszczalnych glin o miąższości przekraczającej zwykle 15 m, można stwierdzić, że jest on dobrze chroniony przed zanieczyszczeniami antropogenicznymi, mogącymi migrować z powierzchni terenu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie wiązać się z przeprowadzeniem robót ziemnych na znaczną skalę i przemieszczaniem istotnych objętości mas ziemnych. Przed rozpoczęciem prac budowlanych konieczne będzie usunięcie roślinności oraz mechaniczne zdjęcie warstwy humusu. Humus zostanie zdjęty z powierzchni całego pasa projektowanych robót ziemnych z całej głębokości jego zalegania. Usunięta w trakcie wykonywania wykopów gleba oraz warstwa humusu powinny być składowana w pobliżu prowadzonych prac/zapleczy budowy w formie nasypów bądź przyzmyk wykorzystana w sposób maksymalny przy pracach wykończeniowych.

Na etapie realizacji inwestycji główne zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego związane będą z pracami ziemnymi towarzyszącymi realizacji przedsięwzięcia, budowie dróg oraz przebudowie i budowie nowych obiektów inżynierskich, a także przebudowie i rozbudowie systemu odwadniającego. Zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego związane będą również funkcjonowaniem zaplecza socjalnego (ścieki bytowe), zaplecza technicznego oraz baz sprzętów i materiałów. W związku z tym zaplecza budowy w pierwszej kolejności należy lokalizować na terenach przekształconych antropogenicznie, z uwzględnieniem zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, poza obszarami wrażliwymi, w tym obszarami: zagrożenia powodzią, podmokłymi, w sąsiedztwie cieków oraz w miarę możliwości poza obszarami chronionymi. Zaplecza powinny posiadać utwardzoną/szczelną nawierzchnię oraz być wyposażone w przenośne sanitariaty do gromadzenia ścieków bytowych. Faza realizacji inwestycji będzie wymagała również czasowego zajęcia terenu przeznaczonego na drogi dojazdowe do placu budowy oraz na zaplecza budowy. Czasowe zajęcie powierzchni będzie procesem odwracalnym. Po zakończeniu budowy teren zostanie uporządkowany i zrehabilitowany.

W fazie realizacji, prowadzone prace budowlane mogą przyczynić się do potencjalnego zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych, do którego może dojść w wyniku: bezpośredniego wycieku substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych do wód powierzchniowych, krótkotrwałego i lokalnego zaburzenia przepływu wody w miejscach, gdzie będą budowane/przebudowywane przepusty w korytach cieków, krótkotrwałego i lokalnego zwiększenia zamulenia cieków w wyniku podniesienia osadów dennych podczas rozbiórki i budowy obiektów inżynierskich, krótkotrwałego i lokalnego wystąpienia wahań zwierciadła wód gruntowych w wyniku konieczności odwodnienia wykopów.

Prace w obrębie koryt cieków, takie jak: umocnienia, prace konserwacyjne lub na obiektach należy prowadzić z użyciem maszyn i urządzeń sprawnych technicznie, w sposób niepowodujący nadmiernego zanieczyszczenia wód zawiesiną (z zachowaniem szczególnej ostrożności, stosowaniem platform roboczych, siatek metalowych o odpowiednio małych oczkach, zasieków, grodzień itp.). Dodatkowo - prace w obrębie koryt cieków naturalnych z wykorzystaniem maszyn budowlanych w miarę

możliwości należy wykonywać ze stanowisk brzegowych. Na terenie budowy powinna znajdować się odpowiednia ilość materiałów sorpcyjnych, pozwalająca na szybkie i skuteczne ich użycie w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych – wycieków, rozlewów substancji niebezpiecznych.

Na etapie budowy odwodnienie wykopów będzie realizowane poprzez bezpośrednie pompowanie wody z wykopu do istniejącego systemu odwodnienia torowiska lub poprzez zastosowanie zestawu igłofiltrów. Odwodnienie będzie miało charakter tymczasowy i będzie dotyczyło niewielkich głębokości. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki technologiczne, natomiast ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych sanitariatach i systematycznie odbierane przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planowana jest zmiana przebiegu dopływu Dopływu z Warzymic (pełniącego funkcję rowu melioracyjnego, km projektowany ok 2+988 LK409), ze względu na kąt skrzyżowania projektowanego przepustu z linią kolejową. Nie przewiduje się znaczącego wpływu na wskazany ciek ze względu na zachowanie spadku zbliżonego do naturalnego, prace będą prowadzone jedynie w niezbędnym zakresie z odpowiednią ich organizacją.

Planowane torowisko będzie miało zapewnione właściwe odprowadzenie wód opadowych spływających z korony torowiska oraz w miejscach o osłabionej filtracji, dlatego też na całej długości linii objętej zakresem rzeczowym przewiduje się odnowienie lub budowę nowych systemów odwodnienia, w tym również budowę kanalizacji deszczowej dla potrzeb przebudowywanych dróg, obiektów inżynierskich i obiektów kubaturowych projektowanych w zakresie pozostałych branż. W przypadku braku możliwości grawitacyjnego odprowadzenia wód zastosowane zostaną przepompownie wód deszczowych. Odwodnienie torów będzie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe do projektowanych rowów przytorowych (umocnionych i nieumocnionych) lub odwodnienia wgłębnego – drenaż torowy. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych z całego obszaru opracowania będzie istniejąca kanalizacja deszczowa, rowy, cieki naturalne lub ziemia (w przypadku korzystnych warunków gruntowych). W przypadku niewystarczającej przepustowości istniejących odbiorników zastosowana zostanie retencja. W tym miejscu należy zaznaczyć, że wskazane jest, aby nie zrzucać wód opadowych bezpośrednio do wód rzek: Bukowa i Dopływ z Warzymic. Duża liczba wydanych pozwoleń wodnoprawnych na zrzuty wód do rzeki Bukowej już przyczynia się do znacznego wypełnienia jej koryta. W wyniku ulewnych deszczy występujących w porze letniej dochodzi do podtopień na obszarze zlewni obu rzek. Biorąc powyższe pod uwagę należy zastosować rozwiązania zapewniające ochronę przeciwpowodziową dla obszarów przy tych rzekach. Na powyższe zwrócił uwagę organ odpowiedzialny za ocenę wodnoprawną.

Jak wynika z raportu ooŚ, PKP PLK dysponuje opracowaniem pn. „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych”. W opracowaniu zestawiono łącznie wyniki badań 1456 prób wód opadowych i roztopowych w zakresie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych. Wyniki wód opadowo-roztopowych z obszaru kolejowego wykazały, że wartości węglowodorów ropopochodnych nie przekraczają dopuszczalnych norm, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1311), dlatego nie ma konieczności ich podczyszczania. Należy zaznaczyć, że w miejscu przypuszczalnie niesprawnego obecnie systemu odwodnienia i oddziaływania terenów sąsiednich, do których przedostają się spływy powierzchniowe z przyległych obszarów, stężenia zawiesiny ogólnej odnotowano na poziomie powyżej 100 mg/l. Przyczyną tego upatruje się w braku konserwacji rowów na wspomnianych odcinkach, co skutkuje spowolnieniem lub ograniczeniem prędkości przepływu wody w rowie. Ponieważ stężenie zawiesiny ogólnej jest niższe w wodach opadowych pobieranych na liniach kolejowych, na których zakończono proces inwestycyjny, wnioskodawca stwierdza brak podstaw do stosowania systemów oczyszczania wód opadowych i roztopowych w systemie odwodnienia linii kolejowej. Natomiast wody opadowe i roztopowe odprowadzane z infrastruktury drogowej objętej zakresem przedmiotowego przedsięwzięcia należy podczyszczać za pomocą osadników.

Działania minimalizujące wpływ użytkowania przedmiotowej inwestycji związany jest głównie z utrzymaniem systemu odwodnienia w dobrym stanie oraz właściwym stosowaniem środków ochrony roślin do utrzymania właściwego stanu technicznego torowiska. W związku z powyższym należy

prorowadzić regularne wykaszanie traw, odmulanie i usuwanie odpadów z rowów odwodnienia kolejowego, systematycznie oczyszczać przepusty o niewielkim świetle, stosować herbicydy w dawkach zalecanych przez producenta, dla których Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydał stosowne zezwolenie na wprowadzanie do obrotu i stosowanie tych środków, które przeszły ocenę ryzyka w odniesieniu do zdrowia ludzi i zwierząt oraz środowiska, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 340 z późn. zm.). Ponadto należy stosować się do przepisów Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie warunków stosowania środków ochrony roślin (Dz. U. poz. 516), określających m. in. minimalną odległość od zbiorników i cieków wodnych oraz pasiek w celu zastosowania środka, warunki atmosferyczne tj. prędkość i kierunek wiatru, wilgotność względną powietrza, w których można zastosować środek lub w sposób podany na etykiecie preparatu.

Analizę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne przeprowadził Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W wydanej opinii ww. organ stwierdził, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie pogorszy istniejącego stanu środowiska, spełniając zalecenia określone w opinii. Warunki niezbędne do realizacji w trakcie prowadzonych prac budowlanych oraz na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przeniesiono do niniejszej decyzji, nie uwzględniono jedynie warunku dotyczącego konieczności wyposażenia zaplecza budowy w sanitariaty, ponieważ zapewnienie odprowadzania i utylizacji ścieków oraz urządzenia pomieszczeń higieniczno-sanitarnych wynika z wprost z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., Nr 47, poz. 401).

Odnosząc się do zagadnień związanych z celami środowiskowymi ustalonymi dla jednolitych części wód, należy wskazać, że obszar inwestycji zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (PGW) przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 335), znajduje się w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) kod: RW6000121999 nazwa Odra od Bukowej do ujścia, kod: RW60000919729 nazwa Bukowa, kod: RW60001219719 nazwa Odra od oddzielenia się Odry Zachodniej do Bukowej, kod: RW6000101974161 nazwa Parnica, kod: RW60001519987 nazwa: Gunica od źródeł do rowu Wołczkowskiego. A także w granicach jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW60003 i GW60004.

JCWP o kodzie: RW6000121999, nazwa Odra od Bukowej do ujścia, to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, złym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej stanu dobrego, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, ponadto jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych.

