



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

WOOS.420.32.2021.BZ.5

Wrocław, dnia 17 grudnia 2021 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 1 i 4, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.), zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 8, pkt 31, pkt 62 i pkt 71 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. poz. 1839) oraz art. 106 § 1 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego* (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,

postanawiam

1. Stwierdzić obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w toku prowadzonego postępowania w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej w związku z realizacją przedsięwzięcia pn.: Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów - województwo dolnośląskie”, zlokalizowanego na terenie gmin: Siechnice, Czernica, Jelcz-Laskowice oraz Oława.
2. Nałożyć obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko i określić jego zakres zgodnie z art. 66 *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*, w szczególności:
 - a) analizy wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, z uwzględnieniem:
 - wyników inwentaryzacji przyrodniczej terenu przeznaczonego pod realizację przedsięwzięcia i w jego bezpośrednim sąsiedztwie wraz z opisem metodyki,
 - wpływu przedsięwzięcia na gatunki grzybów, roślin i zwierząt chronionych na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: w *sprawie ochrony gatunkowej roślin* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w *sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183 ze zm.) i z dnia 9 października 2014 r. w *sprawie ochrony gatunkowej grzybów* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408),
 - wpływu przedsięwzięcia na siedliska przyrodnicze wymienione w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1713),

- wpływu przedsięwzięcia na gatunki ptaków wymienionych w załączniku *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. Urz. UE z 2010 L 20/7)*,
 - wpływu przedsięwzięcia na siedliska przyrodnicze i gatunki zwierząt stanowiących przedmioty ochrony Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Grądy Odrzańskie PLB020002 i Specjalnego Obszaru Ochrony siedlisk PLH020017,
 - celów ochrony ww. obszarów Natura 2000 oraz ich integralność, a także spójność sieci Natura 2000,
 - korytarzy migracyjnych (Dolina Środkowej Odry KPdC-19A) i Las Lubszański (KPdC-128) oraz lokalnych korytarzy ekologicznych,
 - informacji o różnorodności biologicznej, wykorzystywaniu zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi.
- b) oddziaływania inwestycji w zakresie emisji hałasu na najbliższe tereny chronione akustycznie.

UZASADNIENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, reprezentowana przez Panią [REDAKTOWANA] pismem z dnia 31 sierpnia 2021 r., znak: IOS6.452.23.2021.AŁ.4.ISW-01850-I, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej w związku z realizacją przedsięwzięcia pn.: Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów - województwo dolnośląskie”.

Do przedmiotowego wniosku dołączono m.in. Kartę informacyjną przedsięwzięcia (Systra S.A. lipiec/sierpień 2021 r.), dalej zwaną *Kip* sporządzoną w trzech egzemplarzach, wraz z załącznikami i elektronicznym zapisem na informatycznych nośnikach danych.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 8, pkt 31, pkt 62 i pkt 71 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839)*, zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t *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*, zwanej dalej *ustawą ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, zwany dalej Regionalnym Dyrektorem.

Za strony postępowania tutejszy organ uznał podmioty, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości, na których będzie realizowane przedsięwzięcie oraz które będą objęte zakresem oddziaływania inwestycji, ustalonym zgodnie z art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*. W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, działając na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w związku z art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, organ powiadamia strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenia umieszczane na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu www.wroclaw.rdos.gov.pl.

Obwieszczeniem z dnia 22 września 2021 r. (znak: WOOŚ.420.32.2021.BZ.1) Regionalny Dyrektor powiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji oraz o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożenia uwag i wniosków. Dodatkowo, pismem z dnia 22 września 2021 r. (znak: WOOŚ.420.32.2021.BZ.2), o powyższym powiadomił Inwestora.

Dane o wniosku zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem karty: 209/2021.

Przed wydaniem niniejszego postanowienia strony nie skorzystały z możliwości wglądu do akt sprawy, jak również nie wniosły uwag i wniosków do sprawy.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor pismem z dnia 22 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.32.2021.BZ.3, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z prośbą o wyrażenie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Ww. organ pismem z dnia 12 października 2021 r., znak: WR.RZŚ.435.29.2021.AK, wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Kolejnym pismem z dnia 22 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.32.2021.BZ.4, Regionalny Dyrektor wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o wyrażenie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Ww. organ nie wydał opinii, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, co zgodnie art. 78 ust. 4 *ustawy ooś* traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Regionalny Dyrektor po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji w niniejszej sprawie, biorąc pod uwagę opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś*, tj. w szczególności: rodzaj, skalę i charakter przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związany z realizacją inwestycji, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody, uznał, iż planowane przedsięwzięcie może znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Stwierdzając konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko organ uwzględnił łącznie następujące kryteria:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje budowę i przebudowę linii kolejowej nr C-E30 (277) od ok. km 53+240 do ok. km 85+576 wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej. Inwestycja jest częścią projektu pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów” realizowanego na terenie województwa dolnośląskiego w powiecie wrocławskim w granicach administracyjnych gmin: Siechnice, Czernica oraz w powiecie oławskim na terenie gmin: Jelcz-Laskowice, Oława. Linia

kolejowa nr 277 na analizowanym odcinku od początku opracowania do ok. km 75+496 jest linią zelektryfikowaną dwutorową, natomiast od ok. km. 45+496 do ok. km 85+576 zelektryfikowaną jednotorową. Celem przedmiotowej inwestycji jest poprawa działania infrastruktury kolejowej oraz zwiększenie przepustowości linii kolejowej. Dzięki planowanej modernizacji możliwe będzie osiągnięcie prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich – 120 km/h i dla pociągów towarowych – 100 km/h oraz zwiększenie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego. Realizacja inwestycji będzie także uwzględniała komponent kolejowy do Centralnego Portu Komunikacyjnego – rozwiązania wspólne dla linii kolejowej nr 277 i szprychy 9.1 do CPK.

