



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU

WOOS.4210.7.2016. MJ/MSe.89

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Biuro Ochrony Środowiska

Otrzy **2020-08-06** mano

Nr 2240/2020

Załączników brak

MOSE
dlw. MRE
07.08

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2), art. 75 ust. 1 pkt 1), art. 82, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1) ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 353, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą OOŚ, oraz art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 9 października 2015r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015r. poz. 1936) i § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 58, 33 i 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020r. poz. 256), po rozpatrzeniu wniosku nr IOS6-4426-23.2/16 z 08.06.2016r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 14.06.2016r.) Pani Magdaleny Kozyra, pełnomocnika PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą przy ul. Targowej 74 w Warszawie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. cyt. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”, w wariantcie wnioskowanym do realizacji.

I. Określam:

I.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na remoncie oraz przebudowie linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów. Przedmiotowa linia łączy stacje Kalety w województwie śląskim ze stacją Wrocław Mikołajów w województwie dolnośląskim.

Realizacja przedsięwzięcia planowana jest terenie dwóch województw:

- opolskiego (powiatów: kluczborski, namysłowski, gmin: Kluczbork, Wołczyn, Domaszowice, Namysłów, Wilków) od km 69,876-117,780, tj. na długości 47,904 km,
- dolnośląskiego (powiatów: oleśnicki, wrocławski, gmin: Bierutów, Oleśnica, Długołęka i Wrocław) od km 117,780 do km 162,800, tj. na długości 45,020 km, z wyłączeniem odcinka od km 161,590 do rozjazdu nr 45 w stacji Popowice km 162,500, ponieważ ten odcinek będzie realizowany w ramach odrębnego zadania, dla którego została wydana w dniu 14 czerwca 2017r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS.4210.27.2016.KC.22.

Łączna długość odcinka stanowiącego zakres planowanego przedsięwzięcia wynosi 92,924 km.

Zakres podejmowanych w ramach zamierzenia inwestycyjnego prac obejmie min.:

- kompleksową wymianę/przebudowę nawierzchni torowej wraz z odwodnieniem oraz wzmocnienie podtorza,
- regulację torów w obrębie przebudowywanych peronów,
- częściową korektę układu geometrycznego torów,
- budowę systemu odwodnienia powierzchniowego i wglebnego,
- czyszczenie rowów bocznych oraz drenaży,
- remont i/lub przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść,
- remont, przebudowę, rozbiórkę i budowę obiektów inżynieryjnych (wiaduktów kolejowych i drogowych, mostów, przepustów, przejść pod torami, kładek, ścian oporowych itp.),
- remont, przebudowę i rozbiórkę obiektów kubaturowych (budynków gospodarczych, nastawni, magazynów, posterunków przejazdowych itp.),
- budowę oraz przebudowę obiektów obsługi podróżnych (peronów wraz z dojściami na stacjach i przystankach osobowych),
- rozbiórkę istniejących i wykonanie nowych obiektów małej architektury na modernizowanych przystankach osobowych (wiat peronowych, ławek, gablot informacyjnych, ogrodzeń, balustrad itp.),
- budowę, przebudowę sieci trakcyjnej, elektroenergetycznej, systemu sterowania ruchem kolejowym itp.,
- przebudowę sieci: wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i ciepłowniczej, przebiegających w rejonie linii kolejowej,
- budowę nowych przystanków osobowych,
- przebudowę cieków w obrębie obiektów inżynieryjnych za pomocą budowli regulacyjnych.

Zakładana prędkość pociągów:

- na odcinku Kluczbork – Namysłów – gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego, tj. od km 69+876 do km 117,780:
 - dla pociągów pasażerskich $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$
 - dla pociągów towarowych $V_{\max} = 80 \text{ km/h}$
- na odcinku granica woj. opolskiego/dolnośląskiego – Łukanów, tj. od km ok. 117,780 do km ok. 137,017:
 - dla pociągów pasażerskich $V_{\max} = 80\text{-}120 \text{ km/h}$
 - dla pociągów towarowych $V_{\max} = 80 \text{ km/h}$
- na odcinku Łukanów – Wrocław Sołtysowice, tj. od km ok. 137,017 do km ok. 157,881:
 - dla pociągów pasażerskich $V_{\max} = 100\text{-}120 \text{ km/h}$
 - dla pociągów towarowych $V_{\max} = 80 \text{ km/h}$
- na odcinku Wrocław Sołtysowice – Wrocław Popowice Wp2, tj. od km ok. 157,881 do km ok. 162,800:
 - dla pociągów pasażerskich $V_{\max} = 100 \text{ km/h}$
 - dla pociągów towarowych $V_{\max} = 80 \text{ km/h}$

Zakładany nacisk na oś:

-221 kN/oś przewidziano na całej długości linii objętej opracowaniem

I.2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Roboty budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie (za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie (np. układanie torowiska, układanie trakcji)), prowadzić wyłącznie w porę dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰;
2. Zaplecza budowy i drogi techniczne, drogi dojazdowe, składy materiałów budowlanych i sprzętu, miejsca przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów, lokalizować:
 - w odległości większej niż 100 m od terenów podlegających ochronie przed hałasem;
 - w pierwszej kolejności w granicach obszaru kolejowego, na terenach utwardzonych, przekształconych antropogenicznie (np. istniejące stacje i place składowe);
 - w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska wodno-gruntowego w pobliżu cieków jest niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji, w zakresie budowy/przebudowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej uszczelnić geomembraną i pokryć płytami betonowymi;
 - poza obszarami uznanymi, jako cenne dla płazów w granicach odcinków:
 - od km 73,800 do km 74,500,
 - od km 78,200 do km 78,300,
 - od km 89,300 do km 90,400,
 - od km 102,800 do km 103,300,
 - od km 130,400 do km 131,100,
 - od km 136,100 do km 136,600,
 - od km 139,200 do km 140,800,
 - od km 142,600 do km 143,000,
 - od km 155,300 do km 155,600,
 - poza terenami zalewowymi rzeki Młynówki i Widawy, tj. od km 107,200 do km 107,850 strona prawa;
 - poza płacami zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych położonych w sąsiedztwie linii kolejowej, na wskazanych poniżej odcinkach:
 - od km 84,500 do 84,850 strona prawa,
 - od km 102,575 do km 102,960 strona lewa,
 - od km 102,850 do km 102,960 strona prawa
 - od km 130,400 do km 131,100 strona lewa i prawa,
 - od km 139,200 do km 140,800 strona lewa i prawa,
 - od km 142,200 do km 144,800 strona lewa i prawa,
 - od km 149,100 do km 149,400 strona lewa i prawa,
 - od km 154,950 do km 155,500 strona lewa i prawa,
 - od km 158,780 do km 158,800 strona lewa i prawa,
 - od km 161,480 do km 161,520 strona prawa,
3. W przypadku lokalizacji zapleczy budowy i dróg technicznych, dróg dojazdowych, składów materiałów budowlanych i sprzętu, miejsc przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów na terenie nieutwardzonym, odhumusować ten teren;
4. Na terenie baz materiałowych oraz zapleczy budowy, odpady niebezpieczne o kodach:
 - a. 13 01 10*, 13 02 04*, 13 02 05*, 13 02 08*, 15 02 02* magazynować w szczelnych, metalowych, zamykanych pojemnikach lub workach transportowych, wykonanych z materiałów odpornych na działanie magazynowanych w nich odpadów, w wydzielonym utwardzonym miejscu, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi (np. zadaszenie, plandeki);