Głównymi źródłami presji dla tej JCWP są presje troficzne, tzn. odpływ miejski, a także presje hydromorfologiczne takie jak: prostowanie koryta, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) oraz wały przeciwpowodziowe. Ponadto, zidentyfikowano presje chemiczne – rozproszone, wynikające z rozwoju obszarów zurbanizowanych, do których należą: transport, turystyka i odpływ miejski. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego zapewniającego: drożność cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odry w obrębie JCWP (dla jesiotra); drożność cieku według wymagań gatunków chronionych; drożność cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odry w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz osiągnięcie stanu chemicznego poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)], a dla pozostałych wskaźników osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczono na rok 2027, a dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE - do 2039. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych w trybie art. 4 ust. 4 RDW jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy; IFPL, MMI, EFI+PL/ IBI\_PL; fluoranten(w), bromowane difenylotery(b); HBCDD(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i

terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w trybie art. 4 ust. 5 RDW jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). W przewidzianych zestawach działań znajdują się m. in. planowanie nowych przedsięwzięć oraz projektowanie zmian istniejących przedsięwzięć z uwzględnieniem potrzeb ochrony gatunków, będących przedmiotem ochrony. Dodatkowo dla przedmiotowej JCWP ustanowiono odstępstwo z art. 4 ust. 7 RDW, które obejmuje nieosiągnięcie celu środowiskowego (lub pogorszenie stanu) JCWP lub JCWPd wskutek nowych zmian w charakterystyce fizycznej JCWP lub zmian poziomu JCWPd, a także pogorszenie się JCWP ze stanu bardzo dobrego do dobrego wskutek nowych zrównoważonych form działalności gospodarczej człowieka.

JCWP o kodzie: RW60000919729, nazwa Bukowa to naturalna część wód charakteryzująca się słabym stanem ekologicznym. Brak danych na temat stanu chemicznego tej JCWP. Stan ogólny określono jako zły. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Nie jest ona także przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartości w wodzie: do 2740  $\mu\text{S}/\text{cm}$ ), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Jest to odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, OWO, BZT5. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Dla danej JCWP zostało również ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Jest to odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C. Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Głównymi źródłami presji troficznych są źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone). Głównymi źródłami presji hydromorfologicznych są prostowanie koryta rzek oraz obiekty mostowe.

JCWP o kodzie RW60001219719, nazwa Odra od oddzielenia się Odry Zachodniej do Bukowej, to silnie zmieniona część wód, charakteryzująca się słabym potencjałem ekologicznym, stanem chemicznym poniżej dobrego, złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. JCWP jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednakże nie jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odra w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej oraz węgorza europejskiego), a także osiągnięcie stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo czasowe osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. lub 2039 r. - dla substancji priorytetowych



wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE, z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: IFPL, MMI, EFI+PL/IBI\_PL; bromowane difenyletery(b), rtęć(b), heptachlor(b), PFOS(w). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Ponadto, dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo to polega na złagodzeniu celów środowiskowych, związanych z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami wskazanymi w zestawie kolumn pn. „Wskazanie dominującego rodzaju presji determinujących stan wód”, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Presje determinujące stan wód w obrębie JCWP to presje hydromorfologiczne, związane z prostowaniem koryta, budowlami piętrzącymi, budowlami regulacyjnymi, wałami przeciwpowodziowymi. Ponadto, występują presje chemiczne – rozproszone, związane z rozwojem obszarów zurbanizowanych, do których należą: transport, turystyka, odpływ miejski, rolnictwo, leśnictwo, ponadto, punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznanne (substancje zakazane).

JCWP o kodzie: RW6000101974161, nazwa Parnica to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się umiarkowanym potencjałem ekologicznym, stanem chemicznym poniżej dobrego oraz złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Nie jest ona także przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Jest to odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MMI; bromowane difenyletery(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Dla danej JCWP zostało również ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Jest to odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Głównymi źródłami presji hydromorfologicznych są prostowanie koryta rzek, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) na rzekach głównych oraz eksploatacja zasobów wodnych (zrzuty, pobory, przrzuty). Główne źródło presji chemicznych to źródła rozproszone, generowane przez rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski, a także źródła nieznanne (substancje zakazane).

JCWP o kodzie: RW60001519987, nazwa: Gunica od źródeł do rowu Wołczkowskiego to silnie zmieniona część wód, charakteryzująca się umiarkowanym potencjałem ekologicznym, nieokreślonym stanem chemicznym oraz złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Jest przeznaczona do

celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo czasowe osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. lub 2039 r. - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE, z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: OWO. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Głównymi źródłami presji troficznych są źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe), zaś presji hydromorfologicznych są prostowanie koryta, budowle piętrzące, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne).

JCWPd kod: GW60003 charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym oraz dobrym stanem ogólnym. Wskazana JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej części wód. W przypadku JCWPd GW60003 brak jest zidentyfikowanej presji powodującej zagrożenie dla stanu JCWPd (brak czynnika sprawczego).

JCWPd kod: GW60004 charakteryzuje się dobrym stanem ogólnym, chemicznym i ilościowym oraz jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd. Jednolita część wód podlega obszarowej presji rozproszonej związanej z przemysłem.

Jak wskazał w swoim stanowisku Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie, realizacja inwestycji nie spowoduje zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska wodno-gruntowego oraz nie pogorszy jego istniejącego stanu, pod warunkiem zastosowania ww. rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne oraz zachowania parametrów technicznych i technologicznych, dla których przeprowadzono analizę.

## Odpady

Źródłem powstawania odpadów podczas realizacji przedsięwzięcia będą roboty ziemne związane z przebudową sieci uzbrojenia terenu, rozbiórką, przebudową torowiska, zapleczem budowy (odpady komunalne, sorbenty, opakowania po wykorzystanych materiałach). W największych ilościach zostaną wytworzone odpady inne niż niebezpieczne z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach oraz odpady z grupy 20 tj. odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług związanych z wykonaniem przedmiotu zamówienia jest wykonawca robót budowlanych, chyba że umowa o świadczeniu usług stanowi inaczej i na tym podmiocie ciążyć będzie odpowiedzialność za właściwe gospodarowanie wytworzonymi odpadami. Oddziaływanie na środowisko w tym zakresie związane będzie głównie z zajętością powierzchni terenu w miejscach czasowego gromadzenia odpadów i nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi. Do czasu odbioru, odpady należy magazynować selektywnie, w szczególności uwzględniając ich właściwości fizyczne i chemiczne, w wyznaczonych i przystosowanych do tego miejscach, w sposób bezpieczny dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi. Miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych powinny posiadać utwardzoną powierzchnię, być zabezpieczone przed oddziaływaniem czynników atmosferycznych oraz dostępem osób postronnych. Należy zapewnić systematyczny odbiór odpadów. Po zebraniu odpowiedniej partii odpady będą transportowane przez firmy zewnętrzne posiadające stosowane zezwolenia do miejsc odzysku bądź unieszkodliwienia.

W fazie eksploatacji będą powstawać odpady związane z utrzymaniem linii kolejowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Prognozuje się, że w pierwszych latach po zrealizowaniu inwestycji ilość

odpadów wynikająca z utrzymania infrastruktury będzie znikoma. Obowiązujące przepisy (ustawa o odpadach, Poś, akty wykonawcze) szczegółowo regulują całokształt zagadnień związanych z gospodarowaniem odpadami. Dodatkowo PKP PLK S.A. posiada wewnętrzne instrukcje w tym zakresie, jak również posiada stosowne decyzje administracyjne, w których określone są sposoby postępowania z odpadami. Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko wynikającego z prowadzenia gospodarki odpadami na etapie eksploatacji.

### Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

W miejscu realizacji prac i w ich bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się roślinność w postaci drzew i krzewów, która wchodzi w kolizję z planowanym przedsięwzięciem, natomiast konieczność ich usunięcia podyktowana jest wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (t.j. Dz.U. 2020 poz. 1247). Zgodnie z powyższym rozporządzeniem drzewa i krzewy zlokalizowane poza lasami mogą być usytuowane w sąsiedztwie linii kolejowej biegnącej po nasypie albo w przekopie albo otoczonej rowami bocznymi – w odległości nie mniejszej niż 6 m od dolnej krawędzi nasypu albo górnej krawędzi przekopu albo od zewnętrznej krawędzi rowów bocznych. W lasach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane bezpośrednio za zewnętrzną krawędzią bruzdy tworzącej pas przeciwpożarowy. W przypadkach innych niż określone powyżej drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny. Przeznaczone do usunięcia drzewa i krzewy znajdują się nie tylko na śladzie projektowanego układu torowego, drogowego, rowów i sieci uzbrojenia podziemnego, ale także w dużym zbliżeniu do ich krawędzi. Do wycinki zostały przeznaczone również drzewa i krzewy znajdujące się na śladzie projektowanych skarp oraz tam, gdzie, w bliskiej odległości od pnia zostanie podwyższony poziom gruntu np. w przypadku zasypania rowu. Roślinność przeznaczona do usunięcia występuje na odcinkach LK 409, 408, 432, 433, 351, 429.

W składzie gatunkowym drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia występują: brzoza brodawkowata, dąb szypułkowy, topola kanadyjska, topola włoska, wierzba, klon pospolity, klon jawor, wiąz szypułkowy, jesion wyniosły, kasztanowiec, żywotnik, śliwa, śliwa tarnina, głóg, róża dzika, bez czarny, lilak, jaśminowiec, śnieguliczka. Oszacowano, że do wycinki przeznaczone zostanie ok. 29,65 ha krzewów, zakrzaceń i podrostów o średnicy pnia poniżej 10 cm, 12,58 ha grup drzew o średnicy pnia 10-40 cm, 0,45 ha zbiorowisk leśnych oraz ok. 181 pojedynczych drzew. Prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków. Dopuszcza się prowadzenie takich prac również w trakcie sezonu lęgowego jedynie przy zapewnieniu nadzoru przyrodniczego, którego zadaniem będzie skontrolowanie usuwanej zieleni pod względem zasiedlenia przez ptaki. Prace w sąsiedztwie drzew i grup krzewów nieobjętych projektem wycinki, rosnących w sąsiedztwie inwestycji oraz na placu należy prowadzić w sposób możliwie najmniej szkodzący roślinności. Poza tym w obrębie systemu korzeniowego drzew należy wykluczyć możliwość organizowania stanowisk postojów sprzętu mechanicznego, miejsc magazynowania odpadów czy materiałów budowlanych.

