



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Rzeszów, dnia 22 lutego 2018 r.

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOS.4201.10.2017.AH.102

DECYZJA

Działając na podstawie

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.);
- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 5 i 6, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30 maja 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, w imieniu którego występuje Pani Ewa Makosz Dyrektor Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola -Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew”,

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) karty informacyjnej przedsięwzięcia z uzupełnieniem,
- 2) mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 3) uproszczonych wypisów z rejestru gruntów oraz kopii map ewidencyjnych, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie ono oddziaływać,

orzekam

STWIERDZAM brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew”, o ile będą spełnione następujące warunki:

- 1) Zaplecza budowy i bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych, zlokalizować w odległości nie mniejszej niż 50 m od cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin zinwentaryzowanych przy analizowanych liniach kolejowych, tj. poza odcinkami
 - a) km ok. 243+520 – 243+780 linii LK25, strona prawa,
 - b) km ok. 246+050 – 246+150 linii LK25, obie strony,
 - c) km ok. 263+610 – 264+060 linii LK25 obie strony,
 - d) km ok. 267+640 – 267+850 linii LK25, obie strony,
 - e) km ok. 272+610 – 272+810 linii LK25 strona lewa,
 - f) km ok. 3+750 – 5+550 linii LK74, strona prawa,
 - g) km ok. 7+750 – 8+150 linii LK74, strona prawa,
 - h) km ok. 9+900 – 10+900 linii LK74, strona lewa,
 - i) km ok. 11+450 – 11+780 linii LK74 obie strony,

- j) km ok. 17+830 – 18+050 linii LK74 obie strony,
- k) km ok. 20+570 – 20+820 linii LK74 obie strony,
- l) km ok. 4+170 – 4+370 linii LK78 strona lewa,
- m) km ok. 5+120 – 5+340 linii LK78 strona lewa,
- n) km ok. 5+850 – 6+120 linii LK78 strona prawa.

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

- 2) Zaplecza budowy i bazy materiałowe, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych nie mogą być lokalizowane w rejonie siedlisk cennych dla zwierząt, tj. na odcinkach:
 - a) km ok. 248+500 - 248+850 po lewej stronie linii LK25,
 - b) km ok. 263+675 - 263+725 po prawej stronie linii LK25,
 - c) km ok. 265+950 - 268+200 po obu stronach linii LK25,
 - d) km ok. 11+850 - 12+850 po obu stronach linii LK74,
 - e) km ok. 16+000 - 16+300 po prawej stronie linii LK74,
 - f) km ok. 20+300 - 21+200 po prawej stronie linii LK74.
- 3) Zaplecza budowy, parkingi maszyn i sprzętu oraz miejsca magazynowania odpadów, w tym mas ziemnych, nie będą lokalizowane w obrębie dolin rzecznych oraz terenów zagrożonych powodzią, wskazanych poniżej:

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

- 4) Miejsca tankowania pojazdów zostaną zabezpieczone przed możliwością infiltracji zanieczyszczeń do gleby i wód oraz zostaną wyposażone w środki do neutralizacji substancji ropopochodnych.
- 5) Zaplecze budowy zostanie zaopatrzone w przenośne sanitariaty.
- 6) Prace przygotowawcze w zakresie usuwania humusu i wycinki drzew/krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, okresem wegetacyjnym i wzmożonej aktywności zwierząt, które w przedmiotowym wypadku dopuszcza się potraktować łącznie, tj. ww. prace winny być prowadzone poza okresem 1 marca – 31 sierpnia.
- 7) Pnie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, a znajdujących się w strefie prac budowlanych zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy, poprzez owinięcie pnia matami wiklinowymi, słomianymi lub potrójną warstwą geowłókniny o przestrzennej strukturze, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości 1,5 – 2 m (w zależności od wysokości drzewa). Dolna część desek powinna opierać się na podłożu, oszalowanie należy opasać drutem bądź taśmą, deski powinny ściśle przylegać do pnia. Wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami. Pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny, wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu, trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne, nie dłużej niż 8 godz. Do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą. Nie lokalizować placów magazynowych materiałów budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu.

Nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu.

- 8) Prace ingerujące w cieki wykonywać poza okresem tarła ryb oraz okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem marzec – czerwiec.
- 9) W celu niedopuszczenia do nieumyślnego uszkodzenia siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk rokitnika pospolitego, wygrodzić plac budowy (np. taśmą) na następujących odcinkach w km ok.:
 - 243+520 – 243+780 linii 25, strona prawa,
 - 246+050 – 246+150 linii 25, obie strony,
 - 263+610 – 264+060 linii 25 obie strony,
 - 267+640 – 267+850 linii 25, obie strony,
 - 272+610 – 272+810 linii 25 strona lewa,
 - 3+750 – 5+550 linii 74, strona prawa,
 - 7+750 – 8+150 linii 74, strona prawa,
 - 9+900 – 10+900 linii 74, strona lewa,
 - 11+450 – 11+780 linii 74 obie strony,
 - 17+830 – 18+050 linii 74 obie strony,
 - 20+570 – 20+820 linii 74 obie strony,
 - 4+170 – 4+370 linii 78 strona lewa,
 - 5+120 – 5+340 linii 78 strona lewa,
 - 5+850 – 6+120 linii 78 strona prawa.
- 10) W celu ochrony cennych siedlisk herpetofauny, należy na czas budowy (poza okresem hibernacji płazów) wygrodzić teren linii kolejowej na następujących odcinkach w km ok.:
 - 248+500 - 248+850 po lewej stronie linii LK25,
 - 263+675 - 263+725 po prawej stronie linii LK25,
 - 265+160 - 265+340 po prawej stronie linii LK25,
 - 266+750 - 268+000 po obu stronach linii LK25,
 - 3+580 - 3+680 po obu stronach linii LK74,
 - 11+850 - 12+850 po obu stronach linii LK74,
 - 19+730 - 20+020 po lewej stronie linii LK74,
 - 7+250 - 7+350 po obu stronach linii LK78 (korytarz migracji pod obiektem).
- 11) Tymczasowe ogrodzenia obszaru prowadzenia robót spełniać muszą następujące wymagania:
 - a) wymiary minimalne: wysokość części nadziemnej – minimum 40 cm,
 - b) głębokość zakopania w gruncie – minimum 10 cm,
 - c) odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz linii kolejowej (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości min. 5 cm lub odchylenie całego ogrodzenia od pionu pod kątem 20°,
 - d) materiał, z którego wykonane będzie ogrodzenie musi umożliwiać odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do jego fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia,
 - e) należy zwrócić szczególną uwagę na staranne i szczelne wykonanie łączenia 2 sąsiednich pasów materiału; zakończenie powinno mieć kształt litery U; część końcowa ogrodzenia (o długości min. 5 m) powinna przebiegać pod kątem prostym do pasa linii kolejowej/granicy obszaru budowy,
 - f) wzdłuż tymczasowego ogrodzenia ochronnego, w odstępach co ok. 10 m i na jego końcach, wkopać w ziemię wiaderka z przepuszczalnym dnem, wyłożone patykami i liśćmi, do których będą wpadać płazy.
- 12) W związku z koniecznością zniszczenia gniazda pustułki zlokalizowanego w km 246+310 linii kolejowej LK25, po jej lewej stronie, należy zamontować 3 budki lęgowe typu półotwartego w zadrzewieniach zlokalizowanych w pobliżu obecnego gniazda.
- 13) Ze względu na stwierdzone w pobliżu analizowanych linii kolejowych siedliska szczególnie cenne dla herpetofauny, stanowiące potencjalne miejsca migracji przez torowisko, należy ograniczyć stosowanie herbicydów na następujących odcinkach w km ok.:
 - 262+750 - 263+850 linii LK25,

- 266+750 - 268+000 linii LK25,
- 11+850 - 12+850 linii LK74.