- b. 17 02 04* magazynować w wydzielonym utwardzonym miejscu, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi (np. zadaszenie, plandeki);
5. Na terenie baz materiałowych oraz zapleczy budowy odpady inne niż niebezpieczne o kodach: 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 06, 15 02 03, 16 02 14, 16 02 16, 17 01 01, 17 01 81, 17 01 82, 17 02 01, 17 02 02, 17 02 03, 17 03 02, 17 04 01, 17 04 02, 17 04 04, 17 04 05, 17 04 07, 17 04 11, 17 05 04, 17 05 08, 20 02 01, 20 03 01, 20 03 03 magazynować w szczelnych pojemnikach, kontenerach/workach transportowych, w wydzielonym miejscu, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi (np. zadaszenie, plandeki);
 6. Zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz miejsca tankowania pojazdów i maszyn budowlanych wyposażać w sorbenty na wypadek ewentualnych wycieków paliw;
 7. Podczas prac remontowych i budowlanych na obiektach mostowych, w km 107,289 i w km 107,785 wykonać, pod obiektem, ochronne odeskowanie i/lub zamontować siatki zabezpieczające;
 8. Prace remontowe i budowlane dotyczące istniejących obiektów inżynierskich prowadzić z poziomu torowiska lub z brzegu, nie wprowadzać do koryta cieków pojazdów lub maszyn. W wyjątkowych przypadkach, z uwagi na typ konstrukcji obiektu istniejącego lub projektowanego (np. rama dołem zamknięta), dopuszcza się prowadzenie prac bezpośrednio w korytach cieków oraz dopuszcza się wprowadzanie pojazdów lub maszyn do koryta cieków;
 9. Poza odcinkiem koniecznym ze względów technicznych i bezpieczeństwa obiektów inżynierskich, nie przekształcać, ani nie umacniać brzegów cieków;
 10. Prace związane z ewentualnym umocnieniem dna i skarp koryt cieków wykonać za pomocą materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonymi do naturalnych (tj. np. drewno, ziemia, kamień, żwir, biomasa biodegradowalna). Użycie gotowych betonowych elementów prefabrykowanych lub zaprawy betonowej ograniczyć wyłącznie do miejsc, gdzie jest to uzasadnione względami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa (tj. np. w obrębie mostów). Do wykonywania umocnień skarp i dna cieku nie stosować gotowych koszy i materaców gabionowych.
 11. Prace w korytach cieków, mogące powodować zwiększony dopływ zawiesiny, prowadzić w okresie od 16 lipca do 14 kwietnia, z zachowaniem ich ciągłości morfologicznej oraz zabezpieczeniem ich wód przed przedostaniem się do nich zanieczyszczeń;
 12. Prace na terenach cennych dla płazów, w szczególności:
 - od km 73,800 do km 74,500 strona lewa,
 - od km 78,200 do km 78,300 strona lewa,
 - od km 89,300 do km 90,400 strona lewa,
 - od km 102,800 do km 103,300 strona prawa,przewodzą pod nadzorem przyrodniczym, który w razie konieczności wskaże miejsca i sposób zabezpieczenia terenu realizacji inwestycji przed wtargnięciem płazów np. poprzez wykonanie szczelnych wygradzeń tymczasowych. Zasadnicze prace ziemne na tych odcinkach prowadzić poza okresem wzmożonych wędrówek wiosennych (III-IV);
 13. Prace wymagające użycia ciężkiego sprzętu oraz ruchu pojazdów poza torowiskiem, na odcinkach o najwyższych walorach ornitologicznych:
 - od km 77,000 do km 78,300,
 - od km 90,000 do km 90,400,
 - ok km 102,500 do km 103,200,przewodzą w okresie od 1 sierpnia do końca lutego;
 14. Prace przygotowawcze związane z oczyszczeniem terenu z roślinności zielnej i usuwaniem luźnych zakrzewień, które mogą stanowić siedlisko gąsiorka, w szczególności na odcinkach: od km 72,400 do km 73,300; od km 73,600 do km 73,700; od km 78,800 do km 79,000; od km 82,800 do km 83+100; od km 83,500 do km 83,600; od km 88+700 do km 88,800; od km 95,000 do km 96,000, ok. km

- 101,500; ok. km 104,500; ok. km 110,300; od km 114,500 do km 114,600, prowadzić poza okresem od 15 kwietnia do 31 sierpnia;
15. W trakcie realizacji inwestycji, co najmniej raz dziennie, kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów;
 16. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić w okresie od 1 września do końca lutego;
 17. Wycinkę drzew i krzewów w km ok. 142,500 do km 143,500 linii kolejowej ograniczyć do egzemplarzy w złym stanie fitosanitarnym oraz obumarłych. Wycinkę prowadzić pod nadzorem botanika;
 18. Wycinkę drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm, prowadzić przy udziale specjalistów chiropterologa i entomologa, którzy przed jej rozpoczęciem, dokonają oględzin drzew pod kątem obecności nietoperzy i bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia wycinki;
 19. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:
 - obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2,5-3 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu),
 - zabezpieczenie systemów korzeniowych. W okresie upałów maksymalnie skrócić czas narażenia korzeni na przesuszenie, owinać je miękką tkaniną i regularnie zraszać wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronić przed przemrożeniem przez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym,
 - nie zmienianie poziomu gruntu oraz nie zagęszczanie gleby w odległości 3-5 m od pni - wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych,
 20. W kilometrach linii kolejowej: 130,500 do 131,100; 131,800 do 132,900; 142,100 do 145,000, w okresie od 1 kwietnia do 30 kwietnia, w porze nocnej (tj. w godzinach od 22 do 6), nie prowadzić prac budowlanych;
 21. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, w tym wykonanie działań minimalizujących w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego, prowadzić pod nadzorem specjalistów posiadających wiedzę z dziedziny: ornitologii, herpetologii, chiropterologii, ichtiologii, entomologii i botaniki.
 - a. Nadzór przyrodniczy powinien przede wszystkim nadzorować sposób realizacji warunków wskazanych w punktach: I.2.2, I.2.7, I.2.8, I.2.9, I.2.10, I.2.11, I.2.12, I.2.13, I.2.14, I.2.15, I.2.17, I.2.18, I.2.19,
 - b. Zadaniem nadzoru winno być analizowanie na bieżąco prowadzonych prac i wnoszenie ewentualnych uwag, umożliwiających ochronę miejsc najcenniejszych pod względem przyrodniczym.
 22. Transport materiałów sypkich (mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie) prowadzić przy wykorzystaniu przykrycia zabezpieczającego przed pyleniem (plandeki) lub w autocysternach;
 23. Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, które powodują wzmożone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, eliminować to zjawisko poprzez zraszanie wodą dróg dojazdowych i terenu placu budowy;
 24. Wprowadzić ograniczenia prędkości jazdy pojazdów samochodowych, w rejonie budowy;
 25. Utrzymywać w czystości koła pojazdów opuszczających teren budowy;
 26. W przypadku konieczności dokonania, na etapie realizacji inwestycji, tymczasowego odwodnienia (np. terenu przy obiektach inżynierskich, czy terenu o płytkim

- zaleganiu wód podziemnych), przed wprowadzeniem, wód z odwodnienia, do odbiornika, oczyścić je z zawiesiny;
27. Tereny przeznaczone na potrzeby zapleczy budowy i dróg technicznych, dróg dojazdowych, składów materiałów budowlanych i sprzętu, miejsc przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów, po zakończeniu prac budowlanych uporządkować i przywrócić do stanu poprzedniego;
28. Niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie prowadzonych robót budowlanych, w miarę możliwości wykorzystać do celów budowlanych na terenie realizacji inwestycji (m.in. do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie linii PKP);
29. Przewidzieć zastosowanie:
- sprężystych mocowań szyn,
 - podkładów betonowych na podsypce,
 - bezстыkowych łączów szyn,
30. Dopuszcza się zastosowanie przeźroczystych elementów ekranu akustycznego, jeżeli wymagać tego będą względy widoczności i bezpieczeństwa oraz odpowiedniego nasłonecznienia terenów chronionych;
31. Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli), wykonać jako szczelne oraz nie dopuścić do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu, a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej;
32. Przezroczyste ekrany akustyczne zabezpieczyć poprzez naklejenie na ich powierzchni pionowych, czarnych lub białych kontrastujących z tłem pasków taśmy, o szerokości min. 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie;
33. Do oświetlenia obiektów kolejowych przewidzieć lampy LED lub lampy 'wysokosodowe. Strumień światła z lamp kierować wyłącznie na powierzchnię, która ma być oświetlona;
34. Na odcinku linii kolejowej w kilometrze od ok. 142,500 do 143,500 w czasie bieżącej konserwacji nie stosować herbicydów;
35. Z warunkami niniejszej decyzji zapoznać wykonawcę prac; pisemne oświadczenie o zapoznaniu się wykonawcy prac z warunkami niniejszej decyzji przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu wraz z informacją o przystąpieniu do prac, w terminie 14 dni od dnia ich rozpoczęcia.