Jak wynika z zapisów *Kip*, prace torowe będą wykonywane od ok. km 53+240 do ok. km 85+576 linii kolejowej nr 277. Powyżej km 85+576 linii kolejowej nr 277 będą wykonywane dodatkowe prace torowe związane z dostosowaniem infrastruktury istniejącej. Prace dodatkowe planowane są na linii nr 132. Z uwagi na zwiększenie szybkości maksymalnej pociągów na linii 277 z 60 km/h do 100 km/h oraz ze względu na wiadukt w km 84+623, wymagana będzie zmiana geometrii włączenia końca linii nr 277 w linię nr 132, przebudowa konstrukcji na linii nr 132 od ok. km 172+000 do ok. km 172+350 oraz wymiana konstrukcji od ok. km 173+000 do ok. km 173+850. Ponadto na odcinku linii nr 132 będą prowadzone prace polegające na regulacji sieci trakcyjnej oraz urządzeń SRK. W ramach planowanej inwestycji usuwane będą głównie drzewa i krzewy kolidujące z założeniami projektowymi oraz zieleń zagrażająca bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Na stacjach objętych opracowaniem (Stacja Biskupice Oławskie, Przystanek osobowy Minkowice Oławskie, Przystanek osobowy Kopalina, Stacja Jelcz-Laskowice, Przystanek osobowy Jelcz Miłoszyce, Stacja Czernica Wrocławska, Przystanek Zakrzów Kotowice, Stacja Siechnice) planuje się wymianę nawierzchni torowej z ułożeniem warstwy ochronnej oraz torów do geometrii zbliżonej do istniejącej, wykonanie korekty w profilu podłużnym torów, regulację torów i rozjazdów. Odwodnienie na stacjach zaprojektowano za pomocą sieci drenażu na międzytorzach i rowach bocznych. Na stacji Czernica Wrocławska dodatkowo przewidziano rezerwę dla dwóch torów głównych zasadniczych/dodatkowych dla linii łączącej LK 86 (szprycha nr 9 CPK) z LK 277 po jednym po każdej ze stron stacji. Projektowany układ torowy na szlakach zaprojektowany został dla maksymalnej szybkości – 120 km/h. Planuje się wymianę nawierzchni wraz z ułożeniem warstwy ochronnej oraz torów do geometrii zbliżonej do istniejącej z modyfikacjami, aby zapewnić planowaną szybkość pociągów. W razie konieczności znacznego wzmocnienia podłoża zostanie zastosowana stabilizacja gruntu. W ramach prac prowadzonych na szlakach przewiduje się usunięcie roślinności w celu zapewnienia widoczności i bezpieczeństwa, korekty układu geometrycznego torów, w tym rozbiórkę, przebudowę i budowę nowych torów. Istniejący przystanek osobowy/posterunek odgałęźny Jelcz Miłoszyce ulegnie przebudowie na stację. W rejonie przystanku osobowego Zakrzów – Kotowice wykonana zostanie korekta przebiegu trasy linii dla wyeliminowania łuków o promieniach ok. 600 m. Planowana korekta będzie w obszarze istniejącego terenu kolejowego.

Na szlaku Czernica Wrocławska – Siechnice w miejscu podejścia do nowego mostu nad Odrą zostanie wykonany nowy nasyp ziemny, a w pozostałych miejscach istniejący nasyp zostanie sprawdzony i poszerzony. Szlak w stanie istniejącym jest jednotorowy. W ramach modernizacji linii zaprojektowano dobudowę drugiego toru (nr 2) i bezkolizyjne dwupoziomowe włączenie go w tor nr 2 linii nr 132 w km ok. 173+161 (LK132). W tym celu dla toru nr 2 linii 277 zostaną wybudowane dwa nowe wiadukty kolejowe nad liniami nr 349 i 132. Tor nr 1 zostanie w przybliżeniu na dotychczasowej trasie i będzie się krzyżował z linią nr 349 w dwóch poziomach za pomocą wiaduktu. W miejscach, gdzie stan techniczny odwodnienia będzie wystarczająco dobry, zostanie ono jedynie oczyszczone i udrożnione. W miejscach gdzie odwodnienia brakuje, bądź istniejące

jest w złym stanie technicznym i nie spełnia swojej funkcji zostanie wybudowane nowe odwodnienie szlaku w postaci rowów bocznych. W miejscach, gdzie takie rozwiązanie nie będzie racjonalne, zastosowane zostaną drenokolektory równoległe do trasy linii kolejowej, wraz z elementami niezbędnymi do ich prawidłowego funkcjonowania.