W promieniu do 200 m od inwestycji występują 3 pomniki przyrody, z których jeden znajduje się w odległości ok. 13 m od inwestycji (buk pospolity, w km istn. 3+113 LK 433, strona lewa), pozostałe rosną w odległości 145 i 165 m. Najbliższe drzewa pomnikowe należy zabezpieczyć. Prawidłowe zabezpieczenie musi dotyczyć wszystkich części danego drzewa, jak i warunków siedliskowych. Najskuteczniejszym sposobem zabezpieczenia drzew w procesie inwestycyjnym jest wyłączenie strefy rzutu korony z komunikacji (nawet pieszej) w odległości plus minimum 1,5 m. W wyjątkowych sytuacjach, kiedy drzewo znajduje się bardzo blisko wykonywanych prac i nie jest możliwe wykonanie wygradzenia całej strefy rzutu kory, należy zabezpieczyć pień, np. poprzez owinięcie matami słomianymi i odeskowanie do wysokości pierwszych gałęzi, prace w obrębie systemu korzeniowego wyznaczonego rzutem korony + 1 m przeprowadzać ręcznie lub w miarę możliwości – metodą bezwykopową, unikać przesuszenia/przemarznięcia korzeni, stosując osłony nawilżające/osłaniające, zagęszczanie i utwardzanie gruntu w obrębie koron drzew przeprowadzać poprzez wielokrotne walcowanie, bez użycia urządzeń wibrujących, nie należy zmieniać poziomu gruntu w obrębie zasięgu korony drzewa + 1 m, a w przypadku konieczności zmiany poziomu należy wykonać systemy napowietrzające glebę, zgodnie z

normami pielęgnacji drzew.

Oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze dokonano w oparciu o dane znajdujące się w zasobach tutejszego organu oraz wyniki waloryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby niniejszego przedsięwzięcia. Waloryzacja przyrodnicza została przeprowadzona na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej, na którą składało się rozpoznanie wszystkich typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną prawną w pasie o szerokości do 150 m po każdej stronie od osi skrajnego toru linii kolejowej, za wyjątkiem poniższych lokalizacji, dla których zwiększono obszar inwentaryzacji do: 300 m (licząc od skrajnego zewnętrznego toru linii kolejowej) na odcinku od ok. ist. km 4,500 do km 4,950 LK 408, 300 m (po obu stronach linii kolejowej) na odcinku od ok. ist. km 6,700 do km 7,700 LK 409, 450 m (licząc od skrajnego zewnętrznego toru linii kolejowej) na odcinku od ok. ist. km 0,950 do km 0,115 LK 409 i odcinku od ok. ist. km 1,950 do km 2,350 LK 851.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia stwierdzono 5 typów siedlisk przyrodniczych: 91E0\* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 6510 - łąka, która składem gatunkowym nawiązywała do niżowych świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 6430 ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium*, 9160 grąd subatlantycki *Stellario-Carpinetum*, 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne z *Nymphaeion*, *Potamion*, z czego w zakresie inwestycji znajdują się siedliska 91E0 na powierzchni ok. 0,63 ha i 6510 na powierzchni ok 0,19 ha, pozostałe siedliska znajdują się poza zakresem inwestycji.

Zinwentaryzowane płaty siedliska 91E0 zgrupowane są po prawej stronie LK 409 na odcinku ist. km 3,550 – 4,950. Kolejne 2 płaty ww. siedlisk zlokalizowane są po obydwu stronach brzegu rzeki Odry Zachodniej, przy moście Pomorzan LK 351 w ist. km ok. 201+100 od strony wyspy Zaleskie Łęgi. Siedlisko 6510 znajduje się w ist. km 5,640 LK 409. Ponadto stwierdzono jeszcze 2 niewielkie płaty ww. siedliska na obrzeżach Stobno Szczecińskie w ist. km ok. 9+000 LK 408 i wzdłuż potoku Gumieniec w ist. km ok. 8+400 LK 408. Analizując możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań związanych z realizacją przedsięwzięcia należy stwierdzić, że powierzchnia ww. siedlisk jest narażona jedynie potencjalnie - zakłada się prace w sposób najmniej ingerujący w płaty siedlisk, niemniej konieczna będzie wycinka drzew znajdujących się zbyt blisko torów. Możliwe są także wpływy pośrednie związane z modernizacją / budową systemu odwodnienia terenu kolejowego, natomiast dotyczyć one będą siedlisk zlokalizowanych poza obszarami Natura 2000.

Oddziaływanie na cenne gatunki roślin (mszaków i roślin naczyniowych) będzie bardzo ograniczone już przez sam fakt, że obszar inwentaryzacji nie wykazuje wysokich walorów pod tym względem, zinwentaryzowano jedynie pojedyncze stanowiska gatunków cennych i chronionych. Podczas prac terenowych stwierdzono 2 gatunki podlegające ochronie częściowej: kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium* oraz kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine*. Kocanki piaskowe występowały w dwóch większych skupiskach w ist. km 8,690 i 8,720 po prawej stronie LK 409, w znacznej odległości (ponad 100 m) od linii kolejowej. Kruszczyka zanotowano na dwóch stanowiskach w ist. km ok. 206+550 i 207+600 od LK 351 w odległości poniżej 50 m. Stwierdzono również dwa gatunki roślin podlegające ochronie ścisłej: salwinię pływającą *Salvinia natans* oraz kotewkę orzech wodny *Trapa natans*. Oba gatunki występują na 3 stanowiskach w znacznej odległości (ponad 100 m) od linii kolejowej. Są związane z brzegami wód rz. Odry, Kanału Leśnego oraz rz. Regaliczka.

Stanowiska chronionych gatunków mszaków zidentyfikowano wzdłuż LK nr 351, 408 i 406. Odnotowano tylko dwa gatunki: brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum* (notowany wyłącznie wzdłuż LK 351 na odcinku w ist. km ok. 206+500- 207+100) oraz szurpek porosły *Orthotrichum lyellii* (notowany na terenach zielonych wzdłuż LK 408 na odcinku w ist. km ok. 9+000-9+100 oraz w parku w okolicach ist. km ok. 5+00 dla LK 406. Oba gatunki objęte są ochroną częściową oraz występują szeroko na terenie kraju. Nie zidentyfikowano stanowisk chronionych i cennych porostów. Wszystkie ww. stanowiska znajdują się poza zakresem inwestycji czyli poza obszarem bezpośredniego jej oddziaływania. Nie należy spodziewać się również wpływów pośrednich, jako że najbliższe stanowiska chronionych roślin naczyniowych znajdują się w odległościach pozwalających na ich zachowanie. Wprawdzie w przypadku mszaków najbliższe stanowisko znajduje się ok. 4 m od zakresu inwestycji (LK 408 w ist. km ok. 9+000), jednak z uwagi, iż nie planuje się w tym miejscu prac torowych, nie prognozuje się negatywnego wpływu na to stanowisko.

W odniesieniu do powyższego, kierując się zasadą przezorności, siedliska przyrodnicze w km istniejącym ok. dla LK 409, strona prawa: 3+600, 3+850, 4+550, 5+640, 8+700 oraz stanowiska roślin chronionych (LK 409 km istniejącym ok., strona prawa: 8+720 i 8+690 oraz dodatkowo LK 408 strona prawa km istniejącym ok. 9+000 i 9+200), które mieszczą się w zakresie inwestycji w odległości powyżej 15 m od przebiegu inwestycji należy wygradzić, a prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, na ww. terenach nie należy również organizować dróg tymczasowych, zapleczy budowy i baz materiałowo-sprzętowych.

Podczas prowadzenia badań terenowych odnotowano również stanowiska gatunku inwazyjnego - powojnika pnącego. W celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się gatunków obcych inwazyjnych, prace ziemne w miejscu ich występowania (w km istniejącym ok. 3,850 – 4,750) należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Dojrzałe osobniki będą usuwane mechanicznie poprzez wykoszenie i wykopywanie kłaczy wraz z całym nakładem ziemi. Gleba wraz z nasionami i kłaczami będzie wywożona poza teren inwestycji, na wyznaczone składowisko biomasy.

Jak wynika z danych zawartych przedstawionych w raporcie, fauna bezkręgowców badanego terenu jest dość uboga. Podczas obserwacji notowano jedynie pospolite gatunki objęte ochroną częściową należące do rodzaju trzmiel: kamiennik, rudy, ogrodowy, ziemny, a ich obecność w buforze badawczym związana jest głównie z obecnością roślin nektarodajnych, które porastają m.in. skarpy linii kolejowych, przyległe ogródki działkowe czy skwery. Na całym obszarze obserwowano rozproszone stanowiska winniczka. Podczas kontroli terenowych nie stwierdzono drzew mogących być miejscami występowania zarówno pachnicy sp, *Osmoderma* sp., jak i innych chronionych i rzadkich gatunków saproksylicznych, Wynika to głównie z wieku i składu gatunkowego drzew. Pomimo, iż w buforze planowanej inwestycji występują rośliny pokarmowe larw czerwończyka nieparka (szczawie) i postojaka wiesiołkowca (wiesiołek) nie potwierdzono śladów żerowania gąsienic lub postaci imaginalnych.

W obszarze stwierdzono występowanie następujących gatunków płazów: kumak nizinny, żaba wodna, żaba jeziorkowa oraz żaby zielone nieoznaczone do gatunku, a także traszka zwyczajna. Traszkę zwyczajną stwierdzono w zbiorniku przy ul. Potocznej, w rejonie ist. km 209,000 LK 351. Wszystkie pozostałe zajęte stanowiska położone są w sąsiedztwie LK 409: mały staw przy zabudowaniach na ist. km 7,180, stawy w Kołbaskowie (ist. km 7,500), staw śródpolny (ist. km 8,600) oraz mokradła przy przepompowni ścieków (ist. km 8,545). Najcenniejszym stanowiskiem jest niewielki, zarastający śródpolny staw (ist. km 8,600). Występują tu trzy gatunki żab, w tym chroniony w ramach Dyrektywy Siedliskowej kumak nizinny. Gady zaobserwowano zaledwie na dwóch obszarach i były to wyłącznie jaszczurki zwinki. Pojedyncza obserwacja pochodzi z nasypu przy LK 408 (ist. km 3,870). Pozostałe 7 stanowisk rozmieszczone było wzdłuż LK 409 od ist. km 7,070 do km 7,440. Gady obserwowano wyłącznie w bezpośrednim sąsiedztwie torowiska, w odległości do kilkunastu metrów. W celu zminimalizowania oddziaływania etapu realizacji na płazy, na czas prowadzenia robót plac budowy należy wygradzić szczelnym tymczasowym ogrodzeniem herpetologicznym w istniejącym km ok. 8,300 – 8,900 LK 409 (obustronnie), km 7,000 – 7,600 LK 409 (strona lewa), 208,890 – 209,200 LK 351 (strona lewa), stosując ogrodzenie w postaci płótków/folii wygradzającej o wysokości łącznej nie mniejszej niż 50 cm, w tym nie mniejszej niż 40 cm nad poziomem gruntu, osadzonych w gruncie na głębokości nie mniejszej niż 10 cm, z przewieszką o długości 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od osi prowadzonych prac. Dodatkowo prace na ww. odcinkach należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Do zadań nadzoru przyrodniczego będzie należało również kontrolowanie placu budowy pod kątem wystąpienia pułapek dla płazów i gadów, kontrola placu budowy pod kątem ich występowania, przenoszenie zagrożonych osobników w miejsca bezpieczne (jako że w ramach przedsięwzięcia nie będą likwidowane siedliska płazów, przenoszenie będzie realizowane w odpowiednie siedliska w sąsiedztwie miejsca odnalezienia), jak również kontrolowanie szczelności i poprawności montażu tymczasowych wygradzeń herpetologicznych i wskazywanie ewentualnych dodatkowych miejsc ich montażu, jeśli zajdzie taka potrzeba.