- 14) Nie stosować korytek krakowskich w systemie odwodnienia torowiska.
- 15) Rowy odwadniające zaprojektować jako ziemne, o nachyleniu skarp bocznych nie większym niż 1:1,5.
- 16) Przebudowywane mosty zabezpieczyć (np. siatkami chroniącymi) przed przedostawaniem się gruzu i innych elementów do rzeki.
- 17) Udrożnienie istniejących rowów odwadniających przeprowadzić poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem marzec – czerwiec.
- 18) Wykopy, konstrukcje, zagłębienia terenu i tym podobne obiekty niezasypane/niezagospodarowane w danym dniu roboczym, mogące stanowić pułapkę dla drobnych i średnich zwierząt, należy odpowiednio zabezpieczać, np. szczelnie przykryć po każdym zakończonym dniu pracy. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac, należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. W przypadku takiego stwierdzenia należy je natychmiast odłowić i przenieść poza plac budowy.
- 19) Wszystkie ciekі, na których planowana jest budowa/przebudowa obiektów inżynierskich pozostawić w niezmienionym przebiegu, nie zmieniać nachylenia skarp.
- 20) Do umacniania dna i skarp cieków nie stosować elementów betonowych.
- 21) Prace w obrębie cieków z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzić wyłącznie ze stanowisk brzegowych, należy bezwzględnie unikać wjazdu maszynami budowlanymi w obręb koryta (również w przypadku małych cieków).
- 22) Roboty budowlane w korytach cieków będą prowadzone z uwzględnieniem przerw pomiędzy kolejnymi zmętnieniami wód.
- 23) Zachowany zostanie przepływ biologiczny wód podczas wykonywania prac, niezbędny do bytowania ryb i innych organizmów żywych.
- 24) Planowane do przebudowy przepusty na linii kolejowej nr 25 w km ok.: 244,166; 263,654; 272,134; na linii kolejowej nr 74 w km ok.: 12,312 oraz na linii nr 78 w km ok.: 3,209, dostosować do pełnienia przez nie funkcji przejść dla małych zwierząt, poprzez montaż przepustów ramowych (tj. o przekroju prostokątnym) o szerokości min. 2 m, wykonanie obustronnych półek (w sytuacji gdy przepust zlokalizowany jest na cieku prowadzącym wody stale), opartych na dnie konstrukcji lub mocowane do ścian obiektu (półki podwieszane). Półki powinny posiadać szerokość nie mniejszą niż 2x0,5 m oraz pokrycie rodzimym gruntem. Półki muszą być połączone z otaczającym terenem w sposób ciągły, umożliwiając swobodne wejście na półkę. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania (w pionie i poziomie). W przypadku, gdy do cieku zlokalizowanego na przejściu uchodzą rowy odwodnieniowe, półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez koryta rowów i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków otwartych rowów lub zastosowanie szczelnych przekryć.
- 25) Przebudowywane mosty na linii kolejowej nr 25 w km ok.: 257,706; 272,324, na linii kolejowej nr 74 w km ok.: 2,024; 11,776, dostosować do pełnienia przez nie funkcji przejść dla małych zwierząt, poprzez wykonanie obustronnych półek ziemnych (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej), które winny mieć szerokość nie mniejszą niż 2x0,5 m. Półki muszą być połączone z otaczającym terenem w sposób ciągły, umożliwiając swobodne wejście na półkę. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania (w pionie i poziomie). W przypadku, gdy do cieku zlokalizowanego na przejściu uchodzą rowy odwodnieniowe, półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez koryta rowów i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków otwartych rowów lub zastosowanie szczelnych przekryć.
- 26) Przy projektowaniu i zagospodarowaniu powierzchni i otoczenia obiektów mających pełnić również rolę przejść dla zwierząt, należy zastosować poniższe wskazania:
 - a) powierzchnia suchych półek powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Nie należy stosować kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych. Umocnienia powierzchni półek należy

- stosować wyłącznie w sytuacjach koniecznych z wykorzystaniem takich materiałów, które zapewnią trwałe pokrycie gruntem (preferowane użycie geosyntetyków) – także w przypadku okresowego zalewania powierzchni,
- b) koryto cieków winno być zlokalizowane w centralnej części przejścia,
 - c) szerokość obu półek ziemnych powinna być podobna,
 - d) w sytuacjach koniecznych umocnienia należy wykonywać z wykorzystaniem (w pierwszej kolejności) metod i materiałów biologicznych (roślinność stabilizująca, faszyna) oraz geosyntetyków (z zasypaniem gruntem), luźny narzut kamienny o zmiennej granulacji, niedopuszczalne jest stosowanie materiałów betonowych (w tym płyt ażurowych) lub gabionów (kosze i materace),
 - e) nachylenie umacnianych skarp koryt cieków powinno być możliwie najmniejsze i nie powinno przekraczać wartości 1:2,
 - f) stosować przepusty o przekroju otwartym (otwarte dno) co zapewni możliwość utrzymania odpowiedniej wilgotności powierzchni przejścia,
 - g) zaprojektować skośne zakończenia przepustów (skosy zgodne z kątem nachylenia terenu) ze ściętym zakończeniem,
 - h) należy tak projektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając,
 - i) teren wokół obiektów inżynierskich zagospodarować w taki sposób aby jego powierzchnia nie odróżniała się od istniejących warunków siedliskowych po obu stronach linii kolejowej.
- 27) Prace budowlane należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie w szczególności:
- a) nadzór nad uprzedzającymi przedsięwzięciami pracami przygotowawczymi, jak wycinka drzew i krzewów, zdejmowanie humusu, lokalizacja zaplecza budowy, prace odwodnieniowe itp.,
 - b) nadzór nad wygradzaniem cennych zbiorowisk roślinnych, siedlisk przyrodniczych, stanowisk chronionych oraz rzadkich gatunków roślin i zwierząt znajdujących się w pobliżu prowadzonych prac,
 - c) nadzorowanie przebiegu prowadzonych prac w sąsiedztwie siedlisk przyrodniczych lub stanowisk roślin chronionych w celu uniknięcia ich zniszczenia,
 - d) nadzorowanie właściwego zabezpieczenia drzew znajdujących się w pobliżu wykonywanych prac (narażonych na uszkodzenie), a nie przeznaczonych do wycinki,
 - e) kontrola powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy w którymkolwiek stadium rozwoju,
 - f) nadzór nad wykonaniem tymczasowych ogrodzeń ochronnych dla płazów, kontrola ich szczelności i stanu technicznego,
 - g) wyznaczanie miejsc lokalizacji pułapek łownych przy tymczasowych płotkach ochronnych, nadzór nad ich wykonaniem,
 - h) zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż płotków płazów, wybieranie także tych z pojemników. W zależności od sytuacji, będą one przenoszone albo na drugą stronę ogrodzonego pasa budowy, albo do siedlisk zastępczych,
 - i) kontrola herpetologiczna nad likwidacją zbiorników wodnych, rozlewisk, zasypywaniem wykopów z wodą,
 - j) sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopu i elementów odwodnienia, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta; kontrola i ewentualne odławianie zwierząt z urządzeń odwodnieniowych, wykopów i innych potencjalnych pułapek,
 - k) niezwłoczne zabezpieczenie wykopów, urządzeń odwodnieniowych i elementów infrastruktury towarzyszącej mogących stanowić pułapki dla zwierząt, zaraz po ich wykonaniu/zamontowaniu, kontrola zabezpieczeń ww. urządzeń,

- l) nadzór nad wykonaniem obiektów mających pełnić funkcję przejść dla zwierząt oraz zagospodarowanie otoczenia tych obiektów,
- m) odbiory techniczne wykonanych obiektów mających pełnić funkcję przejść dla małych zwierząt, naprowadzeń do nich i zagospodarowania ich otoczenia,
- n) kontrola prac prowadzonych w obrębie koryt cieków,
- o) sporządzenie dokumentacji przyrodniczych z wykonanych prac oraz analiz,
- p) kontrola drzew przeznaczonych do wycinki, których dziuple mogą stanowić miejsce bytowania nietoperzy – kontrola ta będzie dokonywana w trakcie prowadzonej wycinki, a w przypadku stwierdzenia wykorzystywania drzew przez nietoperze – wstrzymanie prac do czasu uzyskania stosownych decyzji na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków zwierząt objętych ochroną,
- q) kontrola przepustów i mostów przed rozpoczęciem prac w ich obrębie, a w przypadku stwierdzenia występowania w nich nietoperzy – wstrzymanie prac do czasu uzyskania stosownej decyzji na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków zwierząt objętych ochroną,
- r) czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych.

Inwestor: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 30 maja 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, w imieniu którego występuje Pani Ewa Makosz Dyrektor Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola -Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew”.