W ramach prac dotyczących peronów zakres prac polegał będzie m.in. na: rozbiórce istniejących elementów nadziemnych i podziemnych, kolidujących z projektowanym peronem i dojazdami; rozbiórce istniejącego układu torowego i przygotowanie terenu pod budowę nowego peronu; budowie infrastruktury podziemnej; budowie peronu wraz z dojazdami; częściowej niwelacji terenu; wykonanie niezbędnej infrastruktury towarzyszącej i elementów małej architektury. W ramach prac inwestycyjnych przewiduje się demontaż istniejących, nienadających się do eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz ich wyminę. Wraz z utrzymaniem bądź zmianą kategorii przejazdów kolejowo-drogowych przewidziano remont, przebudowę lub rozbudowę odcinków dróg prowadzących do przejazdów. W przypadku likwidacji przejazdów przewidziano w wybranych lokalizacjach budowę odcinków dróg równoległych do linii kolejowej w celu umożliwienia dojazdu z rejonu likwidowanego przejazdu do sieci dróg publicznych. Ponadto, przewiduje się wykonanie przebudowy dróg dojazdowych równoległych po stronie południowej linii kolejowej na odcinku od ok. km 65+933 do ok. km 67+350 o długości powyżej 1.0 km, o nawierzchni bitumicznej.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje również:

- demontaż istniejącego LPN i budowę nowej linii potrzeb nietrakcyjnych na indywidualnych konstrukcjach wsporczych w wykonaniu napowietrznym i kablowym (na stacjach kolejowych, terenach zabudowanych, pod wiaduktami oraz w pasach leśnych przecinających linię kolejową). Przebudowie podlega odcinek LPN prowadzony na konstrukcjach wsporczych sieci trakcyjnej, tj. granicy województwa opolskiego (km 53+240) do skrzyżowania LK 277 z LK132 i LK349 w (szlak Siechnice – Wrocław Brochów w ok km 84 +345),
- kompleksową wymianę sieci trakcyjnej wraz z konstrukcjami wsporczymi,
- modernizację i przebudowę urządzeń i systemów telekomunikacyjnych,
- rozbudowę systemu radiołączności,
- wybudowanie nowych obiektów kubaturowych oraz prowadzenie prac remontowych na już istniejących,
- prace dotyczące obiektów inżynierskich i inżynierskich (w tym: rozbiórki, remonty, rozbudowa, budowa nowych obiektów),
- odwodnienie stacji i przejazdów, odbiór wód opadowych i roztopowych z odwodnienia odcinków szlakowych projektowanej linii kolejowej oraz projektowanych dróg dojazdowych i bezpośrednio sąsiadujących z projektowaną linią kolejową,
- potencjalne prace związane z usunięciem kolizji inwestycji z infrastrukturą techniczną (liniami elektroenergetycznymi wysokiego napięcia, gazociągami o ciśnieniu nie mniejszym jak 0,5 MPa, wodociągami magistralnymi), których działania związane z ich przebudową będą zaliczać się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- rozbiórkę 9 obiektów, ze względu na ich stan techniczny bądź z powodu kolidowania z projektowanym rozwiązaniem przebudowy linii kolejowej.

W zakresie przedmiotowego opracowania znajduje się ok. 32,336 km linii kolejowej nr 277. Przedmiotowa inwestycja będzie polegała na modernizacji istniejącego odcinka linii kolejowej C-E 30, co wiązało się będzie z poprowadzeniem inwestycji po śladzie istniejącej linii kolejowej, a więc po terenie silnie przekształconym. Teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia jest terenem głównie płaskim i przechodzi w większości przez tereny rolnicze oraz zabudowane, w mniejszym stopniu przez tereny leśne i użytki zielone. Powierzchnia terenu zajętego przez inwestycję wynosi ok. 692,38 ha i w całości wykorzystywana będzie

głównie na etapie realizacji inwestycji m.in. do prowadzenia prac budowlanych, montażowych, przebudowy dróg publicznych, wyznaczenia miejsc baz materiałowo-sprzętowych, zaplecza budowy itp. Po zrealizowaniu inwestycji, a więc na etapie jej eksploatacji teren ten prawdopodobnie będzie mniejszy i związany wyłącznie z normalnym funkcjonowaniem linii kolejowej i jej infrastruktury towarzyszącej (z wyłączeniem sytuacji awaryjnych).