I.3. Wymagania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oddziaływania na środowisko

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

Tabela 1. Parametry i lokalizacja ekranów akustycznych

Lp.	Oznaczenie ekranu	Km początek	Km koniec	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj	Lokalizacja, strona linii kolejowej (P/L)
Odcinek na terenie woj. opolskiego t.j. od km 69+876 do km 117,780							
1	E1	74+495	74+643	148,0	4,0	pochłaniający	Smardz Dolne, przy torze 1, strona P
2	E2	74+765	74+823	58,0	4,0	pochłaniający	Smardz Dolne, przy torze 1, strona P
3	E3.1	81+287	81+305	18,0	3,0	pochłaniający	Wolczyn, przy torze 1, strona P
4	E3.2	81+334	81+813	479,0	3,0	pochłaniający	Wolczyn, przy torze 1, strona P
5	E4	81+968	82+042	74,0	2,0	pochłaniający	Wolczyn, przy torze 1, strona P
6	E5	95+808	95+933	125,0	2,5	pochłaniający	Strzelce, przy torze 1, strona P
7	E6	96+893	96+975	82,0	5,0	pochłaniający	Strzelce, przy torze 1, strona P
8	E7	100+352	100+413	61,0	2,0	pochłaniający	Gręboszów, przy torze 1, strona P
9	E8.1	105+149	105+167	18,0	3,0	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P

Lp.	Oznaczenie ekranu	Km początek	Km koniec	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj	Lokalizacja, strona linii kolejowej (P/L)
10	E8.2	105+190	105+226	36,0	3,0	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P
11	E9	105+475	105+844	368,0	3,5	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P
12	E10	105+878	105+952	74,0	3,0	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P
13	E11	111+100	111+140	41,0	3,5	pochłaniający	Wilków Namysłowski, przy torze 1, strona P
14	E12	116+676	116+741	65,0	4,0	pochłaniający	Pielgrzymowice, przy torze 1, strona P
15	E13	70+446	70+495	49,0	5,0	pochłaniający	Kluczbork, przy torze 2, strona L
16	E14.1	74+600	74+646	46,0	4,0	pochłaniający	Smardz Dolne, przy torze 2, strona L
17	E14.2	74+668	74+714	55,0	4,0	pochłaniający	Smardz Dolne, przy torze 2, strona L
18	E15	81+127	81+200	73,0	4,0	pochłaniający	Wołczyn, przy torze 2, strona L
19	E16	81+322	81+367	45,0	3,0	pochłaniający	Wołczyn, przy torze 2, strona L
20	E17	93+500	94+004	504,0	3,0	pochłaniający	Domaszowice, przy torze 2, strona L
21	E18	94+128	94+232	104,0	3,0	pochłaniający	Domaszowice, przy torze 2, strona L
22	E19	100+132	100+318	186,0	3,0	pochłaniający	Gręboszów, przy torze 2, strona L
23	E20	107+007	107+188	181,0	3,5	pochłaniający	Namysłów, przy torze 2, strona L
24	E21.1	111+017	111+141	124,0	4,0	pochłaniający	Wilków Namysłowski, przy torze 2, strona L
25	E21.2	111+159	111+308	150,0	3,0	pochłaniający	Wilków Namysłowski, przy torze 2, strona L
Odcinek na terenie woj. dolnośląskiego							
26	E7a	118+900	119+200	300	4	pochłaniający	Bierutów, przy torze 2, strona L
27	E8a	120+600	120+800	200	4	pochłaniający	Bierutów, przy torze 2, strona L
28	E22	134+684	134+875	190	4	pochłaniający	Oleśnica, przy torze 1, strona P
29	E23	134+661	134+914	251	4	pochłaniający	Oleśnica, przy torze 2, strona L
30	E25	135+044	135+278	236	4	pochłaniający	Oleśnica, przy torze 2, strona L
31	E26	142+278	142+527	250	4	pochłaniający	Borowa, przy torze 1, strona P
32	E1	147+148	147+255	106	4	pochłaniający	Długoleka, przy torze 2, strona L
33	E27	147+448	147+851	405	4	pochłaniający	Długoleka, przy torze 2, strona L
34	E2	147+886	147+926	46	4	pochłaniający	Długoleka, przy torze 2, strona L
35	E3	148+082	148+367	284	3	odbijający	Długoleka, przy torze 2, strona L
36	E4	148+645	148+697	52	3	odbijający	Długoleka, przy torze 2, strona L
37	E9a	150+400	150+500	100	3	pochłaniający	Mirków, przy torze 2, strona L
38	E5	154+336	154+800	465	4	odbijający	Wrocław, przy torze 1, strona P
39	E10a	154+650	154+800	150	4	pochłaniający	Wrocław, przy torze 2, strona L
40	E6	156+406	156+443	37	3	odbijający	Wrocław, przy torze 1, strona P
41	E7	157+650	158+550	905	3	odbijający	Wrocław, przy torze 1, strona P

2. Zainstalować tłumiki akustyczne w lokalizacjach wskazanych w poniższej tabeli.

Tabela 2. Lokalizacja tłumików akustycznych

Lp.	Km początek	Km koniec	Nr toru	Uwagi
Odcinek na terenie woj. opolskiego				
1	81+290	81+350	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 81+307
2	86+630	87+ 275	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 86+779 oraz 87+088
3	90+300	90+440	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 90,372
4	94+230	94+550	1 i 2	-
5	105+950	106 + 170	1 i 2	-
6	111+135	111+240	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 111,152
7	116+735	116+780	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 116,758
Odcinek na terenie woj. dolnośląskiego				
8	118+781	118+854	1 i 2	-
9	119+193	119+404	1 i 2	-
10	119+518	119+612	1 i 2	-
11	120+319	120+890	1 i 2	Z przerwami w miejscach występowania przejazdu kolejowego w km 120+459 oraz na rozjazdach kolejowych
12	128+085	128+366	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 128+154
13	130+423	130+499	1 i 2	-
14	134+233	134+326	1 i 2	-
15	135+123	135+414	1 i 2	-
16	136+103	136+282	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 136+161
17	148+508	148+633	1 i 2	-
18	150+412	150+741	1 i 2	-
19	160+850	160+920	1 i 2	-

I.4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania pozwolenia, o którym mowa w art. 72 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

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

Tabela 3. Obiekty pełniące funkcję przejść dla zwierząt

abela 3. Obiekty pełniące funkcję przejść dla zwierząt

L.p.	Ciek/ rów	Lokalizacja obiektu [ok. km]	Obiekty inżynieryjne *	Strefa dostępna dla zwierząt (minimalna)	
				długość [m]*	wysokość [m]*
Odcinek na terenie woj. opolskiego					
1	rz. Stara Stobrawa (Młynówka)	70,353	most	półka 1,0	1,5
2	rz. Baryczka Mała	73,109	przepust	półka 1,5	1,0
3	rz. Baryczka	74,443	most	suche przęsło 2 x 5,0	1,9
4	Wolczyński Strumień (Wolczyńska)	82,968	most	suche przęsło 3 x 4,1	1,5
5	rz. Czarna Woda	89,339	przepust	suche przęsło 2,2	1,5
6	Włoski Potok	90,263	przepust	półka 1,0	1,0
7	rz. Oziąbel	94,911	most	półka 2 x 0,5	1,0
8	rz. Młynówka Namysłowska	107,289	most	suche przęsło 2 x 7,7	1,5
9	rz. Widawa	107,785	most	suche przęsło 7,7	1,5
10	rz. Jaskuła	110,404	wiadukt	4,4	3,7
11	Dopływ z Bukowia	116,397	most	półka 2 x 0,5	1,0
Odcinek na terenie woj. dolnośląskiego					
12	rów	155,748	przepust kolejowy ok.km 155,748;	półka 1x0,5	**
13	rów	156,963	przepust kolejowy w km ok. 156,963	półka 1x0,5	**
14	rów	157,402	przepust kolejowy ok.km 157,402;	półka 1x0,5	**

* - w przypadku pozostawienia istniejącego obiektu – zachowanie istniejących parametrów

** -przepusty muszą posiadać przekrój kwadratowy lub prostokątny, a półki muszą być wyniesione ponad zwierciadło średniej wody w przepuscie.