Wniosek został prawidłowo skompletowany zgodnie z art. 74 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Do wniosku dołączono wymagane prawem dokumenty, m. in.: kartę informacyjną przedsięwzięcia zawierającą dane określone w art. 62a ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem 445/2017.

Liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stąd do doręczeń korespondencji zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, obwieszczeniem z dnia 9 czerwca 2017 r., znak: WOOŚ.4201.10.2017.AH.2, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

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

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 73 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z § 3 ust. 1 pkt 58 („*linie kolejowe i urządzenia do przeladunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co*

najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km") oraz § 3 ust. 2 pkt 2 – przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone, w związku z §2 ust. 1 pkt 29 („*linie kolejowe wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*") rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie będzie realizowane częściowo na działkach uznanych za tereny zamknięte, zgodnie z decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MliR, poz. 25, ze zm.).

Uwzględniając położenie przedsięwzięcia w części na terenie zamkniętym kolejowym ustalono, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest organem właściwym do wydania tej decyzji na podstawie art. 75 ust. 6 ww. ustawy.

W ramach przedmiotowego postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismami z dnia 9 czerwca 2017 r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mielcu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Stalowej Woli i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sandomierzu, z prośbą o wydanie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu, w opinii z dnia 26 czerwca 2017 r., znak: PSNZ.465.19.2017 uznał, że z uwagi na zakres przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko, dla przedmiotowego zadania nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Stalowej Woli, w opinii z dnia 21 czerwca 2017 r., znak: PSNZ.465-22/17 uznał, że planowane przedsięwzięcie przy dotrzymaniu rozwiązania chroniące środowisko o których mowa w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie spowoduje pogorszenia standardów jakości środowiska, dlatego nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sandomierzu, w opinii z dnia 24 lipca 2017 r., znak: SE.V-4470/10/17 uznał, że dla przedmiotowego zadania nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mielcu, w terminie 14 dni od otrzymania powyższego pisma nie wyraził opinii, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz no ocenach oddziaływania na środowisko, co traktuje się jako brak zastrzeżeń, zgodnie z art. 78 ust. 4 ww. ustawy.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach województwa podkarpackiego i świętokrzyskiego, dlatego w związku z art. 75 ust. 5 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 9 czerwca 2017 r., zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach z prośbą o wydanie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, w opinii z dnia 10 lipca 2017 r., znak: WOO-I.070.67.2017.KT.2 uznał, że ze względu na lokalizację, skalę oddziaływań, charakter przedsięwzięcia i zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko,

nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po analizie przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzono, że nie przedstawia ona w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska. Dlatego też pismem z dnia 8 sierpnia 2017 r., znak: WOOŚ.4201.10.2017.AH.32 wezwano Inwestora do uzupełnienia ww. dokumentu. Inwestor przedłożył niezbędne uzupełnienia przy piśmie z dnia 5 października 2017 r.

W związku z przedłożeniem uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismami z dnia 4 grudnia 2017 r., ponownie zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Stalowej Woli, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sandomierzu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach, z prośbą o wydanie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia lub o podtrzymanie już wydanych ww. opinii.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, w opinii z dnia 18 grudnia 2017 r., znak: WOO-I.070.67.2017.KT.5 ponownie uznał, że ze względu na lokalizację, skalę oddziaływań, charakter przedsięwzięcia i zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sandomierzu, pismem z dnia 14 grudnia 2017 r., znak: SE.V-4470/10/17 uznał, że przedłożone uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia, nie wpływa na zmianę wcześniej zajętego stanowiska w tej sprawie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarnego w Tarnobrzegu oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Stalowej Woli, w terminie 14 dni od otrzymania powyższego pisma nie zajęli stanowiska, co traktuje się jako podtrzymanie wcześniej zajętego stanowiska.

Podczas analizy informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Po analizie całości zgromadzonego materiału dowodowego, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia z uzupełnieniem, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wydał postanowienie z dnia 29 grudnia 2017 r., znak: WOOŚ.4201.10.2017.AH.67, w którym stwierdził brak konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Informacja o wydanym postanowieniu została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, w karcie informacyjnej pod nr 170/2018.

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

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

Dla linii nr 25 i 74 przewiduje się odcinkową korektę geometrii torów w celu przywrócenia prędkości konstrukcyjnej $V=120$ km/h, przy czym korekty nie skutkują potrzebą zajęcia dodatkowego terenu, poza istniejącym pasem kolejowym. Większość obiektów inżynierskich zostanie przebudowana. Dla linii 78 planuje się zwiększenie prędkości

konstrukcyjnej do 120 km/h. Kompleksowa wymiana nawierzchni będzie wykonana przy użyciu materiałów nowych. Do zabudowy nowego toru na szlaku i w torach głównych zasadniczych oraz głównych dodatkowych zaplanowano nawierzchnię kolejową klasy technicznej 1 w postaci toru bezстыkowego z nowych szyn na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym i podsypce tłuczniowej pod podkładem. Materiały starożyteczne będą dopuszczone jedynie do zabudowy torów dodatkowych i bocznych, na podstawie analizy i oceny aktualnego stanu i przydatności poszczególnych elementów nawierzchni. Przewiduje się wykonanie warstwy ochronnej bezpośrednio pod warstwą podsypki tłuczniowej torów na wszystkich torach i rozjazdach w miejscach korekty układu torowego i w miejscach występowania słabego podtorza.

Ponadto w ramach prac, w związku ze złym stanem infrastruktury związanej z obsługą pasażerów na stacjach i przystankach osobowych na linii kolejowej nr 25, niewystarczającym lub całkowitym brakiem elementów małej architektury oraz wobec planowanej przebudowy stacji i przystanków nieplanowanych do likwidacji, przewiduje się kompleksowe ich wyposażenie oraz przebudowę. Perony na przystankach osobowych zostaną skrócone lub przedłużone do długości ok. 150 m, natomiast na stacjach zostaną dostosowane do długości ok. 300 m.

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

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

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

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

Konieczność czasowego zajęcia terenu wystąpi w przypadku niezbędnego usunięcia kolizji z infrastrukturą techniczną (gazociągową, wodociągową, liniami elektroenergetycznymi itp.), budową przyłączy, pracami przy obiektach inżynierskich lub pod drogi technologiczne.

W wyniku realizacji zadania nastąpi m. in. skrócenie czasu jazdy, poprawa przepustowości linii, częstotliwości i zwiększenie dostępności transportu kolejowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych oraz ograniczenie oddziaływań związanych z użytkowaniem linii kolejowych.

Powstające odpady będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 21 ze zm.). Przewiduje się powstawanie odpadów z rozbiórek, głównie nawierzchni torowej jak stal pochodząca z szyn, drewno z podkładów kolejowych, tłuczeń torowy z podsypki, gruz, ziemia, jak również odpady związane z pracami związanymi z obiektami kubaturowymi. Podczas eksploatacji linii będą powstawać odpady związane

z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń związanych z użytkowaniem kolei (oświetlenie, sygnalizacja świetlna, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych z linią kolejową. Powstające odpady będą selektywnie magazynowane w wyznaczonym miejscu w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się w środowisku i odbierane przez uprawnionego odbiorcę w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić emisja niezorganizowana pyłu oraz substancji pochodzących ze spalania paliwa w maszynach roboczych oraz samochodach transportowych, niemniej jednak nie przewiduje się możliwości wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych stężeń poziomów substancji zanieczyszczających w powietrzu. Stosowane w fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia maszyny i urządzenia znajdować się będą w dobrym stanie technicznym. Przewiduje się również działania związane z minimalizacją pylenia, np. poprzez zraszanie w okresach bezdeszczowych dróg dojazdowych dla pojazdów dowożących materiały budowlane. W trakcie przerw w pracy silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn będą wyłączane. Ponadto w celu ograniczenia emisji do powietrza podczas budowy przewidziano działania organizacyjne, takie jak: jak największe wykorzystanie do przewozów materiałów budowlanych transportu kolejowego, transportowanie materiałów sypkich środkami transportu wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie, magazynowanie materiałów sypkich z dala od terenów mieszkalnych w sposób maksymalnie ograniczający pylenie (np. zapewnienie zraszania lub obsianie w suche i wietrzne dni), wykorzystywanie podczas budowy sprawnego sprzętu, ograniczanie jałowych przejazdów maszyn i pojazdów ciężarowych, zapewnienie przy wyjazdach z dróg technologicznych na drogi publiczne miejsc na czyszczenie kół pojazdów.