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Głównym źródłem hałasu kształtującym klimat akustyczny na terenach sąsiadujących z terenem objętym przedmiotowym przedsięwzięciem jest istniejąca linia kolejowa nr 277 i poruszające się po niej pojazdy szynowe. Dodatkowo, mając na uwadze fakt, że analizowany odcinek linii kolejowej C-E 30 przebiega przez tereny pełniące różnicowane funkcje, oddziaływanie skumulowane spowodowane jest połączeniem oddziaływań pochodzących z innych źródeł hałasu o charakterze komunikacyjnym (inne linie kolejowe, drogi publiczne) lub charakterze przemysłowym (zakłady przemysłowe, działalność usługowa) zlokalizowanych na terenach sąsiadujących z analizowanym odcinkiem a linią kolejową (zakładów przemysłowych oraz układów komunikacyjnych) istniejących w sąsiedztwie planowanej inwestycji. W fazie eksploatacji może dochodzić do kumulowania się oddziaływań w miejscach skrzyżowań z drogami publicznymi (19 skrzyżowań) i linii kolejowej znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedmiotowa inwestycja. Stąd też zgodnie z punktem 2.b) niniejszego postanowienia w raporcie należy ocenić wpływ przedsięwzięcia na najbliższe tereny chronione akustycznie. Może wystąpić wzrost poziomu hałasu i wibracji, zwiększenie emisji pyłów do powietrza, wzrost emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Realizacja przedmiotowej inwestycji, z uwagi na jej lokalizację może mieć potencjalny wpływ na różnorodność biologiczną, rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genowa), międzygatunkową (różnorodność gatunków) i ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

W trakcie realizacji inwestycji wykorzystanie zasobów naturalnych nie będzie znaczące (niewielkie ilości wody, służącej m. in. do zraszania warstw podbudowy, zabezpieczenia przed pyleniem, czyszczenia czy przygotowania materiałów konstrukcyjnych oraz przede wszystkim do celów socjalno-bytowych). Woda przeznaczona na cele budowlane będzie pobierana z istniejących wodociągów lub dowożona na plac budowy beczkowozami. Zużycie jej podczas tego etapu może sięgać do kilkudziesięciu m³/m-c. Inne materiały i surowce będą wykorzystywane do wymiany nawierzchni, podtorza oraz infrastruktury towarzyszącej. Wykorzystanie ziemi i gleby związane będzie z uszkodzeniem wierzchniej warstwy gleby w miejscu prowadzenia prac ziemnych na etapie budowy inwestycji. W trakcie eksploatacji inwestycji, nie należy spodziewać się wystąpienia zmian w ukształtowaniu powierzchni ziemi.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zużycie wody będzie ograniczone do niezbędnego minimum i będzie związane głównie z eksploatacją, bieżącym utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej.

Mając na uwadze powyższe realizacja inwestycji jak i jej późniejsza eksploatacja nie powinna być związana z nadmierną eksploatacją i niewłaściwym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przeprowadzono dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji, za jakie uznaje się zmiany stanu sanitarnego powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego, środowiska gruntowo-wodnego.

W trakcie prowadzenia prac na linii kolejowej wystąpią oddziaływania akustyczne związane z wykonywaniem prac montażowych, pracą sprzętu budowlanego oraz transportem materiałów i surowców. Hałas powstający na tym etapie będzie hałasem zmiennym w czasie, okresowym, krótkotrwałym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość oraz zasięg oddziaływania hałasu związanego z robotami budowlanymi zależą od typu i liczby równocześnie pracujących maszyn oraz czasu ich pracy. Biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia ww. czynności, całkowite wyeliminowanie hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia jest niemożliwe do osiągnięcia. Na etapie realizacji inwestycji spodziewać się można również wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań mechanicznych w związku z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, dowozem materiałów budowlanych itp. Oddziaływanie hałasu i drgań na etapie realizacji inwestycji może być uciążliwe dla ludzi zamieszkujących w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Jak wynika z zapisów *Kip*, ok. 15,8 % powierzchni terenu przeznaczonego pod przedsięwzięcie stanowią tereny zabudowane o zwartej zabudowie.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, potencjalnymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza w postaci pyłu (emisja wtórna) będą prace związane z demontażem np.: części elementów konstrukcyjnych obiektów kubaturowych, inżynierskich, sieci trakcyjnych, torowiska, itp. Podczas robót ziemnych dominować będzie niezorganizowana emisja pyłów, wynikająca z użycia pyłących materiałów budowlanych oraz związana z ruchem sprzętu po nieutwardzonej nawierzchni, jak również pośrednie pylenie spod kół poruszających się pojazdów. Innym źródłem emisji podczas prac budowlanych będzie niezorganizowana emisja gazów (tlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodory alifatycznych), wynikająca ze spalania oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych. Emisja zanieczyszczeń na tym etapie będzie miała charakter emisji niezorganizowanej o lokalnym zasięgu, występować będzie okresowo (w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń) z różnym natężeniem w sposób przemijający.

Emisja pośrednia gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂, na tym etapie będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu i będzie ona powstawać w miejscu jej wytworzenia tj. w elektrowni. Nie przewiduje się natomiast istotnego wpływu na zmniejszenia pochłaniałości CO₂, a tym samym na zwiększenie ładunku tego gazu cieplarnianego w atmosferze, na skutek ww. prac.