2. Przewidzieć wykonanie półek w przepustach w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (powinny w sposób płynny łączyć się z terenem po obu stronach przepustu, a dojścia do półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3). Przewidzieć pokrycie powierzchni półek warstwą gruntu, o dużych zdolnościach retencjonowania wody lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darniną;
3. Przewidzieć pozostawienie wolnej przestrzeni, o wysokości około 5 cm, pomiędzy stopą szyny, a tłucznem:
 - a) po 50 m w każdą stronę od osi obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt,
 - b) na odcinkach linii kolejowej od km 130,400 do km 131,100; od km 136,000 do km 136,600; od km 139,200 do km 140,800; od km 155,600 do km 161,100;
 - c) na odcinkach linii kolejowej od km 73,800 do km 74,500, od km 78,200 do km 78,300, od km 89,300 do km 90,400, od km 102,800 do km 103,300 - przerwę między tłucznem, a stopą szyny pozostawić na odcinkach o długości co najmniej 5 m, rozmieszczonych co 500 m;

4. Przewidzieć zabezpieczenie studzienek, kolektorów i innych elementów odwodnienia linii kolejowej, przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów oraz taką ich konstrukcję, by możliwe było samodzielne wydostanie się z nich zwierząt;
5. Na obiektach inżynierskich w kilometrach ok.: 142,481; 142,677; 142,721; 143,014 linii kolejowej, w konsultacji z herpetologiem, przewidzieć przedłużone skrzydła przepustów;
6. W kilometrze ok. 155,415 linii kolejowej rów odwadniający, zlokalizowany w miejscu przebiegającym w poprzek doliny Widawy, przewidzieć jako rów ziemny o nachyleniu skarp nie większym niż 1:3;
7. Przewidzieć ekrany akustyczne, o parametrach wskazanych w poniższej tabeli:

Tabela 4. Parametry i lokalizacja ekranów akustycznych

Lp.	Oznaczenie ekranu	Km początek	Km koniec	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj	Lokalizacja, strona linii kolejowej (P/L)
Odcinek na terenie woj. opolskiego							
1	E1	74+495	74+643	148,0	4,0	pochłaniający	Smardy Dolne, przy torze 1, strona P
2	E2	74+765	74+823	58,0	4,0	pochłaniający	Smardy Dolne, przy torze 1, strona P
3	E3.1	81+287	81+305	18,0	3,0	pochłaniający	Wołczyn, przy torze 1, strona P
4	E3.2	81+334	81+813	479,0	3,0	pochłaniający	Wołczyn, przy torze 1, strona P
5	E4	81+968	82+042	74,0	2,0	pochłaniający	Wołczyn, przy torze 1, strona P
6	E5	95+808	95+933	125,0	2,5	pochłaniający	Strzelce, przy torze 1, strona P
7	E6	96+893	96+975	82,0	5,0	pochłaniający	Strzelce, przy torze 1, strona P
8	E7	100+352	100+413	61,0	2,0	pochłaniający	Gręboszów, przy torze 1, strona P
9	E8.1	105+149	105+167	18,0	3,0	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P
10	E8.2	105+190	105+226	36,0	3,0	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P
11	E9	105+475	105+844	368,0	3,5	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P
12	E10	105+878	105+952	74,0	3,0	pochłaniający	Namysłów, przy torze 1, strona P
13	E11	111+100	111+140	41,0	3,5	pochłaniający	Wilków Namysłowski, przy torze 1, strona P
14	E12	116+676	116+741	65,0	4,0	pochłaniający	Pielgrzymowice, przy torze 1, strona P
15	E13	70+446	70+495	49,0	5,0	pochłaniający	Kluczbork, przy torze 2, strona L
16	E14.1	74+600	74+646	46,0	4,0	pochłaniający	Smardy Dolne, przy torze 2, strona L
17	E14.2	74+668	74+714	55,0	4,0	pochłaniający	Smardy Dolne, przy torze 2, strona L
18	E15	81+127	81+200	73,0	4,0	pochłaniający	Wołczyn, przy torze 2, strona L
19	E16	81+322	81+367	45,0	3,0	pochłaniający	Wołczyn, przy torze 2, strona L
20	E17	93+500	94+004	504,0	3,0	pochłaniający	Domaszowice, przy torze 2, strona L
21	E18	94+128	94+232	104,0	3,0	pochłaniający	Domaszowice, przy torze 2, strona L
22	E19	100+132	100+318	186,0	3,0	pochłaniający	Gręboszów, przy torze 2, strona L
23	E20	107+007	107+188	181,0	3,5	pochłaniający	Namysłów, przy torze 2, strona L
24	E21.1	111+017	111+141	124,0	4,0	pochłaniający	Wilków Namysłowski, przy torze 2, strona L
25	E21.2	111+159	111+308	150,0	3,0	pochłaniający	Wilków Namysłowski, przy torze 2, strona L

Lp.	Oznaczenie ekranu	Km początek	Km koniec	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj	Lokalizacja, strona linii kolejowej (P/L)
Odcinek na terenie woj. dolnośląskiego							
26	E7a	118+900	119+200	300	4	pochłaniający	Bierutów, przy torze 2, strona L
27	E8a	120+600	120+800	200	4	pochłaniający	Bierutów, przy torze 2, strona L
28	E22	134+684	134+875	190	4	pochłaniający	Oleśnica, przy torze 1, strona P
29	E23	134+661	134+914	251	4	pochłaniający	Oleśnica, przy torze 2, strona L
30	E25	135+044	135+278	236	4	pochłaniający	Oleśnica, przy torze 2, strona L
31	E26	142+278	142+527	250	4	pochłaniający	Borowa, przy torze 1, strona P
32	E1	147+148	147+255	106	4	pochłaniający	Długoleka, przy torze 2, strona L
33	E27	147+448	147+851	405	4	pochłaniający	Długoleka, przy torze 2, strona L
34	E2	147+886	147+926	46	4	pochłaniający	Długoleka, przy torze 2, strona L
35	E3	148+082	148+367	284	3	odbijający	Długoleka, przy torze 2, strona L
36	E4	148+645	148+697	52	3	odbijający	Długoleka, przy torze 2, strona L
37	E9a	150+400	150+500	100	3	pochłaniający	Mirków, przy torze 2, strona L
38	E5	154+336	154+800	465	4	odbijający	Wrocław, przy torze 1, strona P
39	E10a	154+650	154+800	150	4	pochłaniający	Wrocław, przy torze 2, strona L
40	E6	156+406	156+443	37	3	odbijający	Wrocław, przy torze 1, strona P
41	E7	157+650	158+550	905	3	odbijający	Wrocław, przy torze 1, strona P

8. Dla torów szlakowych nr 1 i 2, przewidzieć tłumiki akustyczne o minimalnej skuteczności akustycznej, na obszarze województwa:

- opolskiego wynoszącej nie mniej niż 2,0 dB;
- dolnośląskiego wynoszącej nie mniej niż 2,5 dB.

Lokalizację tłumików podano w tabeli poniżej.