Na terenie objętym inwentaryzacją większość gatunków stanowiły ptaki pospolite i liczne w skali kraju. W związku z tym, że inwestycja przebiega przez różne typy krajobrazowe: tereny zurbanizowane, otwarte tereny rolnicze, łąki, w sąsiedztwie zbiorników wodnych, rzek, zadrzewień, terenów leśnych, w rejonie przedsięwzięcia obserwowano ok. 100 gatunków ptaków, w tym 9 gatunków objętych ochroną w ramach załącznika I Dyrektywy Ptasiej: gąsiorka *Lanius collurio*, rybitwę rzeczną *Sterna hirundo*, kanię rudą *Milvus milvus*, bielika *Haliaeetus albicilla*, łęczaka *Tringa glareola*, dzięcioła czarnego *Dryocopus*

*martius* oraz dzięciola średniego *Dendrocoptes medius*, zimorodka *Alcedo atthis*, a także żurawia *Grus grus*. Terytoria lęgowe gąsiora stwierdzono w 8 lokalizacjach, przy LK 409 i LK 408. W rejonie inwestycji znajduje się również kilka wartościowych dla ptaków zbiorników wodnych o różnej wielkości i charakterze, największy kompleks – stawy w Przecławiu i niewielki kompleks stawów w Kołbaskowie, wykorzystywane licznie przez gatunki ptaków wodno-błotnych. Głównym zagrożeniem dla awifauny będzie wycinka drzew, które ograniczone zostanie poprzez wprowadzenie nadzoru ornitologicznego kontrolującego prace w sezonie lęgowym lub odpowiednią porę wycinki. Natomiast biorąc pod uwagę planowaną skalę wycinki, nie prognozuje się, aby w znaczący sposób wpłynęła ona na warunki siedliskowe dla rozpatrywanych gatunków ptaków w tym rejonie. Istotnym wpływem, jaki należy rozpatrywać będzie możliwość oddziaływania na strefę ochronną bielika ustaloną decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie znak: WOPN-OG.6442.20.2019.AS, zlokalizowaną w sąsiedztwie LK 351. Nadmienić jednak należy, że w rejonie strefy nie przewiduje się prac torowych, a przebiegające w pobliżu strefy linie kolejowe są już w stanie obecnym zelektryfikowane. Niemniej jednak wszelkie niezbędne działania w zbliżeniu do strefy ochronnej bielika prowadzić należy poza okresem lęgowym gatunku, który trwa od początku stycznia do końca lipca oraz pod nadzorem przyrodniczym, niezależnie od pory wykonywania prac. W bezpośrednim sąsiedztwie strefy nie należy również lokalizować zapleczy budowy, baz materiałowych i dróg dojazdowych, zwłaszcza po stronie, gdzie znajduje się strefa. Pozostałe wymienione ptaki szponiaste nie gnieźdzą się terenie objętym inwentaryzacją. Obszar stanowi jedynie ich żerowisko, które nie zostanie zakłócone z uwagi na realizację prac ograniczającą się do rejonu istniejących obiektów kolejowych.

Podczas prowadzenia prac może dochodzić do płoszenia ptaków i do utraty siedlisk (dotyczy to głównie drobnych ptaków wykorzystujących do zakładania gniazd przestrzenie konstrukcyjne, ubytki w elewacjach budynków) w wyniku przewidzianych rozbiórek obiektów kubaturowych i inżynierskich. W związku z powyższym wszelkie rozbiórki powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody w zakresie uzyskiwania zezwoleń na zniszczenie siedlisk gatunków chronionych. Dodatkowo z uwagi na planowany, przezroczysty ekran akustyczny po stronie lewej LK 408 w km istniejącym i projektowanym od ok. 2+456 do ok. 2+482, może dochodzić do kolizji ptaków z przezroczystą powierzchnią, przyczyniając się do zwiększenia ich śmiertelności. W tym przypadku działanie minimalizujące polegać będzie na zwiększeniu widoczności przezroczystych elementów poprzez naniesienie pionowych pasów lub kropek pokrywających całą powierzchnię szyby. Nie zaleca się stosowania sylwetki ptaków drapieżnych jako całkowicie nieskutecznej metody ochrony ptaków przed zderzeniami z przezroczystą infrastrukturą.

W rejonie inwestycji odnotowano liczne występowanie takich gatunków jak sarna, dzik, lis, borsuk. Wzdłuż LK 408 rowie w głębokiej dolinie (ist. km 3,900) oraz dużo liczniej w dolinie Odry, w rejonie ist. km 206+400 – 209+100 stwierdzono również występowanie bobrów. Na czterech stanowiskach obserwowana była także wydra. Prace ziemne mogą spowodować utratę miejsca odpoczynku i rozrodu borsuka i lisa, których nory zaobserwowano w nasypach kolejowych w ist. km 8,430 LK 409 i ist. km 207,735 LK 351. Niemniej oba gatunki są pospolite, synantropijne, a więc wykazują duże spektrum do zajmowania nowych siedlisk. Z uwagi na mobilność ssaków, wpływ inwestycji na tę grupę zwierząt pozostanie dość ograniczony. Główne oddziaływanie przejawiać się będzie we wpływie na drożność ekologiczną, która podczas prac budowlanych może zostać czasowo ograniczona, ale nie spowoduje powstania szczelnej bariery. Poza tym nadzór nad prowadzonymi pracami będzie miał na celu wskazywanie sposobu i terminu realizacji prac tak, aby zminimalizować oddziaływanie ww. gatunków podczas ich sezonowych wędrówek.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie przedsięwzięcia nie będzie różniło się istotnie od obecnie występujących oddziaływań związanych z funkcjonowaniem linii kolejowych. W szczególności nie prognozuje się wpływu na potencjalne szlaki migracji wydry - nie przewiduje się prac mogących zmienić charakter i parametry obiektu na Odrze, gdzie gatunek ten był stwierdzany, a przejazd drogowy w ist. km 7,585 LK 409 nie będzie podlegał likwidacji (jako że zbiorniki wodne znajdują się po lewej stronie LK 409, a wydrę stwierdzono po stronie prawej, gdzie zbiorniki wodne i ciekie nie występują, domniemywać można, że przekracza ona w tym miejscu teren kolejowy po powierzchni lub w miejscu przejazdu drogowego).

Na badanym terenie notowano także nietoperze. Dokładne ich rozmieszczenie w terenie jest trudne do

rozpoznania z uwagi na specyfikę tej grupy i metodykę badań (nasłuchy detektorowe). Niemniej najbardziej sprzyjającymi siedliskami jest rejon doliny Odry i Cmentarz Centralny, choć przyjąć też należy, że nietoperze rozpowszechnione są na terenie całego obszaru. Ogółem stwierdzono 7 gatunków: borowiec wielki, gacek brunatny, karlik drobny, karlik malutki, karlik większy, mroczek późny i nocek rudy. Najczęściej wykrywanymi gatunkami były karlik malutki i borowiec wielki. Mniej liczne gatunki to karliki drobny i większy. Mroczek późny związany jest z siedliskami parków miejskich, natomiast gacka brunatnego i nocka rudego notowano wyłącznie poza terenami miejskimi. Przeprowadzona inwentaryzacja nie wykazała także zimowisk i kolonii rozrodczych na badanym obszarze. Wpływ na chiropterofaunę planowanego przedsięwzięcia będzie bardzo ograniczony. W ramach przedsięwzięcia nie będą wprowadzane nowe formy zagospodarowania, względem istniejących obecnie uwarunkowań. Nie powinno wpłynąć to na przebieg i drożność korytarzy migracji chiropterofauny.

W zakresie inwestycji zinwentaryzowano 4 gatunki ryb: okoń *Perca fluviatilis*, kiełb *Gobio gobio*, ciemniczek *Pungitius pungitius* i karaś srebrzysty *Cerassius gibelio* na rzece Bukowa. Jako że ryby nie są ściśle związane z konkretnym punktem stwierdzenia a ciekim, należy tu więc uwzględnić wpływ na cieki podczas prac budowlanych (zmętnienie wody), ale przede wszystkim wpływ na drożność cieków. Celem ograniczenia wpływu na ichtiofaunę obiekty na ciekach należy zaprojektować przyjmując parametry co najmniej odpowiadające obecnym. Realizacja inwestycji nie będzie wiązała się z przecięciem cieków innych, niż przecinane przez linie kolejową w stanie obecnym. Nie prognozuje się, aby poza okresowym oddziaływaniem związanym ze zmętnieniem wody (które będzie oddziaływaniem krótkotrwałym i mało istotnym) w sposób znaczący wpłynęło na ichtiofaunę analizowanego obszaru. Zwrócić ponadto należy uwagę, że przedsięwzięcie realizowane będzie w obszarze już w stanie obecnym w większości silnie zurbanizowanym, gdzie różne formy antropogenicznego zagospodarowania obejmują również cieki. Cieki, na których notowano cenne gatunki ryb (koza, boleń, różanka) to Odra i Bukowa. Nie planuje się na tych odcinkach prac torowych.

W przypadku skumulowanego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, znaczenie może mieć oddziaływanie barierowe, w szczególności z innymi przeszkodami. Do takich zaliczyć można zwłaszcza duże ciągi komunikacyjne oraz obszary gęsto zabudowane. W odniesieniu do obszarów gęsto zabudowanych kumulacje takie należy uznać za mało istotne, z uwagi na fakt, że są to tereny o niewielkiej przydatności jako siedliska większości zwierząt i raczej nie pełniące ważnej funkcji w migracjach. Jako że drogi, podobnie jak analizowane linie kolejowe zlokalizowane są w obszarach zabudowanych, także i tu ewentualne kumulacje oddziaływań będą miały znaczenie raczej lokalne. Największą barierą w tym rejonie jest autostrada A6, przecinająca się z linią kolejową w rejonie Kołbaskowa, częściowo równoległe do LK 409 przebiega droga krajowa nr 13 oraz obwodnica Warzymic, potencjalną barierę może tworzyć na Odrze most kolejowy z sąsiadującym mostem przeprowadzającym drogę krajową nr 31, przy czym w tym zakresie nie nastąpią żadne zmiany w stanie istniejącym mające wpływ na drożność ekologiczną. Z uwagi na obecne zagospodarowanie terenu i mało istotne z punktu widzenia drożności ekologicznej zmiany planowane do wprowadzenia w ramach analizowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się istotnych kumulacji oddziaływań w zakresie powstawania barier ekologicznych.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcia w niewielkim zakresie ingeruje w granice obszarów Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB3200030 i Dolna Odra PLH320037. W buforze do 5 km znajduje się również obszar Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020.

Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320037 został powołany Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.). Dla przedmiotowego obszaru zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. (Zacho. z 2014 r. poz. 1934; zm.: Zach. z 2017 r. poz. 2183, zm. Zach. z 2022 r., poz. 4562), ustanowiono plan zadań ochronnych. Zgodnie z SDF, przedmiotami ochrony w obszarze są następujące gatunki ptaków, które powinny być chronione poprzez ochronę ich siedlisk: krzyżówka *Anas platyrhynchos*, głowienka *Aythya ferrina*, czernica *Aythya fuligula*, nurogęś *Mergus merganser*, łyska *Fulica atra*, kormoran czarny (*sinensis*) *Phalacrocorax carbo sinensis*,

rożeniec *Anas acuta*, ogorzałka *Aythya marila*, ohar *Tadorna tadorna*, cyraneczka *Anas crecca*, gągoł *Bucephala clangula*, puchacz *Bubo bubo*, uszatka błotna *Aythya ferrina*, zimorodek *Alcedo atthis*, podróżniczek *Luscinia svecica*, brzęczka *Locustella luscinioides*, wodniczka *Acrocephalus paludicola*, wąsatka *Panurus biarmicus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, świstun *Anas penelope*, krakwa *Anas strepera*, bąk *Botarus stellaris*, czapla biała *Egretta alba*, bocian czarny *Ciconia nigra*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, bielaczek *Mergus albellus*, trzmielojad *Penris apivorus*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, rybołów *Pandion haliaetus*, sokół wędrowny *Falco peregrinus*, kropiatka *Porzana porzana*, zielonka *Porzana parva*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, ostrygojad *Haematopus ostralegus*, czajka *Vanellus vanellus*, batalion *Philomachus pugnax*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, mewa mała *Hydrocoloeus minutus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, łączak *Tringa glareola*. Przedsięwzięcie przecina obszar na długości około 403 m oraz sąsiaduje z obszarem w niewielkiej odległości (do 200 m) na odcinku ok. 800 m. Ze względu na charakter inwestycji, wszystkie zinwentaryzowane gatunki będące przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 znajdują się poza zakresem inwestycji. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, na terenie kompleksu leśnego znajduje się strefa ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania bielika oraz siedliska ptaków wodno – błotnych, w tym gągoła i cyraneczki, obejmujące wody Odry Zachodniej, Kanału Leśnego (Odyńca), Kanału Kurowskiego. Zagrożeniami dla bielika wskazanymi w planie zadań ochronnych jest m.in. zanieczyszczenie hałasem ze źródeł punktowych lub występujące nieregularnie (H06.01.01), a także możliwość wystąpienia kolizji z napowietrznymi liniami elektrycznymi i telefonicznymi (D02.01.01), natomiast celem ochrony - utrzymanie populacji rozrodzkiej na poziomie 19 par oraz utrzymanie stabilnej powierzchni siedlisk łąkowych. W rejonie strefy bielika nie przewiduje się prowadzenia prac torowych, a przebiegające w pobliżu linie kolejowe są w stanie obecnym zelektryfikowane. Planowane prace w rejonie strefy prowadzone będą poza okresem łąkowym ptaków oraz pod nadzorem przyrodniczym, niezależnie od pory wykonywania prac; zaplecza budowy, bazy materiałowe i drogi dojazdowe w miarę możliwości będą lokalizowane w oddaleniu od strefy.

W przypadku ptaków wodno-błotnych w planie zadań ochronnych nie zidentyfikowano zagrożeń, jakie mogłyby wystąpić w związku z planowanymi pracami budowlanymi. Celem ochrony populacji gągoła jest utrzymanie na określonym poziomie stanu populacji migrującej i zimującej, a także utrzymanie właściwego stanu ochrony siedlisk, miejsc wypoczynku i żerowania. W przypadku cyraneczki, celem ochrony jest utrzymanie populacji łąkowej na poziomie 3 par oraz utrzymanie na określonym poziomie stanu populacji migrującej, a w odniesieniu do siedlisk gatunku – utrzymanie stabilnej powierzchni potencjalnych miejsc łąkowych (oczek wodnych, stawów, lagun, wolno płynących cieków) oraz utrzymanie w niepogorszonym stanie miejsc wypoczynku w okresie migracji. Biorąc pod uwagę zakres przewidzianych prac, ich lokalizację (w obszarze linii kolejowej) oraz zastosowane działania minimalizujące, nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań zagrażających ww. celom ochrony.

Zgodnie z danymi pozostającymi w zasobach tutejszego organu, w promieniu do 5 km od przedmiotowej inwestycji znajdują się siedliska takich gatunków jak: kania ruda, kania czarna, błotniak stawowy, żuraw, bąk, podróżniczek. Jak wynika z zapisów planu zadań ochronnych, dla ww. gatunków ptaków zostały określone następujące cele ochrony:

- kania ruda - utrzymanie właściwego stanu ochrony gatunku jego liczebności na poziomie min. 25 par, utrzymanie stabilnej powierzchni siedlisk łąkowych
- kania czarna – utrzymanie populacji rozrodzkiej na poziomie 7 par, utrzymanie stabilnej powierzchni siedlisk,
- błotniak stawowy – utrzymanie populacji rozrodzkiej na poziomie ok. 65 par oraz właściwego stanu ochrony (FV) siedlisk,
- żuraw - utrzymanie stanu populacji rozrodzkiej na poziomie min. 120 par, a populacji migrującej na poziomie 1700 – 16500 osobników oraz utrzymanie właściwego stanu siedlisk łąkowych miejsc wypoczynku i żerowania,
- bąk - utrzymanie populacji rozrodzkiej na poziomie 39 odżywiających się samców, poprawa stanu zachowania siedliska gatunku z U1 na FV, tj. osiągnięcie stanu niepofragmentowanych, zwartych płatów terenów podmokłych (bagienna dolina rzeczna, jezioro eutroficzne lub jego fragment z roślinnością



wynurzoną, stawy rybne z ekstensywną gospodarką hodowlaną wyłączonych spod presji rekreacyjnej i zabudowy,

- podroźniczek - utrzymanie populacji rozrodczej na poziomie min. 45 par, utrzymanie siedlisk tj. terenów z możliwością długotrwałego zatrzymywania wód powierzchniowych z niewielkimi zastoiskami wody, o zróżnicowanym zwarciu roślinności zielnej.

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia, a także w większości znaczną odległość od miejsc koncentracji ptaków (Międzyodrze, rezerwat Kurowskie Błota), wykluczyć należy jakiegokolwiek pośredni wpływ związany z realizacją projektu na ptaki będące przedmiotami ochrony w omawianym obszarze Natura 2000, w tym na stan populacji ptaków czy też wpływ na stan zachowania ich siedlisk.

Obszar Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 został zatwierdzony jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty decyzją Komisji Europejskiej z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmującą na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039)(2009/93/WE). Dla obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 (Zacho. z 2014 r. poz. 1661; zm.: Zacho. z 2015 r. poz. 5419, zm. Zacho. z 2016 r. poz. 4974, zm. Zacho. 2023 poz. 195). Zgodnie z SDF, przedmiotami ochrony w obszarze są następujące siedliska przyrodnicze: 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*), 3140 twarłowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactera spp.*), 3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*), 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubri p.p.* i *Bidention p.p.*, 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*), 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis Festucion pallentis*), 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 6440 łąki selernicowe (*Cnidion dubii*), 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe, 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti petraeae*). Ponadto, przedmiotami ochrony są również następujące gatunki zwierząt oraz ich siedliska: nocek łydkowłosy *Myotis dasycneme*, nocek duży *Myotis myotis*, bóbr europejski *Castor fiber*, wydra *Lutra lutra*, wilk *Canis lupus*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, kiełb białopłetwy *Gobio albipinnatus*, boleń *Aspius aspius*, koza *Cobitis taenia*, jelonek rogacz *Lucanus cervus*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*.

Przedsięwzięcie przecina ww. obszar na odcinku ok. 403 m i podobnie jak w przypadku ostoi ptasiej, w niewielkiej odległości sąsiaduje z ww. obszarem na odcinku ok. 800 m, w pozostałym zakresie prace na liniach kolejowych znajdować się będą w znacznej odległości od granic omawianego obszaru Natura 2000.

W granicach obszaru Natura 2000 po obu stronach od osi inwestycji występują siedliska przyrodnicze o kodzie 91E0 i 6430.

Celem ochrony siedliska 91E0 wynikającym z planu zadań ochronnych jest utrzymanie stabilnej powierzchni co najmniej 1960 ha siedliska z uwzględnieniem naturalnych procesów, a w przypadku 6430 – powierzchni 0,65 ha.

Jak uprzednio wspomniano, powierzchnia siedliska 91E0 w zakresie inwestycji jest narażona jedynie potencjalnie na oddziaływanie ze strony inwestycji. Na odcinku linii kolejowej nr 351 przebiegającym przez obszar Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 planuje się jedynie prace w zakresie infrastruktury towarzyszącej, bez ingerencji w układy torowe. W związku z ograniczonym zakresem prac i specyfiką

planowanych do wykonania robót, nie przewiduje się aby wycinka drzew i krzewów na tym odcinku mogła znacząco wpłynąć na kondycję i powierzchnię siedliska 91E0. Wycinka zostanie przeprowadzona jedynie w niezbędnym i uzasadnionym zakresie, ograniczającym do minimum potencjalną ingerencję w siedlisko. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki w obrębie siedlisk przyrodniczych na obszarze Natura 2000 zostaną zabezpieczone od strony prowadzonych robót oraz odgradzone wysokim (co najmniej 2 m) ogrodzeniem tymczasowym w celu zapobieżenia przypadkowemu zniszczeniu, zdeptaniu, rozjechaniu ciężkim sprzętem. Miejsca wygradzeń oraz ich długość wskazana będzie przez nadzór przyrodniczy, powyższe działania w szczególności dotyczyć będą siedlisk znajdujących się bliżej niż ok. 15 m od linii kolejowej. Odległość płątów siedliska 6430 od terenu kolejowego nie wskazuje na możliwość wystąpienia poważnych wpływów, zwłaszcza związanych z systemem odwodnienia linii kolejowej. Pozostałe siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony w obszarze, zlokalizowane w buforze do 5 km, jak 6120, 6210, 6510, 3150 ze względu na odległość przekraczającą 2 km i brak ingerencji w ich płąty nie są w żaden sposób narażone na wystąpienie oddziaływań (w tym pośrednich) związanych z realizacją prac.