Prace budowlane na analizowanym odcinku linii kolejowej C-E 30 będą wiązały się z możliwością zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska wodnego na skutek m.in.: zamulenia wskutek erozji gruntu podczas prac budowlanych, zanieczyszczeń mechanicznych podczas wykonywania prac na obiektach bezpośrednio nad ciekami, wyłukiwania zanieczyszczeń z materiałów odpadowych oraz materiałów stosowanych podczas rewitalizacji, przenikania do wód powierzchniowych substancji chemicznych z pracujących maszyn, urządzeń budowlanych i pojazdów (np. w wyniku awarii), czy też przedostania się do gruntu ścieków bytowych z zaplecza budowy. Najistotniejszym zagrożeniem mogą być

roboty budowlane w zakresie obiektów inżynierskich w sąsiedztwie cieków wodnych (w strefie istniejących i projektowanych podpór, tj. w strefach brzegowych). W ramach budowy, przebudowy lub rozbiórki mostów przewidziano prace w bezpośrednim sąsiedztwie koryt cieków. Mogą one wpłynąć tymczasowo na przepływ cieków wodnych. Oddziaływanie to obejmować będzie strefę w rejonie prowadzonych prac i będzie polegało na zmianie prędkości przepływu, ewentualnie na niewielkim piętrzeniu wody. Wpływ jakościowy będzie polegał na ingerencji w skład fizyko-chemiczny wód powierzchniowych i może wystąpić w przypadku przedostania się szkodliwych substancji (zanieczyszczeń) do wód powierzchniowych, np. produktów ropopochodnych z pracujących maszyn, środków transportu, urządzeń budowlanych, wyplukiwania z terenu prowadzonych prac substancji szkodliwych i ich dopływ do wód powierzchniowych. Oddziaływanie ilościowe podczas prowadzenia prac budowlanych będzie polegało na zaburzeniu przepływu wody w miejscach, gdzie cieki powierzchniowe przepływają przez mosty lub przepusty. Mając na uwadze powyższe niezbędnym jest określenie działań ograniczających wystąpienie tych zdarzeń i odpowiednie zabezpieczenie placu budowy.

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu analizowanego przedsięwzięcia będą przejazdy składów pociągów. Przebieg trasy inwestycji prowadzi m.in. przez tereny przekształcone antropogenicznie. W *Kip* wskazano miejsca oraz rodzaje występujących w najbliższym otoczeniu torów obszarów podlegających ochronie przed hałasem, wśród których znajdują się: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej, tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny szpitali w miastach (przychodnia zdrowia w Siechnicach), tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Analizowana linia kolejowa przebiega również w pobliżu terenów niechronionych akustycznie, na których znajdują się budynki mieszkalne. Z przedstawionych w *Kip* wyników pomiarów równoważnego poziomu hałasu emitowanego przez linię kolejową C-E 30 na odcinku: Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów (w granicach województwa dolnośląskiego) wynika, że dla stanu istniejącego (2021r.) ruch pociągów po badanej trasie nie powoduje występowania przekroczeń dopuszczalnego, równoważnego poziomu hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach podlegających ochronie akustycznej, stanowiących jej otoczenie (wynoszących 56 dB w porze nocy i od 61 dB do 65 dB w porze dnia). Dzięki planowanej modernizacji możliwe będzie osiągnięcie prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich – 120 km/h i dla pociągów towarowych – 100 km/h oraz zwiększenie natężenia ruchu, co prawdopodobnie będzie miało wpływ na zwiększenie poziomów emisji hałasu od linii kolejowej, pomimo realizacji także działań wpływających na zmniejszenie emisji hałasu od pojedynczych zdarzeń akustycznych (przejazdów pociągu). Stąd dla planowanego przedsięwzięcia może istnieć potrzeba zastosowania elementów ochrony przeciwhałasowej. Mając na uwadze powyższe nie można wykluczyć powstania konfliktów społecznych.

Eksploatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują w kierunku środowiska.

Na etapie eksploatacji analizowanego odcinka linii kolejowej C-E 30 wystąpić może również potencjalne oddziaływanie linii kolejowej na wody powierzchniowe i podziemne (m.in. poprzez spływy deszczowe, roztopowe z terenu torowiska i nasypu kolejowego, ewentualne wycieki z eksploatowanego taboru).

- e) *ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji nie przewiduje się poważnych awarii ani katastrof naturalnych i budowlanych. Ładunek emisji z analizowanego przedsięwzięcia w stosunku do ogółu emisji w skali regionu i kraju jest pomijalnie mały, i nie wpłynie na ilości emitowanych gazów cieplarnianych ze źródeł komunikacyjnych mogących mieć wpływ na zmiany klimatu ani pozostałych źródeł związanych z eksploatacją przedsięwzięcia. Eksploatacja przedmiotowej inwestycji stanowić będzie pomijalne źródło emisji gazów cieplarnianych. Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż planowana inwestycja dotyczy istniejącej linii kolejowej, zarówno realizacja, jak i eksploatacja czy też ewentualna likwidacja przedsięwzięcia, nie powinny mieć znaczącego negatywnego wpływu na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej.

Inwestycja jest potencjalnie wrażliwa na oddziaływanie związane ze zjawiskami klimatycznymi, do których należą m.in.: powodzie, susze, pożary, osuwiska, huragany, gradobicia, trzęsienia ziemi. Jak wynika z zapisów *KiP Infrastruktura* będzie zaprojektowana w taki sposób, aby wykazać odporność na zjawiska związane z postępującymi zmianami klimatu.

f) *przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:*

Powstałe na etapie realizacji odpady należeć będą głównie do grupy nr 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie, nr 16 - odpady nieujęte w innych grupach, nr 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, nr 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19) oraz nr 02 - odpady z rolnictwa, ogrodnictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności. Kody odpadów podano zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1923)*. Ustalono, że gospodarowanie odpadami w kontekście realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczyć negatywne ich oddziaływanie na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Wytworzone odpady w pierwszej kolejności poddane będą odzyskowi, a gdy odzysk nie będzie możliwy - unieszkodliwianiu.