W celu przeanalizowania emisji do powietrza na etapie eksploatacji linii, uwzględniono m. in. dane emisyjne lokomotyw przy prognozowanym na rok 2028 natężeniu ruchu. W obliczeniach wzięto pod uwagę stężenia dwutlenku azotu, pyły PM10 i PM2,5 oraz stężenia tlenku węgla. Analizy oddziaływania inwestycji na powietrze wykazały dotrzymanie normatywnych stężeń analizowanych substancji w powietrzu.

Na etapie budowy wykorzystywane maszyny i urządzenia budowlane będą źródłem emitowanego do otoczenia hałasu. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. Ponadto źródło hałasu stanowić będą środki transportu, tj. samochody ciężarowe i dostawcze. Należy zaznaczyć, że na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy oraz lokalizacja aktualnie prowadzonych prac, które będą realizowane etapami. W tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowych prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Oddziaływanie hałasu w fazie realizacji będzie krótkotrwałe i odwracalne, zależne od przesuwającego się frontu prac. Oddziaływanie to ustąpi wraz z zakończeniem robót. Prace przy użyciu ciężkiego sprzętu, w sąsiedztwie terenów chronionych pod względem akustycznym, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, (nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, nie pozwalającej na ich przerwanie).

Realizacja zadania, ma na celu m. in. ograniczenie wpływu akustycznego przedmiotowych linii kolejowych na otoczenie, poprzez przeszlifowanie szyn, zastosowanie podkładek podszytowych oraz wykonanie toru bezстыkowego.

Na przedmiotowych liniach kolejowych prowadzone są przewozy pasażerskie w kategorii pociągów międzyregionalnych oraz regionalnych, przewozy towarowe oraz występują przejazdy utrzymaniowo-naprawcze i inne. W dokumentacji przyjęto prognozy ruchu dla linii obejmujące pierwszy i piąty rok po zakończeniu realizacji zadania, tj. rok 2024 i 2028. Natężenie ruchu kolejowego określono z podziałem na odcinki wszystkich trzech linii, tj. dla linii 25 wyodrębniono odcinki Sandomierz – Sobów, Sobów – Ocice, Ocice - Chmielów k. Tarnobrzega, Chmielów k. Tarnobrzega – Mielec, dla linii 74 odcinki Sobów – Furmany, Furmany – Grębów, Grębów - Stalowa Wola Rozwadów, natomiast dla linii 78 odcinki Sandomierz – Furmany oraz Furmany – Grębów. Największym prognozowanym dobowym natężeniem pociągów dla roku 2024 charakteryzuje się odcinek linii 25 Sobów – Ocice, odcinek linii 74 Sobów – Furmany, odcinek linii 74 Furmany - Grębów oraz odcinek linii 74 Grębów - Stalowa Wola Rozwadów. Analogiczne odcinki linii charakteryzują się także

największą prognozą ruchu dla roku 2028. Pozostałe odcinki linii charakteryzują się dużo mniejszym natężeniem ruchu.

Odcinkowo w sąsiedztwie linii występują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej, tereny zabudowy mieszkaniowo – usługowej oraz tereny zabudowy usługowej i magazynowo – składowej.

W celu przeanalizowania skali oddziaływania akustycznego przedmiotowych linii wykonane zostały całodobowe pomiary hałasu w 11 punktach pomiarowych w sąsiedztwie linii kolejowych. Analiza propagacji hałasu od przedmiotowych linii kolejowych została przeprowadzona po uwzględnieniu m. in. prognoz natężenia ruchu kolejowego, wymiany i zastosowania podkładów strunobetonowych, połączeń bezстыkowych szyn, niewielkich korekt przebiegu, klasyfikacji akustycznej terenów, średniej długości składów oraz prędkości poruszania się pociągów, z przyporządkowaniem tych danych do poszczególnych odcinków obliczeniowych. Nie brano tutaj pod uwagę postępującej poprawy stanu technicznego taboru kolejowego.

Przeprowadzona analiza wskazuje, że obliczone zasięgi emitowanego przez ruch pociągów hałasu zarówno dla pory dziennej, i nocnej mają niewielki zasięg. Izofona 65 dB dla pory dnia mieści się w pasie kolejowym, a izofony 61 dB dla pory dnia oraz 56 dB dla pory nocy wykraczają w niewielkim zakresie poza ten pas. W żadnym przypadku budynki mieszkalne zlokalizowane poza terenem kolejowym nie znajdują się w zasięgu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Natomiast dla zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na terenach kolejowych, analiza akustyczna wykazała, że kilka budynków może znaleźć się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie większym od dopuszczalnego. Są to budynki, pierwotnie posiadające funkcje związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, która z czasem uległa zmianie na zabudowę mieszkaniową. Na podstawie art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.), jeżeli na terenach zamkniętych znajduje się zabudowa mieszkaniowa, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W dokumentacji wskazano, iż właściciel nieruchomości znając jej położenie w stosunku do linii kolejowej, musi dokonywać pełnej analizy możliwych skutków w postaci uciążliwości akustycznych i przy zmianie funkcji przeznaczenia budynku, przewidzieć zastosowanie elementów zapewniających wymaganą izolacyjność akustyczną przegród zewnętrznych określoną w Polskiej Normie, dotyczącej wymagań izolacyjności akustycznej przegród w budynkach oraz izolacyjności akustycznej elementów budowlanych. Z przeprowadzonej oceny poziomu dźwięku w pomieszczeniach wynika, iż brak jest przekroczeń dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku wewnątrz pomieszczeń.

W przeprowadzonych analizach akustycznych, uwzględniono również oddziaływanie skumulowane z sąsiadującymi z przedmiotowymi liniami kolejowymi drogami (krajowymi i wojewódzkimi), jednak nie prognozuje się wystąpienia kumulacji oddziaływania akustycznego, powodującej przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu na terenach chronionych pod względem akustycznym.

W trakcie prowadzenia prac realizacyjnych mogą również wystąpić drgania spowodowane pracą maszyn budowlanych, co może być źródłem szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. Skala tych oddziaływań jest zależna od rodzaju prowadzonych prac i wykorzystywanych urządzeń oraz od rodzaju i struktury podłoża gruntowego i ze stanem obiektu poddanego drganiom. Podczas realizacji przedsięwzięcia prowadzony będzie monitoring stanu technicznego wytypowanych na podstawie badań geotechnicznych budynków, w szczególności tych znajdujących się w odległości do 50 m od pracujących urządzeń będących źródłami znaczących drgań, jak również dalszych obiektów, o ile taka potrzeba wyniknie z badań geologicznych. W sąsiedztwie terenów chronionych pod względem akustycznym palowanie fundamentów będzie wykonywane metodą wierconą. Realizacja zadania i poprawa stanu torowiska, wpłynie na minimalizację tego oddziaływania na tereny przyległe.

W trakcie budowy wystąpi zapotrzebowanie na wodę do zraszania warstw podbudowy, czy zabezpieczenia przed pyleniem. Woda na cele budowlane będzie pobierana z istniejących wodociągów lub dowożona na plac budowy. W trakcie prac będą wykorzystywane materiały i surowce m. in. do wymiany nawierzchni, podtorza oraz infrastruktury towarzyszącej. Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie takich materiałów jak m. in.: szyny stalowe, podkłady strunobetonowe, podrozejdnice, podsypka tłuczniowa, elementy odwodnienia, elementy uszczelnienia toru (np. geosyntetyki), kable miedziane i światłowodowe. Wykorzystywane w trakcie prac maszyny budowlane oraz pojazdy budowlane i środki transportu napędzane będą olejem napędowym lub benzyną. Wystąpi również zapotrzebowanie na energię elektryczną pobieraną z istniejących sieci, lub wytwarzaną za pomocą agregatów prądotwórczych.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). Należy podkreślić, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia i przebudowy układów torowych, poprawi się bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jak również zmniejszy się ryzyko wystąpienia poważnej awarii, w tym wypadków kolejowych. Inwestor posiada wewnętrzną instrukcję o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych, zgodnie z którą priorytetem w razie wypadków kolejowych jest ratowanie ludzi oraz zabezpieczenie środowiska przed skażeniem. W ramach planowanych prac zastosowane zostaną elementy o wysokiej niezawodności i trwałości.