W odniesieniu do gatunków stanowiących przedmioty ochrony w obszarze, w buforze do 5 km znajdują się obszary siedliskowe ichtiofauny, wydry, bobra, wilka, traszki grzebieniastej, nocka dużego, dla których w planie zadań ochronnych przewidziane zostały następujące cele ochrony:

- boleń pospolity - utrzymanie populacji gatunku w obszarze na poziomie min. 1000 osobników (obecna ocena U1), utrzymanie stanu siedliska co najmniej w obecnym niezadawalającym (U1) stanie,
- wydra europejska - utrzymanie stanu populacji na dotychczasowym poziomie w obrębie co najmniej 30 stanowisk w obszarze (ocena FV) z uwzględnieniem naturalnych procesów (np. zmian klimatu),
- bóbr europejski - utrzymanie populacji gatunku w obszarze w liczbie co najmniej 40 rodzin z uwzględnieniem naturalnych procesów, utrzymanie siedliska w stanie co najmniej niezadawalającym (U1),

- wilk szary - utrzymanie populacji gatunku w obszarze w zagęszczeniu  $> 2,5$  osobnika/100 km<sup>2</sup> oraz w liczbie watah na 100 km<sup>2</sup>  $> 0,5$ , utrzymanie siedliska w stanie co najmniej niezadawalającym (U1).

W przypadku ichtiofauny na etapie realizacji może nastąpić krótkotrwałe pogorszenie stanu w miejscu wykonywania prac, natomiast potencjalne negatywne oddziaływania będą krótkoterminowe, odwracalne oraz miejscowe, w związku z tym nie przyczynią się do stałego pogorszenia stanu jakościowego siedlisk oraz nie będą źródłem czynników mogących wpłynąć na zagrożenie celów ochrony. Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała obecność wydry i bobra w odległości powyżej 200 m od zakresu inwestycji. Odległość oraz częstość stwierdzeń gatunków od terenu kolejowego nie wskazuje na możliwość wystąpienia poważnych wpływów, zwłaszcza związanych z systemem odwodnienia linii. Jak już wyżej stwierdzono, prowadzenie prac budowlanych może czasowo ograniczyć drożność korytarzy ekologicznych, a po zakończeniu robót oddziaływanie linii kolejowych na drożność ekologiczną nie ulegnie zasadniczej zmianie. Nie przewiduje się tym samym negatywnego wpływu na te przedmioty ochrony i stan ich ochrony. W przypadku wilka, który z racji swej mobilności wykorzystuje duże areale terenów, wpływ inwestycji na ten gatunek pozostanie dość ograniczony. Prowadzenie prac budowlanych może czasowo ograniczyć drożność korytarzy, które wykorzystują zwierzęta w celu przemieszczania się, natomiast po zakończeniu robót oddziaływanie linii kolejowych na drożność ekologiczną nie ulegnie zasadniczej zmianie, gdyż projekt obejmuje prace na istniejących liniach kolejowych.

Granice obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Wzgórza Bukowe PLH320020 są oddalone od terenu przedsięwzięcia ok. 4,1 km. Dla przedmiotowego obszaru, zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanowiony został plan zadań ochronnych (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2014 r. poz. 1932; zm.: z 2017 r. poz. 3075 oraz z 2022 r. poz. 6081). Zgodnie z SDF (stan na 01. 2023) przedmiotami ochrony w obszarze są siedliska przyrodnicze o kodach: 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne z *Nympheion*, *Potamion*, 6210 Murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*) i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis Festucion pallentis*, 6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże (*Arrhenatherion*), 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*, 7220 Źródlika wapienne ze zbiorowiskami *Cratoneurion commutati*, 9110 Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), 9130 Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 Grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori – petraeae*), 91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-*

*Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinosoincanae*), olsy źródliskowe, 91I0 Ciepłolubne dąbrowy *Quercetalia pubescenti-petraeae* oraz gatunki zwierząt: kumak nizinny (*Bombina bombina*), zalotka większa (*Leucorrhinia pectoralis*), wydra europejska (*Lutra lutra*), nocek duży (*Myotis myotis*), trzepla zielona (*Ophiogomphus cecilia*), traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*), skójką gruboskorupowa (w z).

W buforze do 5 km znajdują się siedliska przyrodnicze 9130 i 9110 oraz obszar siedliskowy nocka dużego. Zgodnie z planem zadań ochronnych, celem ochrony dla siedlisk leśnych jest m.in. utrzymanie ich stabilnej powierzchni, a w przypadku nocka dużego – utrzymanie populacji zimującej na określonym poziomie oraz obecnej powierzchni siedliska. Biorąc pod uwagę znaczną odległość od obszaru inwestycji, należy wykluczyć jakiegokolwiek oddziaływanie związane z realizacją zadań wymienionych w projekcie na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Wzgórza Bukowe.

Podsumowując, po przeanalizowaniu potencjalnych oddziaływań bezpośrednich i pośrednich związanych z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia należy stwierdzić, że w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych i gatunków chronionych nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań mogących wpłynąć na ich stan utrzymania. Zaplanowane prace w granicach obszarów Natura 2000 ograniczone zostaną do niezbędnego minimum, a przewidziane rozwiązania chroniące środowisko pozwolą na zminimalizowanie oddziaływań bezpośrednich. W stosunku do ww. obszarów Natura 2000 przeanalizowano możliwy wpływ planowanych prac budowlanych i etapu eksploatacji na te obszary, uwzględniając również zidentyfikowane istniejące i potencjalne zagrożenia względem siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt stanowiących przedmioty ich ochrony. Uwzględniono także ogólne kierunki możliwych prac inwestycyjnych, które mogłyby wpłynąć na spójność i integralność obszaru Natura 2000. Dokonując analizy wpływu planowanego projektu nie stwierdzono jego istotnego negatywnego wpływu na elementy środowiska przyrodniczego objęte ochroną w ramach sieci obszarów Natura 2000.

Analizując istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony ww. obszarów Natura 2000, a także biorąc pod uwagę zakres prac na linii oraz jej lokalizację względem granic obszarów Natura 2000, w ocenie organu realizacja planowanej inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie nie zagrazi wartościom przyrodniczym ustanowionym jako przedmioty ochrony we wspomnianych obszarach Natura 2000, jak również nie zagrazi ich celom ochrony. Z analizy przeprowadzonej przez organ wynika również, że realizacja przedsięwzięcia nie uszczupli miejsc dogodnych do bytowania dla wspomnianych gatunków zwierząt, nie przyczyni się również do ubytku powierzchni cennych siedlisk, a tym samym nie naruszy spójności i integralności obszarów Natura 2000. Biorąc pod uwagę powyższe nie przewiduje się możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000.

Odnosząc się do pozostałych form ochrony przyrody należy stwierdzić, że teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie położony jest poza granicami parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu (OChK). Najbliżej położoną względem przedsięwzięcia formą ochrony przyrody ustanowioną ze względu nie tylko na wartości przyrodnicze, ale również krajobrazowe i kulturowe jest Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry wraz z otuliną. Wprawdzie granica otuliny przebiega w niewielkiej, ok. 50-metrowej odległości od linii kolejowej, natomiast granica Parku oddalona jest w największym zbliżeniu do inwestycji o ok. 600 m.

Najbliżej zlokalizowane rezerваты przyrody znajdują się w odległości przekraczającej 2 km, należą do nich Wzgórza Widokowe nad Międzyodrzem, oddalony od projektowanej inwestycji o ok. 2,37 km na wschód, rezerwat Kurowskie Błota o ok. 2,5 km na wschód oraz rezerwat Kamienieckie Wąwozy im. prof. Janiny Jasnowskiej oddalony od projektowanej inwestycji o ok. 2,7 km na południowy wschód. Biorąc powyższe pod uwagę, nie przewiduje się wpływu na ww. formy ochrony przyrody.

Odnosząc się do położenia linii kolejowych objętych zakresem prac względem korytarzy ekologicznych ustalono, że w bardzo ograniczonym zakresie (na odcinku ok. 300 m) inwestycja przecina korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym Dolina Dolnej Odry KPn-19B. Korytarze ekologiczne to obszary umożliwiające migrację roślin, zwierząt lub grzybów. Stanowią one liniowe pasy lasów, terenów porośniętych krzewami lub trawami umożliwiające zwierzętom przemieszczanie się oraz dające schronienie i dostęp do pożywienia. W miejscu przecięcia z korytarzem ekologicznym znajduje się zelektryfikowana linia kolejowa, na której nie będą wykonywane prace torowe, w związku z tym nie

przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia w sposób istotny wpłynęła na funkcję tego korytarza, natomiast po zakończeniu prac oddziaływanie pozostanie na poziomie dotychczasowym.

#### Krajobraz, zabytki, dobra materialne.

Jak wyżej wspomniano, zakres przedsięwzięcia znajduje się poza obszarowymi formami ochrony krajobrazu.

Przedsięwzięcie przebiega przez fragmenty strefy „E” ochrony ekspozycji krajobrazu, która obejmuje tereny nadwodnej części miasta wraz z Międzyodrziem i jeziorem Dąbie, dolinę rzeki Odry do jej krawędzi. W granicach strefy „E” ochrony ekspozycji krajobrazu zlokalizowane są panoramy Starego i Nowego Miasta oraz widoki z punktów widokowych: wieży Katedry św. Jakuba, wieży Dzwonów Zamku, tarasów Wałów Chrobrego, wzgórza Kupały, wieży Gocławskiej (Bismarcka) oraz lokalne widoki z ul. Mieszka I na „Fort Prusy” i z ul. Wilczej na lewobrzeżną część Miasta. Na prawobrzeżu strefa „E” ochrony ekspozycji krajobrazu obejmuje Wzgórze Bukowe: punkty widokowe w parku leśnym Zdroje, Wzgórze Bombardierów, Hotel Panorama, kościół Mariacki w Dąbiu.