Z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia należy stwierdzić, iż na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie znaczącym źródłem powstawania odpadów. Podczas eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą głównie odpady komunalne oraz odpady związane z: bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej (m.in. gruz, humus, tłuczeń torowy); konserwacją rowów odwadniających i nasypów w stanie bezdrzewnym; funkcjonowaniem obiektów socjalnych. Niewielki procent odpadów będą stanowiły odpady niebezpieczne pochodzące głównie z grupy olejów smarowych stosowanych np. na rozjazdach, sorbentów oraz olejów silnikowych powstającymi z eksploatacji pojazdów i urządzeń. Podczas prowadzenia prac remontowych lub konserwatorskich powstawać będą m.in. odpady z grupy nr 17, w tym np. zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi podkłady kolejowe. Odpady będą bezpośrednio zagospodarowywane w trakcie ich powstania przez podmiot posiadający odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie odpadami.

g) *zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:*

W czasie prowadzenia prac budowlanych, mieszkańcy terenów zbudowanych usytuowanych w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej narażeni będą na krótkotrwałe, okresowe oddziaływanie związane z emisją zanieczyszczeń do środowiska (emisją hałasu, emisją substancji zanieczyszczających powietrze atmosferyczne).

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z oddziaływaniem mogącym stwarzać ujemny wpływ na zdrowie i warunki życia ludzi, w szczególności z uwagi na wytwarzanie hałasu i wibracji oraz zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

a) *obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne i obszary przylegające do jezior. Przedsięwzięcie realizowane będzie natomiast w obrębie obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych (w tym siedlisk łąkowych i ujść rzek – dolina rzeki Odry).

b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Inwestycja usytuowana jest w południowo-zachodniej części Polski, w związku z powyższym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) *obszary górskie i leśne:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary górskie. Przedmiotowa trasa analizowanego odcinka linii kolejowej C-E 30 swym przebiegiem przechodzi przez obszary leśne.

d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:*

Planowana inwestycja przecina Główny Zbiornik Wód Podziemnych (GZWP) nr 320 - Pradolina rzeki Odra (S Wrocław). Analizowany odcinek linii kolejowej C-E 30 przechodzi przez strefę ochronną ujęcia wody powierzchniowej (teren ochrony pośredniej), wyznaczoną rozporządzeniem nr 1/2013 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 4 lutego 2013 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej dla miasta Wrocławia, zlokalizowanej na terenie miasta Wrocławia oraz powiatów: wrocławskiego, oławskiego w województwie dolnośląskim oraz powiatu brzeskiego w województwie opolskim (Dz. Urz. Woj. Doln., poz. 918 oraz Dz. Urz. Woj. Opolskie, poz. 418), zmienionym rozporządzeniem nr 6/2019 z dnia 11 kwietnia 2019 r. (Dz. Urz. Woj. Doln., poz. 1843 oraz Dz. Urz. Woj. Opolskie, poz. 1189).

Analizowany odcinek linii kolejowej C-E 30 przecina obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi, w tym obszary szczególnego zagrożenia powodzią.

e) *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:*

Przedsięwzięcie znajduje się częściowo w granicach Specjalnego Obszaru Ochrony siedlisk Grądy w Dolinie Odry PLH020017, Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Grądy Odrzańskie PLB020002 i w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Lasy Barucickie PLH160009, a także w obrębie korytarza migracyjnego Dolina

Środkowej Odry (KPdC-19A) i w bezpośrednim sąsiedztwie korytarza ekologicznego Las Lubszański (KPdC-128) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie Stobrowskiego Parku Krajobrazowego.

Mając na uwadze powyższe, a także biorąc pod uwagę rodzaj, zakres przedsięwzięcia i specyfikę potencjalnych oddziaływań, a także konieczność określenia środków minimalizujących wpływ na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin, grzybów i zwierząt, a także ewentualne określenie działań monitoringowych zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem wymogu wskazanego w punkcie 2.a) sentencji niniejszego postanowienia.

f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Z analizy informacji zawartych w *Kip* nie wynika, by w miejscu realizacji przedmiotowej inwestycji występowały obszary, na których standardy środowiska zostały przekroczone.

g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na terenach mających znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne, jest to związane głównie z tym, że analizowany odcinek linii kolejowej przebiega przez centrum miejscowości Jelcz-Laskowice, Czernica, Siechnice. Planowana inwestycja koliduje z 38 zabytkami nieruchomymi oraz z 19 stanowiskami archeologicznymi. W Buforze 200 m znajduje się 10 zabytków nieruchomych oraz 30 stanowisk archeologicznych. Wpływ na dziedzictwo historyczne i kulturowe na etapie realizacji i ewentualnej likwidacji inwestycji będzie wiązał się z prowadzeniem prac budowlanych i rozbiórkowych oraz z obecnością sprzętu budowlanego, zaplecza oraz składowania materiałów. Prace ziemne wykonywane będą w pobliżu stref występowania i obserwacji stanowisk archeologicznych. Potencjalnie może wystąpić kolizja ze stanowiskami archeologicznymi i zabytkami oraz oddziaływanie wizualne w sąsiedztwie obiektów zabytkowych.