Tabela 5. Lokalizacja tłumików akustycznych

Lp.	Km początek	Km koniec	Nr toru	Uwagi
Odcinek na terenie woj. opolskiego				
1	81+290	81+350	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 81+307
2	86+630	87+ 275	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 86+779 oraz 87+088
3	90+300	90+440	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 90,372
4	94+230	94+550	1 i 2	-
5	105+950	106 + 170	1 i 2	-
6	111+135	111+240	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 111,152
7	116+735	116+780	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 116,758
Odcinek na terenie woj. dolnośląskiego				
8	118+781	118+854	1 i 2	-
9	119+193	119+404	1 i 2	-

Lp.	Km początek	Km koniec	Nr toru	Uwagi
10	119+518	119+612	1 i 2	-
11	120+319	120+890	1 i 2	Z przerwami w miejscach występowania przejazdu kolejowego w km 120+459 oraz na rozjazdach kolejowych
12	128+085	128+366	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 128+154
13	130+423	130+499	1 i 2	-
14	134+233	134+326	1 i 2	-
15	135+123	135+414	1 i 2	-
16	136+103	136+282	1 i 2	Z przerwą w miejscu występowania przejazdu kolejowego w km 136+161
17	148+508	148+633	1 i 2	-
18	150+412	150+741	1 i 2	-
19	160+850	160+920	1 i 2	-

9. Wzdłuż modernizowanej linii kolejowej nr 143, zapewnić rezerwy terenowe umożliwiające posadowienie ekranów akustycznych, na następujących odcinkach linii:

Tabela 6. Lokalizacja rezerw terenowych umożliwiających posadowienie ekranów akustycznych

Km początek	Km koniec	Strona i uwagi
na terenie woj. opolskiego		
od km 103+550	do km 104+600	strona prawa, z wyłączeniem przejazdu w kilometrażu ok. 103+750, gdzie szyny będą zlicowane z przejazdem kolejowym,
od km 107+210	do km 107+270	strona lewa
na terenie woj. dolnośląskiego		
od km 134+910	do km 135+044	strona lewa
od km 141+730	do km 141+830	strona prawa
od km 149+700	do km 150+400	strona lewa
od km 150+500	do km 150+660	strona lewa
od km 154+260	do km 154+336	strona prawa
od km 158+880	do km 159+380	strona lewa
od km 160+895	do km 161+000	strona prawa
od km 127+955	do km 128+132	strona lewa
od km 134+674	do km 134+684	strona prawa
od km 150+640	do km 157+650	strona prawa

10. Przewidzieć odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z podtorza odcinka linii 143 objętego przedsięwzięciem do odbiorników wskazanych w nw. tabeli:

Tabela nr 7. Zestawienie odbiorników wód opadowych i roztopowych

Zestawienie odbiorników		
Lp.	Odbiornik	Kilometraż LK 143
Odcinek na terenie woj. opolskiego		
1	rz. Stara Stobrawa	70+357
2	rz. Stara Stobrawa	70+349
3	rz. Stara Stobrawa	70+348
4	rz. Stara Stobrawa	70+349
5	rz. Stara Stobrawa	70+356
6	rz. Stara Stobrawa	70+357
7	ziemia (studnie chłonne)	71+835

8	ziemia (rów chłonny)	72+135
9	rz. Baryczka Mała	73+010
10	rz. Baryczka Mała	73+109
11	rów R-B6	73+563
12	rów R-B6	73+577
13	rów R-B6	73+577
14	rów R-B6	73+579
15	rz. Baryczka	74+445
16	rz. Baryczka	74+445
17	rz. Baryczka	74+446
18	proj. zb. odparowujący	75+352
19	istn. zb. odparowujący	76+022
20	proj. zb. odparowujący	77+600
21	rów R-C2	81+027
22	rów R-C2	81+028
23	rów R-C2	81+027
24	rów R-C2	81+125
25	KD	81+960
26	KD	82+580
27	ciek Wołczyński Strumień	82+968
28	ciek Wołczyński Strumień	82+970
29	rów R-S	82+985
30	rów R-T	83+493
31	rów R-T	83+494
32	rów R-T	83+493
33	rów R-T	83+494
34	rów R-U	84+124
35	rów R-U	84+124
36	rów R-U	84+125
37	rów R-J3	87+107
38	rów R-J3	87+107
39	rów R-J2	88+023
40	rów R-J2	88+024
41	rów R-J2	88+023
42	rów R-J2	88+024
43	rów R-J	88+475
44	rów R-J	88+475
45	rów R-J	88+476
46	rz. Czarna Woda	89+339
47	rz. Czarna Woda	89+339
48	rz. Czarna Woda	89+340
49	rz. Czarna Woda	89+395
50	ciek Włoski Potok	90+053

51	ciek Włoski Potok	90+263
52	rów R-J25	90+512
53	rów R-J25	90+512
54	rów R-J25	90+513
55	rów R-J25	90+513
56	ciek Dopływ z Włoch	90+592
57	ciek Dopływ z Włoch	90+592
58	rów R-I14	91+290
59	rów R-I14	91+301
60	rów R-I14	91+301
61	rów Przydrożny	92+041
62	rów Przydrożny	92+041
63	rz. Oziąbel	94+911
64	rz. Oziąbel	94+911
65	rz. Oziąbel	94+912
66	rów RBN1	98+992
67	rów RBN1	98+992
68	rów RBN1	99+031
69	rz. Chelszcząca	99+630
70	rz. Chelszcząca	99+757
71	rz. Chelszcząca	99+757
72	rz. Chelszcząca	99+857
73	rów R-K45	100+525
74	rów R-K45	100+525
75	rów R-K45	100+609
76	ciek Dopływ spod Gręboszowa	102+821
77	ciek Dopływ spod Gręboszowa	102+848
78	ciek Dopływ spod Gręboszowa	102+839
79	proj. zb. odparowujący	105+000
80	ciek Namysłówka	106+312
81	ciek Namysłówka	106+405
82	ciek Namysłówka	106+430
83	ciek Namysłówka	106+902
84	rów R-8	107+045
85	ciek Namysłówka	107+270
86	Rzeka Młynówka	107+290
87	Rzeka Widawa	107+785
88	Rzeka Widawa	107+795
89	Rów R-A	108+260
90	Rów R-A	108+303
91	Rów R-A	108+304
92	Rów R-W41	108+612
93	Rów R-W41	108+674

94	Rów R-W41	108+674
95	Rów R-W41	108+675
96	istn. zb. odparowujący	109+600
97	Rów R-W22	109+440
98	rz. Jaskuła	110+404
99	rz. Jaskuła	110+402
100	rz. Jaskuła	110+404
101	istn. zb. odparowujący	110+723
102	ziemia (rów chłonny)	111+322
103	Rów R-09	111+720
104	Rów R-09	111+795
105	Rów R-09	111+805
106	Rów R-09	111+807
107	istn. zb. odparowujący	112+300
108	Rów R-F	113+238
109	Rów R-F	113+238
110	Rów R-F	113+240
111	Rów R-F	113+240
112	Ciek Dopływ z Wojciechowa	114+140
113	Ciek Dopływ z Wojciechowa	114+140
114	Ciek Dopływ z Wojciechowa	114+144
115	Rów R-D	115+323
116	Rów R-D	115+323
117	Rów R-D	115+324
118	Rów R-D	115+385
119	ciek Dopływ z Bukowia	116+397
120	ciek Dopływ z Bukowia	116+395
121	ciek Dopływ z Bukowia	116+397
122	rz. Bierutowska Woda	117+428
123	rz. Bierutowska Woda	117+428
124	rz. Bierutowska Woda	117+431
125	rz. Bierutowska Woda	117+431
Odcinek na terenie woj. dolnośląskiego		
1	rów projektowany	119+216
2	kanalizacja deszczowa	19+269
3	rów projektowany	119+283
4	rów projektowany	119+316
5	istniejąca kanalizacja deszczowa	119+610
6	istn. zbiornik odparowujący	119+645
7	Istniejąca kanalizacja deszczowa	120+100
8	rów projektowany	120+139
9	rów projektowany	120+292
10	projektowany rów	120+464