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

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

JCWP „Stary San”, kod: PL RW20001722992, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny. Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnego Sanu PLH180020, zależnych od wód. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Stary San”, przedłużono do 2021 r.

JCWP „Łęg od Murynia do ujścia”, kod: PL RW200019219899, typ: rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta (19) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych). Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny. Ponadto, zlewnia tej JCWP została

zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, oraz obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnego Sanu PLH180020, Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055, zależnych od wód. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Łęg od Murynia do ujścia”, przedłużono do 2027 r.

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

JCWP „Sokolniki” kod: PL RW2000172198929 typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny. Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Sokolniki”, przedłużono do 2021 r.

JCWP „Strug”, kod: PL RW2000172198949, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny. Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Strug”, przedłużono do 2021 r.

JCWP „Żupawka”, kod: PL RW200017219689, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ekologiczny – co najmniej dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest utrzymanie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, zależnych od wód.

JCWP „Trześniówka od Karolówki do ujścia”, kod: PL RW200019219699, typ: rzeka nizinna piaszczysto- gliniasta (19) jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźników: m1, m3), w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym potencjał ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa potencjału ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny. Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005, obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, zależnych od wód.

JCWP „Mokrzyszówka”, kod: PL RW2000172196729, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny.

JCWP „Piskorzeniec”, kod: PL RW20002621938, typ: cieki w dolinach wielkich rzek nizinnych (26) jest silnie zmienioną częścią wód (ocena ekspercka), w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym potencjał ekologiczny – słaby, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, zależnych od wód. Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa potencjału ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny.

JCWP „Kaczówka”, kod: PL RW200017219649, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Kaczówka”, przedłużono do 2021 r.

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

JCWP „Dopływ spod Sielca”, kod: PL RW20002621938, typ: cieki w dolinach wielkich rzek nizinnych (26) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Ponadto, zlewnia tej JCWP została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, zależnych od wód. Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Dopływ spod Sielca”, przedłużono do 2021 r.

JCWP „Miętus”, kod: PL RW2000172198769, typ: potok nizinny piaszczysty (17) jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych), 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Ponadto, zlewnia JCWP „Miętus” została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055, zależnych od wód. Na podstawie PGW, celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu dobrego stanu chemicznego oraz poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Miętus”, przedłużono do 2021 r.

Zgodnie z PGW, działania w ramach przedmiotowego projektu realizowane będą w obrębie Jednolitych Części Wód Podziemnych JCWPd nr 119, 134, 135 (kod: PLGW2000119, PLGW2000134, PLGW2000135), w PGW ich stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ilościowy - dobry, stan chemiczny - dobry). JCWPd nr 119, 134 są wskazane jako niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tych części wód jest zapobieganie pogorszeniu ich stanu tak, aby utrzymać ich dobry stan. Ponadto, ww. JCWPd zostały zaliczone do obszarów chronionych, przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Teren planowanej inwestycji linia nr 74 w km 2+050 - 23+143, linia 78 w km 5+240 - 10+783, zlokalizowany jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 425 „Zbiornik Dębica - Stalowa Wola - Rzeszów”.

Prace prowadzone będą poza granicami strefy ochronnych ujęć wody.

Przedmiotowe linie kolejowe kolidują z obszarami zagrożonymi zalaniem wodami powodziowymi o prawdopodobieństwie wystąpienia $Q_{0,2\%}$; linia nr 74 w km 1+995 - 2+100 rzeka Trześniówka, w km 11+670 - 11+760 rzeka Łęg oraz linia nr 78 w km 5+140 - 5+315 rzeka Trześniówka.

Odcinki linii kolejowej objęte zadaniem kolidują z ciekami naturalnymi: linia nr 25 w km ok. 253+400 ciek bez nazwy, 256+460 ciek bez nazwy, 263+650 Mokrzeszówka, 272+315 Babulówka, linia nr w km ok. 74 1+290 Mokrzeszówka, 2+040 Trześniówka, 3+045 Żupawka, 3+640 Strug, 11+720 Łęg, 12+775 Osa, 16+105 ciek bez nazwy, 22+965 ciek bez nazwy, linia nr 78 w km ok. 5+240 Trześniówka, 7+305 Strug.

W oparciu o opis przedsięwzięcia i charakterystykę zadań objętych wnioskiem zidentyfikowano następujące czynniki oddziaływania na elementy jakości wód JCWP „Trześniówka od Karólówki do ujścia”: przebudowa mostu linia nr 74 w km ok. 2+024, odcinkowe umocnienie koryta potoku, remont bieżący mostu, naprawa umocnień linia nr 78 w km ok. 5+225, przebudowa/remont przepustów, odprowadzanie wód opadowo – roztopowych. Ustalenia, na jakie elementy jakości wód i ich składowe będzie oddziaływać przedsięwzięcie, dokonano w oparciu o analizę wpływu przedsięwzięcia na potencjał ekologiczny wód w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Wypunktowano oddziaływania generowane na etapie realizacji inwestycji, a także takie, które wystąpią na etapie eksploatacji tj.: zmiana warunków i struktury stref nadbrzeżnych, niszczenie siedlisk, zmiana stężeń wskaźników charakteryzujących stan fizyczny wód.

W stanie istniejącym podpory mostu w km ok. 2+024 linii kolejowej nr 74 posadowione są poza korytem cieku Trześniówka. Zakłada się możliwość wykorzystania przyczółków i ich posadowienia w przypadku spełnienia wymogów nośności oraz wymogów dotyczących wielkości światła pod obiektem. Podpory mostu w km ok. 5+225 linii kolejowej nr 78 posadowione są poza korytem cieku Trześniówka.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić krótkotrwałe negatywne oddziaływanie na skład i liczebność fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i makrobezkręgowców wywołane zniszczeniem siedlisk przybrzeżnych i dennych. Oddziaływanie ograniczone będzie do miejsca prowadzonych prac i ustanie po zakończeniu prac. Realizacja inwestycji okresowo (maksymalnie kilka miesięcy), wpłynie na pogorszenie warunków bytowania ichtiofauny, wskutek wzrostu zamulenia wód ograniczającego widoczność i możliwości zdobywania pokarmu.

Prace związane z rozbiórką istniejących przepustów mogą powodować lokalne i chwilowe zaburzenie w przepływie wód. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe, lokalne (ograniczone do prac w korytach rowów) i ustanie po zakończeniu prowadzenia prac. Na zmianę dynamiki przepływu wpłynie także usunięcie szaty roślinnej utrudniającej obecnie przepływ wody. Realizacja inwestycji nie wpłynie na połączenie z częściami wód podziemnych.

Zaplanowane prace nie spowodują przerwania ciągłości hydrologicznej cieków, nad którymi, lub w obrębie których będą prowadzone roboty budowlane.

Inwestycja wpłynie na elementy hydromorfologiczne (warunki morfologiczne) tylko w nieznacznym stopniu, poprzez odcinkowe umocnienie koryta cieku. W przypadku przebudowy mostów założono wykonanie umocnień skarp i dna cieków na maksymalnej

długości ok. 25 - 30 m od strony wody górnej i dolnej. Stosowane będą rozwiązania zbliżone do naturalnych (narzut kamienny i umocnienie brzegów faszyną).

Usunięcie z wody lub brzegu wszelkich naturalnych elementów typu pnie drzew, rumosz drzewny, wpłynie na zmniejszenie zróżnicowania struktury i podłoża koryta ciek. Umacnianie i profilowanie brzegów wpłynie na obniżenie zdolności ciek do kształtowania form erozyjno-akumulacyjnych.

Podczas wykonywania prac związanych z umocnieniem brzegów i dna cieków wystąpi okresowe zmętnienie wody, które będzie skutkowało zmianą warunków natlenienia, zwłaszcza latem, przy wysokich temperaturach.

Ze względu na skalę planowanych robót, pogorszenie stanu JCWP w zakresie parametrów fizykochemicznych będzie lokalne i krótkotrwałe (okres prowadzenia prac w korycie).

Koryto ciek zostanie zabezpieczone przed przedostaniem się elementów z rozbiórki obiektów (np. siatką).