W kontekście wpływu na walory krajobrazowe przewiduje się wystąpienie oddziaływań wynikających z modernizacji i rozbudowy linii kolejowych, a także z przekształceniami przyległych terenów w miejscach niezbędnej realizacji dróg, skrzyżowań z linią kolejową, terenów niezbędnych do czasowego zajęcia przy przebudowie obiektów inżynierskich. Podczas realizacji zasadniczymi elementami wpływającymi na zmiany w fizjonomii terenu będą przede wszystkim okolice baz i placów składowych oraz w miejsca budowy infrastruktury. Charakterystyczne elementy krajobrazu budowy będą przesuwane sukcesywnie wzdłuż linii kolejowej w miarę postępu prac i będą miały charakter krótkookresowy i odwracalny. Natomiast elementem wpływającym na przekształcenie krajobrazu będzie niezbędna wycinka drzew i krzewów, która jednak ograniczona zostanie do koniecznego minimum.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na krajobraz z uwagi na przebudowę istniejącego od wielu lat układu torowego. Dobudowa nowego toru linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Pomorzany oraz dobudowa nowego toru linii kolejowej nr 409 nie zmieni pól ekspozycyjnych, a także układu ciągów widokowych. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia, na przeważającym odcinku walory widokowe, w tym osie i pola ekspozycji z terenu linii będą podobne do stanu obecnego. Wyjątek stanowiąc będą nowobudowane wiadukty, które zaprojektowane zostały w zamian za przejazdy kolejowo-drogowe likwidowane w ramach zadania. Dotyczy to dwóch przejazdów kolejowo-drogowych (w km istniejącym 1,138 linii kolejowej nr 409 oraz w km istniejącym 4,825 linii kolejowej nr 408), które zastąpione zostaną skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Projektowane odcinki dróg są krótkie i planowane na terenach przyległych do linii, gdzie głównym czynnikiem kształtującym krajobraz są obiekty i urządzenia linii. Natomiast w związku z odnowieniem linii oraz towarzyszących elementów infrastruktury technicznej nastąpi poprawa walorów widokowych industrialnego krajobrazu linii.

Na analizowanym obszarze zlokalizowane są obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków oraz gminnej ewidencji zabytków, w buforze 100 m od granicy terenu występują również stanowiska archeologiczne. Na terenie objętym zakresem przedsięwzięcia położony jest budynek dawnego dworca kolejowego przy ulicy Cukrowej, który jest obiektem cennym kulturowo powiązany z ważnymi wydarzeniami podczas II wojny światowej, z tego względu, pomimo braku wpisu do rejestru zabytków, budynek ten jest przedmiotem ustaleń z konserwatorem zabytków.

Zakres prac przewiduje rozbiórkę obiektu wpisanego do gminnej oraz wojewódzkiej ewidencji zabytków, tj. nastawnię GM w istniejącym km 4+875 LK408. Wykonawca wystąpił do Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie o zalecenia konserwatorskie dla planowanych prac. Zakres prac prowadzony będzie w bezpośrednim sąsiedztwie muru oporowego będącego elementem wpisanej do gminnej ewidencji zabytków linii kolejowej Szczecin Główny– Trzebież, przed stacją Szczecin Główny, na wysokości pętli tramwajowej przy ul. Potulickiej. Mur oporowy usytuowany wzdłuż torów kolejowych jest elementem historycznego zagospodarowania linii kolejowej do Trzebieży powstałej na przełomie XIX i XX w. Mur zabezpiecza wysoką skarpe nadodrzańską, na której zlokalizowana jest m.in. zabudowa mieszkalna, garażowa i pętla tramwajowa. Na obecnym etapie nie stwierdzono kolizji z istniejącym murem, a jedynie zbliżenie się do niego jednak prowadzenie robót w obrębie skarpy może wiązać się z ujawnieniem pozostałości dawnych fortyfikacji. Z załączonego do dokumentacji pisma

Miejskiego Konserwatora Zabytków wynika, że w związku z pracami w sąsiedztwie muru zaleca się m.in. utrzymanie obiektu we właściwym stanie technicznym i funkcjonalnym oraz zachowanie jego pierwotnej formy i kompozycji, rozbudowa torów kolejowych w sąsiedztwie nie powinna wiązać się z naruszaniem jego oryginalnej formy, ponadto należy wziąć pod uwagę konieczność zabezpieczenia konstrukcyjnego stromej skarpy pomorzańskiej, co przy naruszeniu konstrukcji muru oporowego może wiązać się z koniecznością przeprowadzenia dodatkowych robót inżynierskich. Prace prowadzone będą także w sąsiedztwie zespołu zabudowy stacji Szczecin Główny wpisanego do gminnej oraz wojewódzkiej ewidencji zabytków. W skład zespołu wchodzi perony, budynek dworca, budynek poczty, mur oporowy na ul. Owocowej. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę peronu 4 oraz budowę peronu 5. Prace na obu peronach, zgodnie z pismem Miejskiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie, nie będą wymagały uzgodnień z MZK.

Na terenie, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie występują stanowiska archeologiczne. Zgodnie z ustawą o ochronie zabytków, w momencie, kiedy planowana inwestycja przechodzi w obręb stanowiska lub strefy ochronnej inwestor zobligowany jest do zapewnienia nadzoru archeologicznego w celu ochrony ww. terenów.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się konieczności podejmowania jakichkolwiek działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na obiekty (zabytki architektoniczne) lub obszary zabytkowe (strefy ochrony). Nie przewiduje się również podejmowania środków minimalizujących negatywny wpływ trasy na zabytki archeologiczne, gdyż wszelkie działania mające na celu ochronę ich zasobów muszą zostać sfinalizowane na etapie realizacji przedsięwzięcia.

#### Klimat

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się istotnego wpływu na klimat. Za mało istotne należy uznać emisje gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla powstającego w procesie spalania paliw w silnikach maszyn i pojazdów wykorzystywanych podczas budowy.

Planowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji należy zaliczyć do inwestycji, które wpływają na ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu oraz do zwiększenia efektywności wykorzystania energii. Nastąpi to zarówno dzięki przejściu części ruchu z transportu drogowego emitującego znacznie więcej gazów cieplarnianych do atmosfery niż transport kolejowy, a także elektryfikacji linii nr 409 i 408 (toru nr 2). Elektryfikacja linii kolejowych ograniczy wykorzystanie lokomotyw spalinowych charakteryzujących się lokalnie większą emisyjnością niż trakcja elektryczna.

Ślad węglowy analizowanej inwestycji wynosi 42 330,83 CO<sub>2</sub>e. Osiągnięty wynik oznacza, iż w przeciągu 30 lat transportu pasażersko-towarowego, uwzględniając budowę bądź modernizację trasy, zostanie wygenerowany wynik stanowiący oszczędność ekologiczną w postaci unikniętej emisji dwutlenku węgla ekwiwalentnego (w odniesieniu do takich samych wartości transportu drogowego).

W raporcie oceniono wrażliwość inwestycji na postępujące zmiany klimatu. Z przeprowadzonej analizy wynika, że nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych działań minimalizujących wpływ na zmiany klimatu. Pomimo braku konieczności stosowania działań adaptacyjnych PKP PLK S.A. stosuje procedurę SMS-PW-06 „Zarządzanie kryzysowe”, która zgodnie z art. 5 pkt 8 tej procedury wykorzystuje informacje, przesyłane drogą e-mailową przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, dotyczące zaburzeń pogodowych i zagrożeń, powodowanych przez czynniki klimatyczne. System ten ułatwia przewidywanie zjawisk atmosferycznych i odpowiednie, wyprzedzające reagowanie na te zjawiska.

#### Poważne awarie, katastrofy budowlane i naturalne

Na opisywanych fragmentach linii kolejowych nie jest możliwe wystąpienie poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 Prawa ochrony środowiska, możliwa jest jedynie poważna awaria w transporcie mogące wystąpić wzdłuż analizowanych odcinków linii, na placu i zapleczu budowy oraz drogach i obiektach w otoczeniu terenu kolejowego. Do zanieczyszczenia środowiska może dojść w wyniku jednorazowego, dużego niekontrolowanego zrzutu substancji niebezpiecznej do środowiska w następstwie katastrofy kolejowej, niewielkich, ale na przestrzeni długiego czasu wycieków (rozsypanych) transportowanych substancji niebezpiecznych na całej trasie, będących konsekwencją usterek technicznych i eksploatacyjnych, w tym szczelności np. zaworów, opakowań itp.,

jednorazowych wycieków paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych z pojazdów trakcyjnych, pojazdów samochodowych oraz maszyn budowlanych. Skala zagrożenia w przypadku poważnej awarii zależna jest od szeregu czynników, do których zaliczyć można: ilość uwolnionej do środowiska substancji chemicznej, długość czasu pozostawania substancji w środowisku, stan fizyczny substancji/materiału, toksyczność substancji/materiału, warunki topograficzne i meteorologiczne, stopień zurbanizowania terenu. Zdarzeniom takim przeciwdziałają w znacznym stopniu zastosowane w transporcie kolejowym zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz stosowne przepisy normujące zasady zachowania bezpieczeństwa w transporcie, w tym w transporcie towarów niebezpiecznych takie jak:

- wymagania dotyczące budowy opakowań (w tym cystern) służących do przewozu towarów niebezpiecznych określone w normach oraz w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych,
- dopuszczanie do ruchu jedynie sprawnych wagonów i pojazdów trakcyjnych,
- sprawny, skomputeryzowany system sterowania ruchem kolejowym,
- 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,
- utrzymywanie własnych służb awaryjnych (pociągów ratownictwa technicznego oraz drużyn awaryjnych w Zakładach Linii Kolejowych),
- stosowanie przez wykonawców robót sprawnych pojazdów, maszyn i urządzeń.

W przypadku wystąpienia poważnej awarii, działania ratownicze będą polegały na neutralizacji i usunięciu źródła zagrożenia oraz zminimalizowaniu strat spowodowanych awarią i ukierunkowaniu na ograniczenie skali i stopnia zagrożenia. Działania te prowadzić będą wyspecjalizowane jednostki Państwowej Straży Pożarnej i w razie potrzeby inne służby ratownicze (medyczne, policja i inne - powołane przez sztab kierowania akcją). Usunięcie skutków awarii ukierunkowane na przywrócenie stanu środowiska do stanu sprzed awarii polegają na zneutralizowaniu substancji niebezpiecznej, zebraniu i oczyszczeniu warstwy zanieczyszczonego gruntu usunięciu zanieczyszczenia w wodach powierzchniowych i/lub podziemnych. W przypadku gdy nie będzie możliwe całkowite usunięcie zanieczyszczenia z któregoś elementu środowiska bezpośrednio po awarii, konieczne będzie zastosowanie technik pozwalających powstrzymać migrację zanieczyszczeń, oraz metod ich usuwania ze środowiska na przestrzeni niezbędnej do tego czasu. W ww. sytuacji będzie musiał być zastosowany monitoring środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczonego obszaru, aż do całkowitego jego oczyszczenia.