11	istniejący rów	120+583
12	rów projektowany	120+922
13	rów projektowany	120+933
14	rów projektowany	121+730
15	rów projektowany	121+724,60
16	rów projektowany	122+367
17	rów projektowany	122+368,20
18	projektowany rów	123+582,35
19	projektowany rów	123+584,50
20	projektowany rów	124+529,75
21	projektowany rów	125+214,65
22	rów projektowany	126+687
23	rów projektowany	120+931 – 126+773
24	rów projektowany	126+732,70
25	projektowany rów	126+756,15
26	projektowany rów	126+774,30
27	projektowany rów	126+754,75
28	zbiornik rozsączający	126+776
29	rów projektowany	126+925 - 130+415
30	istniejący rów	130+828
31	ziemia (rów chłonny)	130+829 - 130+839
32	rów projektowany	131+160
33	ziemia (rów chłonny)	132+476
34	istniejący rów melioracyjny RM-1	132+485
35	ziemia (rów chłonny)	132+487
36	projektowany rów	132+969,30
37	istniejąca kanalizacja deszczowa	134+241
38	istniejący rów	134+530
39	istniejący rów	135+376
40	istniejący rów	135+355
41	rów projektowany	136+170 - 139+808
42	rów istniejący	139+812 - 139+823
43	rów projektowany	140+743
44	istniejący rów kolejowy	140+743
45	istniejący rów	141+459 - 141+520
46	istniejący rów drogowy	141+528 - 141+547
47	istniejący rów	142+485 - 142+625
48	istniejąca kanalizacja deszczowa	141+761,10
49	istniejąca kanalizacja deszczowa	141+825
50	istniejąca kanalizacja deszczowa	141+887
51	istniejący zbiornik retencyjno - infiltracyjny	142+665
52	rz. Topór	143+014
53	rów projektowany	144+729 - 145+532

54	istniejący rów melioracyjny RD-8	146+097
55	istniejący rów melioracyjny RD-5	146+222 - 146+472
56	rów projektowany	146+671
57	rów projektowany	147+184,10
58	istniejący rów kolejowy	147+530 - 147+560
59	rów projektowany	147+879 - 148+682
60	rów istniejący	149+199
61	rów projektowany	149+212
62	istniejący rów melioracyjny R-4	149+203
63	rów projektowany	150+183
64	zbiornik infiltracyjny	150+820 - 150+900
65	rów projektowany	151+037
66	istniejący rów	151+090
67	istniejący rów melioracyjny	152+695 - 152+710
68	istniejąca kanalizacja deszczowa	153+826,80
69	rów projektowany	154+505
70	kanalizacja deszczowa i rz. Widawa	154+800 - 155+500
71	istniejący rów melioracyjny	155+532,10
72	istniejący rów	155+748
73	istniejący rów infiltracyjny	155+750 - 156+100
74	istniejący rów infiltracyjny (ziemia)	156+122,90
75	kanalizacja deszczowa	156+220,50
76	istniejący rów melioracyjny	157+400 - 157+410
77	kanalizacje deszczowe i rz. Odra	157+800 - 158+327
78	kanalizacja deszczowa - rz. Odra	158+560-159+000
79	kanalizacja deszczowa i rz. Odra	158+000 -159+356
80	kanalizacje ogólnospławne i rzeka Odra	158+536
81	kanalizacje ogólnospławne i rzeka Odra	160+050
82	kanalizacja deszczowa / ogólnospławna i rz. Odra	160+890 - 162+050

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

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

- III. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, w tym skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych oraz tłumików akustycznych.**

1. Analiza powinna być oparta o wyniki pomiarów hałasu w środowisku, przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824)).
2. W ramach analizy wykonać pomiary:
 - a) poziomu hałasu w punktach pomiarowych, wskazanych poniżej w tabeli nr 8, zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkaniowej, za ekranami oraz w sąsiedztwie zabezpieczeń w torowisku (tłumików). Wskazana w ww. tabeli strona lokalizacji punktów określana jest względem rosnącego kilometrażu linii kolejowej. Wykonanie pomiarów zlecić akredytowanemu laboratorium.
 - b) rzeczywistego natężenia ruchu kolejowego.
3. W pomiarach, o których mowa w punkcie III.2 uwzględnić wszystkie pociągi poruszające się na szlaku kolejowym, niezależnie od toru, po którym się poruszają (dotyczy to w szczególności odcinków, na których oprócz torów głównych nr 1 i 2 znajdują się jeszcze inne tory szlakowe).
4. Analizę, w zakresie wskazanym w ww. punktach, wykonać i przedstawić, w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Opolu i we Wrocławiu, oraz organom ochrony środowiska - starostom powiatów, przez które przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie, tj. starości: kluczborskiemu, namysłowskiemu, oleśnickiemu, wrocławskiemu.

Tabela 8. Lokalizacja punktów pomiarowych

Lp.	Nr receptora	Numer działki	Podstawa analizy	Strona linii kolejowej (P/L)
Odcinek na terenie woj. opolskiego t.j. od km 69+876 do km 117,780				
1.	R10	Działka nr 185, obręb 0057 Smardz Dolne	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
2.	R14	Działka nr 68, obręb 0057 Smardz Dolne	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
3.	R17	Działka nr 742, obręb 0069 Wołczyn	weryfikacja skuteczności ekranu i zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
4.	R30	Działka nr 516, obręb 0069 Wołczyn	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
5.	R33	Działka nr 388/2, obręb 0069 Wołczyn	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
6.	R37	Działka nr 979, obręb 0066 Wierzbica Górną	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
7.	R41	Działka nr 127, obręb 0017 Duczów Mały	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
8.	R46	Działka nr 624, obręb 0058 Strzelce	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
9.	R48	Działka nr 940/2, obręb 0058 Strzelce	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
10.	R50	Działka nr 68, obręb 0015 Gręboszów	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
11.	R56	Działka nr 1130/13, obręb 0038 Namysłów	weryfikacja skuteczności 2 ekranów akustycznych	P
12.	R63	Działka nr 1136/4, obręb 0038 Namysłów	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P

Lp.	Nr receptora	Numer działki	Podstawa analizy	Strona linii kolejowej (P/L)
13.	R65	Działka nr 556/9, obręb 0038 Namysłów	weryfikacja skuteczności ekranu i zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
14.	R80	Działka nr 1347/7, obręb 0062 Wilków	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
15.	R82	Działka nr 375, obręb 0062 Wilków	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
16.	R84	Działka nr 154/1, obręb 0049 Pielgrzymowice	weryfikacja skuteczności ekranu i zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
17.	R86	Działka nr 70/2, obręb 0027 Kluczbork	weryfikacja skuteczności ekranu	L
18.	R89	Działka nr 186/1 obręb 0057 Smardz Dolne	weryfikacja skuteczności ekranów	L
19.	R93	Działka nr 753 obręb 0069 Wołczyn	weryfikacja skuteczności ekranu	L
20.	R94	Działka nr 348/2 obręb 0069 Wołczyn	weryfikacja skuteczności ekranu i zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
21.	R101	Działka nr 64/4 obręb 0066 Wierzbica Górna	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
22.	R105	Działka nr 253/2 obręb 0066 Wierzbica Górna	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
23.	R126	Działka nr 68/2 obręb 0011 Domaszowice	weryfikacja skuteczności ekranu	L
24.	R132	Działka nr 61/4 obręb 0011 Domaszowice	weryfikacja skuteczności ekranu	L
25.	R135	Działka nr 60/7 obręb 0011 Domaszowice	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
26.	R155	Działka nr 273/5 obręb 0015 Gręboszów	weryfikacja skuteczności ekranu	L
27.	R161	Działka nr 1073/20 obręb 0038 Namysłów	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
28.	R173	Działka nr 111/2 obręb 0038 Namysłów	weryfikacja skuteczności ekranu	L
29.	R177	Działka nr 411/2 obręb 0062 Wilków	weryfikacja skuteczności ekranu	L
30.	R180	Działka nr 376 obręb 0062 Wilków	weryfikacja skuteczności ekranu i zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
Odcinek na terenie woj. dolnośląskiego t.j. od km 117+780 do km 162+800				
31.	P2'	Działka nr 18/3, obręb Bierutów	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
32.	P3'	Działka nr 16, obręb Bierutów, arkusz 24	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
33.	P6'	Działka nr 12/2, obręb Bierutów, arkusz 24	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
34.	P6a'	Działka nr 12/2, obręb Bierutów, arkusz 24	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
35.	P7'	Działka nr 33, obręb Bierutów, arkusz 15	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
36.	P8'	Działka nr 25/7, obręb Bierutów, arkusz 15	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
37.	P10'	Działka nr 15, obręb Bierutów, arkusz 15	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P