Istniejące rowy boczne zostaną oczyszczone, udrożnione i wyremontowane, jak również odcinkowo wykonane zostanie nowe odwodnienie. Zaplanowano odwodnienie podtorza za pośrednictwem rowów odwadniających otwartych po obu stronach układu torowego oraz drenażem odwadniającym po obu stronach układu torowego i w międzytorzu. Rowy odwadniające projektowane są jako rowy ziemne. Wody z drenaży w międzytorzu odprowadzane będą bezpośrednio do rowów lub do studni zbiorczych drenarskich zainstalowanych na drenokolektorach bocznych. Do ogólnego systemu odwodnienia układu torowego włączone zostały odwodnienia planowanych peronów.

Dla zapewnienia odpływu wód opadowo-roztopowych konieczne będzie zastosowanie w systemie odwodnienia układu torowego pompowni, umożliwiających przerzut wody z poszczególnych odcinków.

W ciągu systemu odwodniania linii kolejowych nie przewiduje się instalowania urządzeń oczyszczających. Wody opadowo - roztopowe z powierzchni obiektów objętych zakresem przedsięwzięcia, przed wprowadzeniem do środowiska będą spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014 r. poz. 1800).

Oddziaływanie analizowanej inwestycji na pozostałe JCWP związane będzie z rozbiórką oraz przebudową przepustów oraz obiektów mostowych, odcinkowym umocnieniem koryt i odprowadzaniem wód opadowo – roztopowych, przy czym wyniki oceny wpływu planowanych prac na poszczególne JCWP są analogiczne jak dla JCWP „Trześniówka od Karolówki do ujścia”.

Na etapie budowy, potencjalne zagrożenie dla jakości wód podziemnych będą stanowiły sytuacje awaryjne, takie jak wyciek płynów eksploatacyjnych z uszkodzonych maszyn i urządzeń budowlanych oraz środków transportu. Ryzyko zanieczyszczenia wód zostanie ograniczone poprzez prowadzenie stałych kontroli stanu technicznego sprzętu oraz wyposażenie placu budowy w sorbenty umożliwiające neutralizację wycieków. Celem ograniczenia ryzyka, zaplecze budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsca magazynowania odpadów) zostaną zorganizowane na terenie przekształconym antropogenicznie, poza obszarami o słabej izolacji głównego poziomu użytkowego wód podziemnych oraz obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Zaplecza budowy, w tym bazy materiałowo – sprzętowe, lokalizowane będą również poza km ok. linia nr 25: 263+600 – 263+700, 272+280 – 272+380, linia nr 74: 1+240 – 1+340, 1+990 – 2+090, 3+000 – 3+100, 3+590 – 3+640, 11+670 – 11+770, 12+730 – 12+830, linia nr 78: 5+190 – 5+290, 7+260 – 7+360.

Miejsca tankowania pojazdów zostaną zabezpieczone przed możliwością infiltracji zanieczyszczeń do gleby i wód. Miejsca tankowania pojazdów zostaną wyposażone w środki do neutralizacji substancji ropopochodnych. Zaplecze budowy zostanie zaopatrzone w przenośne sanitarium, które będą systematycznie opróżniane.

W trakcie budowy zużywane będą niewielkie ilości wody m. in. do zraszania warstw podbudowy, czy zabezpieczenia przed pyleniem. Woda na cele budowlane będzie pobierana głównie z istniejących wodociągów lub dowożona na plac budowy.

W rejonie Stalowej Woli główne znaczenie użytkowe posiadają czwartorzędowy oraz górnokredowy poziomy wodonośny. Zwierciadło wód czwartorzędowego poziomu wodonośnego ma charakter swobodny, występuje na głębokości 1 – 5 m p.p.t., w obrębie wydm 2 – 15 m p.p.t. Lokalnie głębokość zwierciadła wód podziemnych wynosi 10 – 15 m p.p.t., a nawet 30 m p.p.t. Miąższość warstwy wodonośnej wynosi przeciętnie 10 – 20 m. Lokalnie, np. w rejonach rynien, zaznacza się dwudzielność piętra czwartorzędowego. Pierwszy poziom o swobodnym zwierciadle wody występuje na głębokości 1 – 2 m p.p.t. Drugi, o napiętym zwierciadle, znajduje się pod 10 metrową warstwą ilów. Oba poziomy pozostają w więzi hydraulicznej. Czwartorzędowe piętro wodonośne zasilane jest w drodze bezpośredniej infiltracji opadów atmosferycznych.

Kredowy poziom wodonośny o charakterze regionalnym najczęściej o swobodnym lub występującym pod niewielkim naporem zwierciadle wody (sporadycznie stwierdzono, pod warstwą ilów, napięcie do 50 m słupa wody) występujący na bardzo zróżnicowanej głębokości od 10 - 20 m p.p.t. do 70 – 80 m p.p.t., przeważnie jednak od 5 do 15 m p.p.t. Zasilanie wód piętra kredowego następuje przez infiltrację opadów atmosferycznych w podłoże, szczególnie w miejscach płytkiego występowania spękanych skał kredowych pokrytych zwietrzeliną gruzową lub utworami piaszczystymi.

Na odcinku pomiędzy Sandomierzem, a Padwią Narodową główne znaczenie użytkowe ma czwartorzędowy poziom wodonośny. Zwierciadło wód podziemnych jest swobodne i przeważnie występuje na głębokości 1 – 5 m p.p.t., a w rejonach wydmowych na głębokościach 2 – 15 m p.p.t. W rejonach, gdzie miejscami występują namuły, zwierciadło wód podziemnych może być nieznacznie napięte. Brak utworów wodonośnych obserwuje się m. in. w rejonie Skopania. Czwartorzędowy użytkowy poziom wodonośny zasilany jest wodą poprzez infiltrację opadów atmosferycznych.

Zgodnie z dokumentacją, zdecydowana większość analizowanego odcinka linii kolejowej poprowadzona jest przez tereny o bardzo wysokim stopniu zagrożenia użytkowych poziomów wodonośnych (obecność ognisk zanieczyszczeń na terenach o niskiej odporności poziomu głównego); linia nr 25 w km ok.: 242+400 - 244+280, 245+140 - 246+070, 247+680 - 249+010, 250+130 - 253+310, 254+260 - 259+780, 260+220 - 260+500, 261+520 - 262+340, linia nr 74 w km ok.: 0+530 - 13+560, 23+170 - 23+342, linia nr 78 w km ok.: 1+386 - 3+330, 4+230 - 10+783 – łącznie ok. 36,7 km i wysokim stopniu zagrożenia użytkowych poziomów wodonośnych (obszar o niskiej odporności, ale ograniczonej dostępności (masywy leśne) poziomu głównego, bez ognisk zanieczyszczeń lub obszar o średniej odporności poziomu głównego z ogniskami zanieczyszczeń); linia nr 25 w km ok. 262+340 - 275+300, linia nr 74 w km ok. 13+560 - 23+170 – łącznie ok. 22,6 km, – odpowiednio ok. 55,1% i 33,9% długości. Na pozostałych terenach (11,% długości odcinka) brak jest użytkowego poziomu wodonośnego.

W przypadku analizowanej inwestycji nie przewiduje się jednakże robót budowlanych polegających na głębokich wykopach.

Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie nie oddziałuje na obszary chronione, nie poddano analizie kwestii zaostrezenia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych względem obszarów, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c w Dyrektywie 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134 ze zm.). Linia kolejowa częściowo biegnie po granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 oraz po granicy obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055. W odległości ok. 2,5 km na zachód od linii kolejowej nr 78 znajduje się obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzeska Dolina Wisły PLH180049.

Planowana inwestycja znajduje się częściowo w granicach głównych korytarzy ekologicznych: Korytarza Południowego (Puszcza Sandomierska - Lasy Janowskie) i Korytarza Południowo-Centralnego (Puszcza Sandomierska – Dolina Wisły), wyznaczonych w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilo M. 2005; zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

Zakładana na liniach kolejowych korekta geometrii torów nie będzie skutkować potrzebą zajęcia dodatkowego terenu, poza istniejącym pasem kolejowym.

Zaplanowano odwodnienie podtorza za pośrednictwem rowów odwadniających otwartych po obu stronach układu torowego oraz drenażem odwadniającym po obu stronach układu torowego i na międzytorzu. Z uwagi na zły stan, istniejące odwodnienie powierzchniowe w postaci rowów bocznych zostanie oczyszczone, udroźnione i wyremontowane, jak również wykonane zostanie nowe odwodnienie w miejscu, gdzie go obecnie brak. Rowy odwadniające zaplanowano jako ziemne, zadarnione, o nachyleniu skarp bocznych 1:1,5.