h) *gęstość zaludnienia:*

Jak wynika z zapisów *Kip*, opartych o dane zawarte w dokumentach Głównego Urzędu Statystycznego z 2019 r., gęstość zaludnienia na terenie gminy Siechnice wynosi 232 osób/km², na terenie gminy Czernica 199 osób/km², na terenie gminy Oława 65 osób/km², a na terenie gminy Jelcz-Laskowice 139 osób/km².

i) *obszary przylegające do jezior:*

W pobliżu przedmiotowego docinka linii kolejowej C-E 30 zlokalizowane jest Jezioro Panieńskie oraz wiele zbiorników wodnych (np. stawy).

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

k) *wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:*

Zgodnie z opinią Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w zlewniach dziesięciu jednostek planistycznych gospodarowania wodami – jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Brochówka o kodzie PLRW600016133492. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967; dalej Plan)* JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona

- nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
- Zielona o kodzie PLRW6000161334899. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
 - Oława od Gnojnej do Odry o kodzie PLRW600019133499. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
 - Odra od Małej Panwi do granic Wrocławia o kodzie PLRW 60002113337. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego – Odra w obrębie JCWP i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
 - Dopływ z Kotowic o kodzie PLRW60002313334. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny;
 - Kanał Graniczny o kodzie PLRW600023136769. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2021 r.) ze względu na brak możliwości technicznych i dysproporcjonalne koszty;
 - Graniczna o kodzie PLRW60002313649. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
 - Młynówka Jelecka o kodzie PLRW600023133329. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r.) ze względu na brak możliwości technicznych;
 - Dopływ spod Celiny o kodzie PLRW600017133254. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o dobrym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny;
 - Smortawa od Pijawki do Odry o kodzie PLRW60001913329. Zgodnie z zapisami *Planu* JCWP została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny.

Obszar objęty inwestycją znajduje się również w obrębie jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) nr 109 o kodzie PLGW6000109 oraz nr 96 o kodzie PLGW600096,

które charakteryzują się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd zostały ocenione jako niezagrożone nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:

- a) *zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:*

Na etapie realizacji w rejonie prowadzenia robót ziemnych i montażowych może wystąpić lokalny, okresowy wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza i uciążliwości związane z emisją hałasu i wibracjami, powodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz ruchem środków transportu. Emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlano-montażowych.

Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na etapie jej eksploatacji, związane głównie z emisją hałasu i emisją zanieczyszczeń do powietrza będzie miało charakter ciągły. Poziom tych emisji będzie się zmieniał w ciągu doby. Spodziewać się można także zmian poziomu emisji hałasu i substancji do powietrza w większej skali czasowej (miesiące i lat), związanych ze zmianą warunków eksploatacji. W *Kip* nie udowodniono, że przy zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko, w tym na najbliższych terenach prawnie chronionych pod względem hałasu, jak również na obecny stan powietrza atmosferycznego.

- b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:*

Z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji, ograniczony i lokalny zasięg jej oddziaływania oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej jego likwidacji.

- c) *charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:*

Z uwagi na skalę, charakter i lokalizację modernizowanego odcinka linii kolejowej C-E 30, planowane zamierzenie inwestycyjne może spowodować dodatkowe uciążliwości na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego. Przedsięwzięcie może wpłynąć również na zwiększenie i złożoność oddziaływania z istniejącą infrastrukturą techniczną.

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji. Przewidywany termin rozpoczęcia oddziaływania nastąpi w momencie rozpoczęcia prac budowlanych.

- d) *prawdopodobieństwa oddziaływania:*

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Czynniki decydującymi o oddziaływaniu przedsięwzięcia są: rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń, metody prowadzenia prac w fazie budowy. W trakcie prac realizacyjnych wystąpi emisja spalin do powietrza związana z pracą sprzętu budowlanego na miejscu oraz pochodząca od środków transportu. Zamierzenie inwestycyjne będzie również źródłem emisji hałasu, generowanego przez pracujące maszyny i urządzenia oraz środki transportu podczas jego realizacji. Pomimo zaplanowanych w *Kip* rozwiązań

ograniczających oddziaływanie na środowisko etapu realizacji inwestycji, przewiduje się, iż wystąpienie omówionych wcześniej uciążliwości jest wysoce prawdopodobne. Jednakże bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego terenu realizacji inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu może spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Jego funkcjonowanie będzie wiązało się ze zmianami poziomu hałasu i stężeń zanieczyszczeń w środowisku. Z dokumentacji sprawy, nie wynika, że dopuszczalne wartości hałasu na terenach chronionych akustycznie nie zostaną przekroczone. Nie wynika również że nie dojdzie do przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń pyłowo-gazowych i NOx.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania w fazie budowy i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia, związane głównie z prowadzonymi pracami budowlanymi oraz transportem materiałów budowlanych i elementów konstrukcyjnych, będą posiadały charakter czasowy (krótkotrwały), lokalny – obejmujący obszar robót i ustaną po realizacji/likwidacji przedsięwzięcia. Większość oddziaływań z wyjątkiem przekształceń terenu związanych z jego zajęciem pod planowaną infrastrukturę będzie miało charakter odwracalny.