Lp.	Nr receptora	Numer działki	Podstawa analizy	Strona linii kolejowej (P/L)
38.	P28'	Działka nr 33/3, obręb Bierutów	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
39.	P31a'	Działka nr 7, obręb Bierutów	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
40.	P34'	Działka nr 32, obręb Bierutów, arkusz 21	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
41.	P47'	Działka nr 69, obręb Gręboszyce	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
42.	P60'	Działka nr 51, obręb Lucień, arkusz 69	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
43.	P69'	Działka nr 81/1, obręb Lucień, arkusz 69	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
44.	P75'	Działka nr 98/1, obręb Lucień, arkusz 69	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
45.	P77'	Działka nr 8/1, obręb Lucień, arkusz 69	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
46.	P93'	Działka nr 153, obręb Lucień, arkusz 79	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	P
47.	P107'	Działka nr 317/1, obręb Borowa	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
48.	P116'	Działka nr 585/1, obręb Długoleka, arkusz 1	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
49.	P130'	Działka nr 234, obręb Długoleka, arkusz 1	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
50.	P135'	Działka nr 155/1, obręb Długoleka, arkusz 1	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
51.	P148'	Działka nr 137/3, obręb Długoleka, arkusz 1	weryfikacja skuteczności zabezpieczeń w torowisku (tłumiki)	L
52.	P150'	Działka nr 352/4, obręb Długoleka, arkusz 1	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego oraz tłumików akustycznych	L
53.	P159'	Działka nr 162/1, obręb Mirków, arkusz 1	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
54.	P192	Działka nr 5/37, obręb Psie Pole, arkusz 15	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
55.	P199a'	Działka nr 121, obręb Psie Pole, arkusz 14	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	L
56.	P202'	Działka nr 18/17, obręb • Sołtysowice, arkusz 4	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P
57.	P212'	Działka nr 175, obręb Karłowice, arkusz 12	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego	P

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

UZASADNIENIE

Pani Magdalena Kozyra, pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą przy ul. Targowej 74 w Warszawie, wnioskiem nr IOS6-4426-23.2/16 z 08.06.2016r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 14.06.2016r.), zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dalej dśu) dla przedsięwzięcia (dalej pn. cyt. „**Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów**”.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach są przepisy ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r., poz. 283), zwanej dalej ustawą OOS. W dniu złożenia wniosku ustawa ta obowiązywała w brzmieniu ustalonym w Dzienniku Ustaw z 2016r., poz. 353.

Z dniem 1 stycznia 2017r., weszła w życie ustawa z dnia 9.10.2015r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015r. poz. 1936). Mając jednak na względzie treść art. 6 ust. 2 tej ustawy, postępowanie w przedmiotowej sprawie prowadzono w oparciu o przepisy dotychczasowe, tj. obowiązujące do dnia 31.12.2016r.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”; ZAŁĄCZNIKI 1-5.”+ 3 płyty CD, (dalej KIP),
- mapę w skali zapewniającą czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej - „DLA PROJEKTU „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”; ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY – MAPA z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie” (dalej załącznik graficzny);
- pełnomocnictwo dla Pani Magdaleny Kozyra z 11 maja 2016r.,
- dowody uiszczenia opłaty skarbowej: za wydanie decyzji środowiskowej oraz za udzielone pełnomocnictwo.

W myśl zapisu art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy OOS, inwestycje dot. m.in. linii kolejowych zwolnione są z obowiązku przedkładania wypisów i wyrysów z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Na załączonym do wniosku załączniku graficznym zaznaczone granice terenu realizacji przedsięwzięcia przebiegały w większej odległości od linii kolejowej niż granice obszaru oddziaływania przedsięwzięcia, a powyższe informacje są elementem niezbędnym do właściwego ustalenia stron postępowania w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (w brzmieniu obowiązującym w dacie złożenia wniosku o wydanie dśu) dalej ustawa Kpa. W celu jednoznacznego ustalenia terenu objętego przedsięwzięciem, 4.07.2016r., do tutejszego urzędu, dostarczono wykaz działek, na których przewidywano realizację inwestycji.

Za strony postępowania tut. organ uznał właścicieli oraz użytkowników wieczystych nieruchomości, na których realizowane będzie przedsięwzięcie oraz nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie terenu przedsięwzięcia. Wykaz stron postępowania, znajduje się w aktach sprawy.

Z treści zgromadzonych materiałów dowodowych wynikało, że planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 (*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:

- § 3 ust. 1 pkt 58 (linie kolejowe i urządzenia do przeładunku 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),
 - § 3 ust. 1 pkt 33 (instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko),
 - § 3 ust. 1 pkt 34 (instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków);
 - § 3 ust. 1 pkt 68 (rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową),
- rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71).

Równocześnie, z brzmienia art. 75 ust. 6 ustawy OOS wynika, że w przypadku:

- przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, dsu dla całego przedsięwzięcia, wydaje właściwy regionalny dyrektor ochrony środowiska;
- przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednego województwa, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie zamkniętym PKP, przy czym większa część przedsięwzięcia usytuowana jest na terenie województwa opolskiego, w związku z tym organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu).

Wypełniając wymagania określone w art. 70 ust. 1 pkt 2), w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2) ustawy OOS, tutejszy organ, przy pismach nr WOOS.4210.7.2016.MJ.2 z 6.07.2016r. wystąpił do Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych (dalej PPIS) w: Kluczborku, Namysłowie, Oleśnicy oraz we Wrocławiu, z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (dalej Raport oos). PPIS w Oleśnicy, w postanowieniu nr ZNS-MP-61-46/16 z 12.07.2016r., stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla podejmowanych przez inwestora działań. Natomiast PPIS we Wrocławiu, biorąc pod uwagę przedstawione w Kip informacje dotyczące występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, w obrębie najbliższej zabudowy mieszkaniowej, w miejscowościach Długołęka oraz Wrocław, szczególnie w porze nocy oraz mając na względzie fakt, iż pierwsza linia zabudowy tych miejscowości znajduje się w bliskiej odległości od linii kolejowej, w postanowieniu nr ZNS-AP-620-43/16 z 21.07.2016r. wyraził opinię o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu oos w zakresie, o którym mowa w art. 66 ust. 1 i 6 ustawy OOS. PPIS w Kluczborku pismem nr NZ.4315.13.2016.MCh z 18.07.2016r. oraz PPIS w Namysłowie pismem NZ.073.13.2016.AN z 15.07.2016r., na podstawie art. 31a ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985r o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (w brzmieniu obowiązującym w dacie uzyskiwania opinii - Dz. U. z 2015r., poz. 1412), wystąpili o wyrażenie stanowiska w przedmiotowej sprawie do Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (dalej OWIS).