W celu zabezpieczenia mostów i przepustów, przewiduje się wzmocnienie koryta cieków na maksymalnej długości od 10 do 50 m. W przypadku konieczności stosowania umocnień wybierane będą rozwiązania zbliżone do naturalnych (narzut kamienny). Jak wskazano w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, prace w obrębie cieków nie będą powodować: „*trwałej ingerencji w koryta ww. cieków (przełożenia koryta, regulacji itp.), zmian przebiegu i nowych umocnień dla tych rzek, długoodcinkowego ubezpieczenia skarp brzegów opaską z koszy siatkowo-kamiennych, trwałych zmian reżimu hydrologicznego, trwałej likwidacji lub zmniejszenia powierzchni roślinnych pasów brzegowych, zmian parametrów fizykochemicznych wód płynących, ograniczenia terenów okresowo zalewanych*”.

Realizacja planowanej inwestycji wymaga przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów, w większości w istniejącym pasie kolejowym, o łącznej powierzchni ok. 13,3 ha. Gatunki podlegające wycince to głównie sosna zwyczajna, brzoza brodawkowata, klon jesionolistny, topola biała, topola osika, wierzba biała, lipa drobnolistna, robinia akacjowa oraz jesion wyniosły.

Inwentaryzację przyrodniczą na potrzeby planowanego zadania wykonano przyrodniczą w okresie od czerwca 2015 r. do maja 2016 r. Badaniami terenowymi objęto cały obszar terenu znajdujący się w buforze 250 m od linii kolejowej. Odnotowano 21 płatów chronionych typów siedlisk przyrodniczych (niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie oraz grąd subkontynentalny) oraz 5 stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych (kukułka krwista, czosnek kątowy, centuria pospolita, podkolan biały). Nie odnotowano gatunków grzybów objętych ochroną. Stwierdzono występowanie rokitnika pospolitego. Stwierdzono występowanie 16 gatunków chronionych bezkręgowców, takich jak: modraszek teleius, modraszek nausitous, czerwonończyk nieparek, paź królowej, modliszka pospolita, trzepla zielona, ślimak winniczek.

Trasa linii kolejowej przecina kilka rzek m. in. rzekę Mokrzeszówka, Babulówka, Trześniówka, Łęg, Żupawka, które stanowią środowisko występowania chronionych gatunków ryb, jak np. piskorz, śluz, koza, piekielnica.

Zidentyfikowano 3 stanowiska żab zielonych i jeziorkowych oraz pojedyncze żaby trawne. Spotykano również osobniki ropuchy szarej. Zinwentaryzowano dwa szlaki migracyjne płazów: pod jednym z obiektów inżynierskich nad Dopływem z Miechocina oraz przez tory kolejowe na wysokości miejscowości Skopanie. Odnaleziono wiele stanowisk gadów, szczególnie jaszczurki zwinki, która na analizowanym terenie jest dość liczna. Wykryto również miejsce przebywania kilkunastu zaskrońców. Zidentyfikowano 29 stanowisk gąsiorka, 5 kłaskawki, pojedyncze miejsca łęgowe krogulca, myszołowa, czajki, krętołowa i dzięciołka. Spośród ssaków, oprócz pospolitych seren i dzików, wykazano stanowiska ssaków owadożernych (kret, ryjówka aksamitna). Stwierdzono również 2 stanowiska bobra

Europejskiego. Na podstawie analizy zarejestrowanych sygnałów stwierdzono występowanie borowca wielkiego, mroczka późnego oraz nietoperzy z rodzaju *Myotis sp.* oraz *Plecotus sp.*

Żadne ze stanowisk roślin objętych ochroną nie jest zagrożone w sposób bezpośredni inwestycją. Na częściowe zniszczenie narażone są cztery stanowiska rokitnika pospolitego. Częściowemu zniszczeniu ulegną płaty siedliska przyrodniczego niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (łącznie ok. 1576 m²). Ponadto, w odległości do 25 m od analizowanych linii zlokalizowanych jest szereg innych płatów tego siedliska przyrodniczego oraz siedliska grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, które mogą być zagrożone bezpośrednim zniszczeniem w trakcie prowadzenia robót budowlanych.

Spośród wszystkich wykazanych bezkręgowców, zasługującymi na szczególną uwagę są: modraszek telejus i modraszek nausitous, zasiedlające trzy niewielkie powierzchniowo obszary łąk położonych w obrębie starorzeczy Starego Sanu, między wsią Turbia i Agatówka na linii nr 74 (strona lewa: km ok. 20+508 - 20+607; strona prawa km ok. 20+593 - 20+609 oraz strona prawa km ok. 18+857-18+337). Poza tymi niewielkimi płatami łąk przylegającymi bezpośrednio do linii kolejowej, cenne z perspektywy ochrony fauny bezkręgowej są dwa inne obszary otwarte, z ciekami, ponad którymi przebiega linia kolejowa. Pierwszy z nich to dolina rzeki Łęg w sąsiedztwie linii nr 74 (strona prawa km ok. 11+955 - 12+175), przylegającej w tym miejscu do obszaru Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055. Drugi cenny obszar to łąki w dolinie rzeki Trześniówka linia nr 78 (strona lewa i prawa, km ok. 5+171 - 5+540). Analizowany zakres prac na tym odcinku nie przewiduje wykroczeń poza pas kolejowy, a zatem nie dojdzie do fizycznego naruszenia siedlisk chronionych gatunków.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z ingerencją w siedliska ryb w związku z planowaną przebudową obiektów inżynierskich na ciekach.

Żadne z siedlisk płazów nie zostanie zniszczone w związku z realizacją przedsięwzięcia. W przypadku ptaków faza budowy wiąże się z fizycznym zniszczeniem ich siedlisk (miejsca lęgu, żerowania itp.). Zniszczone zostanie zdiagnozowane gniazdo pustulki w km ok. 246+310 linii kolejowej LK25.

W odniesieniu do aspektu śmiertelności zwierząt na omawianych liniach kolejowych, w dokumentacji wskazano, że wg statystyk prowadzonych przez zarządcę linii kolejowych w latach 2007 - 2015 na linii kolejowej nr 78 na odcinku Sandomierz - Grębów nie zarejestrowano żadnego wydarzenia z udziałem zwierząt. Do kolizji dochodziło natomiast na linii kolejowej nr 25 na odcinku Sandomierz - Mielec (3 kolizje w latach 2014 - 2015) oraz na linii kolejowej nr 74 na odcinku Sandomierz - Mielec (kilkanaście kolizji w latach 2013 - 2015). Najczęściej notowanym gatunkiem podlegającym kolizjom z pociągami jest sarna i dzik, gatunki pospolite, niezagrożone wyginięciem. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, iż *„Dla fazy eksploatacji przeanalizowano możliwość wystąpienia efektu barierowego, jednak ze względu na małe natężenie ruchu pociągów, umożliwiające przekraczanie linii po powierzchni torowiska na całej długości linii kolejowych, nie stwierdzono możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania w tym zakresie”*. Na najbardziej obciążonym odcinku linii kolejowej Sobów - Ocice w ciągu doby przewiduje się maksymalnie 60 pociągów, z czego w porze nocnej 9 pociągów co oznacza, iż pomiędzy kolejnymi przejazdami pociągów średni czas przerwy w porze nocnej wyniesie ok. 50 min.

Mając na uwadze rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia oraz zaproponowane środki minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze oraz warunki realizacji przedsięwzięcia, stwierdza się, iż nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz na obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000, stąd nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura (oceny, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).

Jednakże należy mieć na uwadze, iż realizacja przedsięwzięcia będzie możliwa wyłącznie po uzyskaniu stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody, na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną, jeżeli zaistniałaby konieczność naruszenia tych zakazów w związku z realizacją przedsięwzięcia. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie

jest tożsama z zezwoleniem na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych.

Przedsięwzięcie nie będzie generowało oddziaływań o charakterze transgranicznym. Mogące wystąpić oddziaływanie ograniczy się do najbliższego terenu sąsiadującego z planowanym przedsięwzięciem.