Skutki eksploatacji inwestycji, wpływające na klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego, będą miały natomiast efekt długotrwały - przez cały okres eksploatacji linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz. Spodziewać się można także zmian poziomu emisji hałasu i substancji do powietrza w większej skali czasowej (miesiące i lat), związanych ze zmianą warunków eksploatacji.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Głównym źródłem hałasu kształtującym klimat akustyczny w otoczeniu analizowanego odcinka jest istniejąca linia kolejowa nr 277 i poruszające się po niej pojazdy szynowe. Dodatkowo, mając na uwadze fakt, że linia kolejowa przebiega przez tereny pełniące różnicowane funkcje, na terenach sąsiadujących z analizowaną linią kolejową występują liczne inne źródła hałasu o charakterze komunikacyjnym (inne linie kolejowe, drogi) lub charakterze przemysłowym (zakłady przemysłowe, działalność usługowa).

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Jak wynika z zapisów *Kip*, występujące uciążliwości na etapie budowy będą ograniczane poprzez dobór sprawnego sprzętu i pojazdów oraz prawidłową ich eksploatację, a także właściwą organizację prac. Prace budowlane w rejonie zabudowy mieszkaniowej prowadzone będą jedynie w porze dziennej (6⁰⁰ – 22⁰⁰).

Na etapie eksploatacji może wystąpić ponadnormatywne oddziaływanie hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej, a więc niezbędnym może okazać się zastosowanie elementów ochrony akustycznej. Jak wynika z zapisów *Kip*, wśród możliwych do zastosowania rozwiązań należy wymienić: absorbery przyszynowe (skuteczność ok. 2 dB), okresowe smarowanie szyn (skuteczność ok. 1÷2 dB), ekrany akustyczne (skuteczność do 15 dB), maty antywibracyjne (tłumienie drgań), wymianę lub modernizację taboru, która ma być stopniowo realizowana zgodnie z założeniami unijnymi, działanie

charakteryzuje się zwiększającą się skutecznością (w miarę postępu realizacji) na całym odcinku linii kolejowej.

Tutejszy organ, na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, biorąc pod uwagę wynik analizy szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o ich oddziaływaniu na środowisko, określonych w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś*, uznaje, że nie można odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko na etapie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec wyżej opisanych zagrożeń związanych z budową i eksploatacją inwestycji, a także biorąc pod uwagę specyfikę potencjalnych oddziaływań akustycznych, ewentualną konieczność określenia rozwiązań przeciwhałasowych, konieczność określenia środków minimalizujących wpływ na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin, grzybów i zwierząt, a także ewentualne określenie działań monitoringowych uznano za konieczne przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko.

Raport o oddziaływaniu na środowisko powinien być wykonany zgodnie z art. 66 *ustawy ooś*, ze szczególnym uwzględnieniem:

a) analizy wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, a w szczególności:

- wyniki inwentaryzacji przyrodniczej terenu przeznaczanego pod realizację przedsięwzięcia i w jego bezpośrednim sąsiedztwie wraz z opisem metodyki,
- wpływ przedsięwzięcia na gatunki grzybów, roślin i zwierząt chronionych na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r., w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183 ze zm.) i z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408),
- siedliska przyrodnicze wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1713),
- gatunków ptaków wymienionych w załączniku Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. Urz. UE z 2010 L 20/7)
- siedlisk przyrodniczych i gatunków zwierząt stanowiących przedmioty ochrony Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Grądy Odrzańskie PLB020002 i Specjalnego Obszaru Ochrony siedlisk PLH020017.
- celów ochrony ww. obszarów Natura 2000 oraz ich integralność, a także spójność sieci Natura 2000,
- korytarzy migracyjnych (Dolina Środkowej Odry KPdC-19A) i Las Lubszański (KPdC-128) oraz lokalnych korytarzy ekologicznych,
- informacji o różnorodności biologicznej, wykorzystywaniu zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi.

b) oddziaływania inwestycji na najbliższe tereny chronione akustycznie.

Z uwagi na mogące wystąpić znacząco negatywne oddziaływanie akustyczne nie można wykluczyć powstania konfliktów społecznych, stąd bardzo ważne jest przeanalizowanie zagospodarowania terenów, pod kątem ochrony przed hałasem. Analizy takiej należy dokonać na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku ich braku, na podstawie faktycznego zagospodarowania terenu. Należy zwrócić uwagę na tereny

obecnie niezagospodarowane, które w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznaczone zostały pod tereny wymagające ochrony akustycznej.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.

POUCZNIE

Zgodnie z art. 65 ust. 2 *ustawy o oś*, na niniejsze postanowienie przysługuje stronie prawo wniesienia zażalenia do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem tutejszego organu, w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rajman

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
reprezentowana przez:
██████████ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 *Kpa*

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, ul. Kleczkowska 20, 50-227 Wrocław
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. C.K. Norwida 34, 50-950 Wrocław