Do głównych przyczyn katastrof budowlanych należy zaliczyć: wady projektowe (niewystarczająca nośność, nieuwzględnienie w rozwiązaniach projektowych polskich warunków klimatycznych), wady konstrukcyjne i technologiczne (zła jakość materiałów używanych do budowy, nieprawidłowa technologia wykonania, nieprawidłowe wykonania robót), nieprawidłowe warunki użytkowania obiektu (np. zbyt dużo jego obciążenia), wybuch gazu, podmycie elementów konstrukcyjnych, techniczne starzenie się obiektów budowlanych, brak zapewnienie odpowiedniego nadzoru nad wykonaniem robót budowlanych, zdarzenie losowe mogące spowodować wystąpienie katastrofy budowlanej (pożary, trzęsienia ziemi, wiatry, opady deszczu i śniegu, powodzie). W celu zapobieżenia ryzyku wystąpienia katastrofy budowlanej w trakcie realizacji przedsięwzięcia ważne jest utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót, kontroli w zakresie BHP. Natomiast występujące zjawiska atmosferyczne wokół terenu przedmiotowego przedsięwzięcia będą miały jedynie charakter utrudnień eksploatacyjnych, które w niewielkim stopniu mogą zakłócić działanie infrastruktury kolejowej. Działaniem skorelowanym z występowaniem suszy i zjawisk ekstremalnych tj. deszcze nawalne, burze oraz silne i bardzo silne wiatry jest wzmocnienie skarp i terenów podatnych na erozję poprzez obsiew mieszkankami traw, bylin i niskich krzewów, a także usunięcie drzew bezpośrednio zagrażających infrastrukturze kolejowej.

## Konflikty społeczne

Jak wynika z przedłożonego raportu, dla projektu planowanej inwestycji na etapie Koncepcji Programowo Przestrzennej zostały zorganizowane konsultacje społeczne, w ramach których zainteresowani mieszkańcy mogli zgłosić swoje uwagi, sugestie dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia. Z raportu wynika, że osoby, które wypełniły ankiety przygotowane w ramach konsultacji wskazywały, że inwestycja jest konieczna ze względu na powstające nowe osiedla i przybywającą liczbę mieszkańców, co skutkuje zwiększeniem ruchu samochodowego oraz prowadzi do zakorkowania ulic. Realizacja przedsięwzięcia upłynni ruch, zwiększy bezpieczeństwo oraz ułatwi przemieszczanie się. Pojawiły się głosy mieszkańców, którzy obecnie nie korzystają z transportu publicznego, ale po realizacji przedsięwzięcia chętnie zmienią środek transportu z samochodu na kolej. Pojawiły się także postulaty mieszkańców, aby przeprowadzona została analiza akustyczna i zostały zastosowane zabezpieczenia akustyczne w sąsiedztwie posesji narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu.

Natomiast do źródeł konfliktów społecznych można zaliczyć uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia. Dodatkowymi czynnikami konfliktogennymi mogą być również prace związane z likwidacją przejazdów kolejowych i budową skrzyżowań dwupoziomowych, a także wyburzenia obiektów kubaturowych, takich jak garaże czy obiekty usługowe. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę 24 obiektów kubaturowych, w tym 1 budynku mieszkalnego (pustostan). Istnieje także ryzyko wystąpienia tzw. konfliktu danych. Ma on miejsce, gdy zainteresowane strony nie dysponują potrzebnymi informacjami bądź posiadają odmienne lub nieaktualne informacje. Istotne jest zatem dla całego przedsięwzięcia odpowiednie i aktywne informowanie lokalnej społeczności o zamierzeniach inwestycyjnych.

Zwrócić uwagę należy, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa jakości i dostępności usług w regionalnym transporcie kolejowym. Wraz z realizacją przedsięwzięcia można się spodziewać wielu pozytywnych aspektów w kontekście społecznym. Główne cele realizacji projektu, które przyniosą pozytywne skutki dla społeczeństwa to: skrócenie czasu jazdy pociągów na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa; poprawa przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń, dostosowanie linii do potrzeb Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej; zwiększenie dostępności transportu kolejowego; poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróży, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowo drogowych; podwyższenie komfortu podróżowania. Przeniesienie części transportu drogowego na kolej jako przewidywany skutek realizacji inwestycji, może prowadzić do zwiększenia przepustowości na drogach i dzięki temu także bezpieczeństwa dla użytkowników dróg.

## Zagrożenia dla zdrowia ludzi

Wpływ na zdrowie i życie ludzi został oceniony na etapie prowadzonego postępowania przez organ inspekcji sanitarnej (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie). W wyniku przeprowadzonej analizy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ww. organ pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, stwierdzając, że nie będzie ono negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi pod warunkiem zastosowania wszystkich zaplanowanych przez inwestora rozwiązań technicznych i organizacyjnych. W ramach przeprowadzonej analizy powyższy organ nie określił dodatkowych warunków minimalizujących prognozowane oddziaływanie na środowisko.

## Oddziaływanie transgraniczne

Zakres rzeczowy robót związanych z realizacją planowanej inwestycji dochodzi bezpośrednio do granicy państwowej. Szczegółowa analiza oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska nie wykazała, że będzie ono źródłem ponadnormatywnego oddziaływania na tereny bezpośrednio przyległe, a tym samym nie może stanowić takiego źródła w ujęciu transgranicznym.

Z analizy ogólnodostępnych podkładów mapowych wynika, że w największym zbliżeniu, po stronie niemieckiej znajdują się obszary wykorzystywane rolniczo, brak jest terenów objętych zabudową

mieszkaniową, zatem lokalne oddziaływania towarzyszące budowie takie jak emisja hałasu czy zanieczyszczeń do powietrza nie będą źródłem uciążliwości dla lokalnej społeczności po stronie niemieckiej.

Bezpośrednio w strefie przygranicznej, po stronie niemieckiej brak jest zbiorników wodnych i wód płynących, nie występują obszary podmokłe, wrażliwe na zanieczyszczenia. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje zagrożenia dla środowiska gruntowo – wodnego. Analiza wykazała, że realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na nieosiągnięcia celów środowiskowych dla JCWP oraz JCWPd oraz na warunki hydrogeologiczne. Przewiduje się zatem, że planowane przedsięwzięcie nie będzie również źródłem potencjalnego negatywnego wpływu na warunki hydrogeologiczne po stronie niemieckiej, mogącego stanowić zagrożenie dla osiągnięcia celów RDW.

Na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie związana z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Nie przewiduje się również, aby przedsięwzięcie podczas eksploatacji związane było z istotnym wpływem na klimat, zarówno w skali regionalnej jak i globalnej. W związku z powyższym nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia po stronie niemieckiej brak jest obiektów stanowiących dobra kultury.

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi na stronie Bundesamt für Naturschutz (BfN) (<https://geodienste.bfn.de/schutzgebiete?lang=en>) planowane przedsięwzięcie w buforze do 5 km po stronie niemieckiej nie graniczy z żadnymi parkami narodowymi, parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu, a także w buforze do 500 m po stronie niemieckiej nie graniczy z żadnymi pomnikami przyrody. Najbliższy rezerwat przyrody Czarny Tanger (Schwarzer Tanger) znajduje się w odległości ok. 4,7 km od planowanego przedsięwzięcia. Natomiast w odległości do 5 km od analizowanego przedsięwzięcia po stronie niemieckiej znajdują się 2 obszary Natura 2000: Krajobraz lasu Hohenholzer i stawów w pobliżu Kyritz DE2652302 (Hohenholzer Forst und Kleingewasserlandschaft bei Kyritz) w odległości około 4,0 km oraz Czarny Tanger (Schwarzer Tanger) DE2652301 w odległości ok. 4,7 km. Ze względu na fakt, iż obszary objęte ochroną po stronie niemieckiej znajdują się w znacznej odległości od planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się, aby jego realizacja mogła powodować transgraniczne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze. Biorąc powyższe pod uwagę nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

W toku postępowania, pismem z dnia 22.02.2024 r. inwestor wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy Kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

O rygor zawniosowano ze względu na interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Realizacja przedsięwzięcia wpisuje się w katalog działań podejmowanych w szeroko rozumianym interesie społecznym, przedkładanym nad indywidualny interes stron postępowania. Zwiększenie dostępności transportu kolejowego, a tym samym przejęcie pasażerów z transportu drogowego, spowoduje spadek ilości pojazdów w ruchu drogowym. Skutkiem powyższego będą m.in. oszczędności w kosztach eksploatacji pojazdów oraz zmniejszenie liczby wypadków drogowych. Dodatkowym atutem wynikającym ze zwiększenia dostępności transportu kolejowego będzie zwiększenie mobilności ludności oraz stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. W następstwie realizacji planowanego przedsięwzięcia zwiększą się również korzyści dla użytkowników korzystających z transportu kolejowego. Projekt odpowiada na zdiagnozowane potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnia bezpieczne, pewne i wysokiej jakości normy w zakresie przewozu osób, spełnia wymogi dotyczące infrastruktury kolejowej – szczególnie w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa oraz ochrony, które zapewnią jakość i skuteczność usług transportowych i dostępność transportu kolejowego dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych. Ponadto, inwestycja przyczyni się do rozwoju oraz wsparcia niskoemisyjnego i



czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska, a tym samym do obniżenia emisji CO<sub>2</sub>.

Zwłoka w uzyskaniu użytecznej decyzji i ewentualność postępowania odwoławczego oraz oczekiwania na stanowisko organu stanowi niewątpliwie zagrożenie dla ważnego interesu strony, tj. Inwestora. Spółka wystąpiła z wnioskiem o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych, tj. Instrumentu „Łącząc Europę” 2021 – 2027 (CEF2). W przypadku uzyskania dofinansowania szczególnie istotnym będzie realizacja inwestycji zgodnie z założonymi kamieniami milowymi oraz jej rozliczenie. Dysponowanie użyteczną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędne do złożenia wniosków o kolejne decyzje administracyjne zgodnie z harmonogramem realizacji projektu i tym samym umożliwienie wypełnienia zobowiązań wynikających z umowy o dofinansowanie projektu. W związku z powyższym należy uznać, że przytoczone okoliczności uzasadniają również określoną w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego przesłankę zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami.

### **Pouczenie**

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

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.

### **Załączniki do decyzji:**

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.
2. Lokalizacja przedsięwzięcia.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej wnioskodawca, wniósł opłatę skarbową za wydanie decyzji środowiskowej i od przedłożonego pełnomocnictwa.



z up. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
Naczelnik Wydziału Oceny Oddziaływania  
na Środowisko i Naprawy Szkód w Środowisku  
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Szczecinie  
Anna Czajkiewicz

### **Otrzymują:**

1. W imieniu PKP PLK S.A.- Pan Piotr Bruss list polecony ZPO
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś.

### **Do wiadomości:**

1. Zachodniopomorski Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, Wincentego Pola 6, 71-342 Szczecin - list. zwykły
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Tama Pomorzańska 13a, 70-030 Szczecin – list zwykły