W dokumentacji sporządzono zestawienie sąsiadujących z planowanym zadaniem obiektów zabytkowych (ujętych w gminnej lub wojewódzkiej ewidencji zabytków lub rejestrze zabytków) oraz stanowisk archeologicznych. Najbliższymi obiektami zabytkowymi są w większości zabytki związane z funkcjonowaniem istniejących linii kolejowych i obecnie zlokalizowane na terenach kolejowych (dworce kolejowe). W ramach prac planuje się w jednym przypadku wyburzenie części obiektu zabytkowego – przybudówki dworca w Baranowie Sandomierskim. W stosunku do pozostałych obiektów, nie przewiduje żadnego wpływu przedsięwzięcia. W związku z planowanymi pracami, zidentyfikowano trzy kolizje ze stanowiskami archeologicznymi, dlatego niezbędne będzie prowadzenie prac, w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Przedsięwzięcie nie będzie odznaczało się znaczącą ingerencją w krajobraz, ponieważ dotyczy przebudowy istniejących linii kolejowych, jedynie z niewielką, miejscową korektą ich przebiegu. Linie przebiegają głównie po terenach płaskich, częściowo na niewielkim nasypie, przez co nie będą stanowiły dominanty w krajobrazie.

Etap realizacji zadania będzie wiązał się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Jednak oddziaływanie to będzie miało chwilowy i przemijający, przez co nie będzie wpływać w sposób istotny na klimat. Realizacja zadania przyczyni się do ograniczenia emisji CO₂ w sektorze transportu oraz do zwiększenia efektywności wykorzystania energii, głównie poprzez przejście przez transport kolejowy części ruchu z transportu drogowego, emitującego do atmosfery znacznie więcej gazów cieplarnianych. Wśród głównych czynników klimatycznych, najistotniej oddziałujących na przedmiotowe linie kolejowe, w dokumentacji zidentyfikowano wyładowania atmosferyczne, silne wiatry, niskie i wysokie temperatury, jednak nie stwierdzono konieczności podejmowania ponadstandardowych działań zapobiegawczych w zakresie przeciwdziałania skutkom tych czynników. Niemniej jednak zgodnie z dokumentacją, Inwestor profilaktycznie stosuje takie rozwiązania zapobiegawcze jak m. in.: montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów, zapewnienie stałej siły naciągu przewodów jezdnycy i liny nośnej podczas wydłużania/skracania się przewodów pod wpływem zmian temperatury, stosowanie specjalistycznego sprzętu dla potrzeb udrażniania linii kolejowych, odpowiednie zagęszczenie podsypki, przytwierdzanie szyn (bezystykowych) w odpowiedniej temperaturze, kontrola stanu elementów mocujących szyny, uziemienie sieci trakcyjnej oraz kluczowych budynków odpowiedzialnych za sterowanie ruchem kolejowym oraz utrzymywanie pasa wolnego od drzew i krzewów o szerokości 15 m od osi skrajnego toru kolejowego.

Wobec powyższego, mając na uwadze stwierdzony brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji nie było konieczności zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Przed wydaniem niniejszej decyzji zapewniono stronom możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 Kpa poprzez obwieszczenie z dnia 19 stycznia 2018 r., znak: WOOŚ.4201.10.2017.AH.78. W związku z ww. obwieszczeniem, w tut. Urzędzie żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, jak również nie zostały wniesione żadne uwagi do postępowania.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie oraz przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego wynika, że sposób realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac

oraz rozwiązań technologicznych określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz charakterystyce przedsięwzięcia pozwoli na dotrzymanie obowiązujących standardów jakości środowiska, w tym zdrowia ludzi na obszarze w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia.
2. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
3. 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.

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. P. Ewa Makosz Dyrektor Biura Ochrony Środowiska ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
2. Strony postępowania za pośrednictwem BIP oraz tablicy ogłoszeń RDOŚ w Rzeszowie,
3. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta Tarnobrzeg, ul. Mickiewicza 7, 39-400 Tarnobrzeg, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
4. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Gorzyce, ul. Sandomierska 75, 39 – 432 Gorzyce, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
5. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta i Gminy Nowa Dęba, ul. Rzeszowska 3, 39 – 460 Nowa Dęba, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
6. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, ul. Okulickiego 1, 39-450 Baranów Sandomierski, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
7. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Padew Narodowa, ul. Grunwaldzka 2, 39-340 Padew Narodowa, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
8. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Grębów, ul. Rynek 1, 39-410 Grębów, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
9. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Zaleszany, ul. Kościuszki 16, 37-415 Zaleszany, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
10. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta Stalowa Wola, ul. Wolności 7, 37-450 Stalowa Wola, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
11. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miejskiego w Sandomierzu, Plac Księcia Józefa Poniatowskiego 3, 27-600 Sandomierz, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Kielcach, ul. Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce - doręczenie elektroniczne e-PUAP
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu, ul. 1 Maja 1, 39-400 Tarnobrzeg - doręczenie elektroniczne e-PUAP
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mielcu, ul. Marii Skłodowskiej – Curie 8, 39-300 Mielec - doręczenie elektroniczne e-PUAP
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Stalowej Woli, ul. Niezlomnych 66, 37-450 Stalowa Wola - doręczenie elektroniczne e-PUAP
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sandomierzu, ul. Frankowskiego 8, 27-600 Sandomierz
6. WOOŚ; aa

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola -Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew”

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

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

Dla linii nr 25 i 74 przewiduje się odcinkową korektę geometrii torów w celu przywrócenia prędkości konstrukcyjnej $V=120$ km/h, przy czym korekty nie skutkują potrzebą zajęcia dodatkowego terenu, poza istniejącym pasem kolejowym. Większość obiektów inżynierskich zostanie przebudowana. Dla linii 78 planuje się zwiększenie prędkości konstrukcyjnej do 120 km/h. Kompleksowa wymiana nawierzchni będzie wykonana przy użyciu materiałów nowych. Do zabudowy nowego toru na szlaku i w torach głównych zasadniczych oraz głównych dodatkowych zaplanowano nawierzchnię kolejową klasy technicznej 1 w postaci toru bezстыkowego z nowych szyn na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym i podsypce tłuczniowej pod podkładem. Materiały starożyteczne będą dopuszczone jedynie do zabudowy torów dodatkowych i bocznych, na podstawie analizy i oceny aktualnego stanu i przydatności poszczególnych elementów nawierzchni. Przewiduje się wykonanie warstwy ochronnej bezpośrednio pod warstwą podsypki tłuczniowej torów na wszystkich torach i rozjazdach w miejscach korekty układu torowego i w miejscach występowania słabego podtorza.

Ponadto w ramach prac, w związku ze złym stanem infrastruktury związanej z obsługą pasażerów na stacjach i przystankach osobowych na linii kolejowej nr 25, niewystarczającym lub całkowitym brakiem elementów małej architektury oraz wobec planowanej przebudowy stacji i przystanków nieplanowanych do likwidacji, przewiduje się kompleksowe ich wyposażenie oraz przebudowę. Perony na przystankach osobowych zostaną skrócone lub przedłużone do długości ok. 150 m, natomiast na stacjach zostaną dostosowane do długości ok. 300 m.

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

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

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

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

Konieczność czasowego zajęcia terenu wystąpi w przypadku niezbędnego usunięcia kolizji z infrastrukturą techniczną (gazociągową, wodociągową, liniami elektroenergetycznymi itp.), budową przyłączy, pracami przy obiektach inżynieryjnych lub pod drogi technologiczne.

Przewiduje się działania związane z minimalizacją pylenia, np. poprzez zraszanie w okresach bezdeszczowych dróg dojazdowych dla pojazdów dowożących materiały budowlane. W trakcie przerw w pracy silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn będą wyłączane. Ponadto w celu ograniczenia emisji do powietrza podczas budowy przewidziano działania organizacyjne, takie jak: jak największe wykorzystanie do przewozów materiałów budowlanych transportu kolejowego, transportowanie materiałów sypkich środkami transportu wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie, magazynowanie materiałów sypkich z dala od terenów mieszkalnych w sposób maksymalnie ograniczający pylenie (np. zapewnienie zraszania lub obsianie w suche i wietrzne dni), wykorzystywanie podczas budowy sprawnego sprzętu, ograniczanie jałowych przejazdów maszyn i pojazdów ciężarowych, zapewnienie przy wyjazdach z dróg technologicznych na drogi publiczne miejsc na czyszczenie kół pojazdów.

Prace przy użyciu ciężkiego sprzętu, w sąsiedztwie terenów chronionych pod względem akustycznym, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, (nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, nie pozwalającej na ich przerwanie).

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)