W piśmie nr NZ.9022.3.17.2016.ZD z 2.08.2016r. OWIS poinformował, iż zajęcie stanowiska będzie możliwe po uzupełnieniu przedłożonych dokumentów o cyt. „aktualne pełnomocnictwo do występowania w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74”. W ocenie tutejszego organu, przekazane przy piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ.2 z 6.07.2016r. dokumenty, o których mowa w art. 64 ust. 2 ustawy OOS, pozwalały na zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie niezależnie od faktu, czy wnioskodawca skorzysta na dalszym etapie postępowania z możliwości ustanowienia pełnomocnika. W związku z powyższym, zgodnie z treścią art. 78 ust. 4 ustawy OOS RDOŚ w Opolu, pismem nr WOOS.4210.7.2016.MJ.6 z 10.08.2016r. poinformował OWIS, że zwrócił się do wnioskodawcy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o udzielenie informacji, czy na dalszym etapie postępowania strona działać będzie samodzielnie czy przez pełnomocnika oraz, że niewydanie opinii przez OPWIS, w terminie 14 dni od dnia przejścia sprawy (tj. od dnia 26.07.2016r.) potraktowane zostało jako brak zastrzeżeń.

Ponadto, mając na względzie treść art. 75 ust. 5 ustawy OOS, zgodnie z którym w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednego województwa, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi regionalnymi dyrektorami ochrony środowiska, RDOŚ w Opolu, w piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ.3 z 5.07.2016r., wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (dalej RDOŚ we Wrocławiu), o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu oos. W dniu 27.07.2016r., do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu wpłynęła opinia RDOŚ we Wrocławiu, o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn. cyt. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”, w części realizowanej w granicach województwa dolnośląskiego. Ww. organ zwrócił uwagę na przeprowadzone przez inwestora pomiary hałasu oraz sporządzony na ich podstawie model obliczeniowy, który wykazał, dla stanu aktualnego, występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów w obrębie najbliższej zabudowy, szczególnie w porze nocy. Fakt ten został potwierdzony przez wyniki obliczeń propagacji hałasu, które wykazały przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na etapie eksploatacji przedmiotowej linii między innymi w obrębie miast: Oleśnica, Długoleka oraz Wrocław. Ponadto RDOŚ we Wrocławiu stwierdził także istnienie możliwości wystąpienia skumulowanego oddziaływania linii z siecią dróg, którą przecina przedmiotowa linia. RDOŚ we Wrocławiu podkreślił także, że przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest częściowo w granicach obszarów wodno-błotnych, terenów leśnych i obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Stawy w Borowej PLH020045 (od km 142+561 do km 143+011). Na podstawie będących w posiadaniu RDOŚ we Wrocławiu materiałów (dokumentacja do planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 stawy w Borowej PLH020045 ustanowionego Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 12 maja 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Borowej PLH020045 (Dz. Urz. Woj. Dol. z 2014r., poz. 2343)), w sąsiedztwie przedmiotowej linii stwierdzono siedlisko przyrodnicze tj. 3130 brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami Littorelletea, IsoëtoNanajuncetetea wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r. 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. 2014r., poz. 1713), stanowiące przedmiot ochrony ww. obszaru Natura 2000. Ponadto, wskazano na możliwość występowania, w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014r., poz. 1409), z dnia 9 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014r., poz. 1408), z dnia 6 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2014r., poz. 1348 - obowiązującego w dacie wydawania stanowiska). W związku z powyższym RDOŚ we Wrocławiu wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny

oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu w pełnym zakresie, zgodnie z art. 66 ww. ustawy, ze szczególnym uwzględnieniem analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na niżej wymienione walory przyrodnicze:

- ✓ przedmioty ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Stawy w Borowej PLH020045,
- ✓ integralność obszarów Natura 2000 i spójność sieci Natura 2000,
- ✓ gatunki grzybów, roślin i zwierząt chronionych na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, w sprawie ochrony gatunkowej roślin i w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt,
- ✓ siedliska przyrodnicze i stanowiska zwierząt wymienione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska *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*, ze szczególnym uwzględnieniem siedliska przyrodniczego 3130 brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z Littorelletea, IsoëtoNanojuncetea,
- ✓ ciekі wodne, obszary leśne, zadrzewienia i zakrzewienia zlokalizowane w sąsiedztwie planowanej inwestycji, stanowiące lokalne korytarze migracyjne.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, to zgodnie z brzmieniem art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy OOS, **o wszystkich etapach prowadzonego postępowania, w tym o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów (art. 10 Kpa) strony informowane były w formie zawiadomień, wywieszanych na okres 14 dni.**

W związku z powyższym, zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy OOS, w związku z art. 61 ust. 4 ustawy Kpa, tutejszy organ, przy pismach nr WOOS.4210.7.2016.MJ.4 z 6.07.2016r. wystąpił do Prezydenta Miasta Wrocławia i Burmistrzów: Namysłowa, Wołczyna, Bierutowa, Kluczborka, Oleśnicy oraz Wójtów Gmin: Domaszowice, Długoleka, Wilków, Oleśnica z prośbą o zamieszczenie na tablicach ogłoszeń, w urzędach oraz miejscowościach, przez które przebiegać będzie przedmiotowa linia kolejowa, zawiadomienia nr WOOS.4210.7.2016.MJ.1 z 6.07.2016r. informującego strony postępowania o:

- wszczęciu, w dniu 14.06.2016r., na wniosek Polskich Linii Kolejowych S.A: z siedzibą: ul. Targowej 74 w Warszawie, postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”,
- wystąpieniu, przy pismach nr WOOS.4710.7.2016.MJ.2 z 6.07.2016r., do PPIS w: Kluczborku, Namysłowie, Oleśnicy oraz we Wrocławiu, o opinię w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- wystąpieniu, przy piśmie nr WOOS.4710.7.2016.MJ.3 z 5.07.2016r., do RDOŚ we Wrocławiu o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu oraz wniesienie ewentualnych uwag i wniosków, w związku z planowanym przedsięwzięciem.

Ponadto, w ww. zawiadomieniach poinformowano strony postępowania o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, która jest wyłożona do wglądu w siedzibie RDOŚ w Opolu oraz o możliwości składania uwag i wniosków.

Dane o wniosku o wydanie dśu zostały opublikowane w publicznie dostępnym wykazie danych pod nr 274/2016 w dniu 4.07.2016r.

W postanowieniu nr WOOS.4210.7.2016.MJ.7 z 12.08.2016r. RDOŚ w Opolu, nałożył obowiązek sporządzenia raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów, wskazanych wyżej przez RDOŚ we Wrocławiu oraz:

- analizy oddziaływania zamierzenia inwestycyjnego na środowisko gruntowo-wodne (w szczególności na etapie jego realizacji) oraz klimat akustyczny na najbliższych terenach normowanych;

- oceny skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia z oddziaływaniami generowanymi przez inne, położone w sąsiedztwie, przedsięwzięcia,
- oceny wpływu przedsięwzięcia na klimat oraz możliwości adaptacyjnych przedsięwzięcia do zmian klimatu.

Informację o ww. postanowieniu umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 23.08.2016r., nr karty 375/2016.

W zawiadomieniu nr WOOS.4210.7.2016.MJ.8 z 12.08.2016r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, w tym o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa, co wynika z terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności administracyjnych (tj. z przyczyn niezależnych od organu) i przewidywanym terminie rozpatrzenia wniosku do 14.10.2016r.

Postanowieniem nr WOOS.4210.7.2016.MJ.10 z 13.10.2016r. organ zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu, o czym poinformował strony postępowania w zawiadomieniu nr WOOS.4210.7.2016.MJ.11 z 13.10.2016r.

Przy piśmie nr IOS6a-4426-16.4/18 z 04.10.2018r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 08.10.2018r.), Inwestor złożył dwa odrębne raporty o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”, tj.:

- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” na odcinku Kluczbork - Namysłów – gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego od km 69,876 do km 117,780; opracowany przez Mosty Katowice, pod kierownictwem Pani mgr inż. Bożeny Szwentner, lipiec 2018r.;
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” na odcinku granica województwa opolskiego/dolnośląskiego – Oleśnica – Wrocław Mikołajów od km 117,780 do km 162,800, opracowany przez SYSTRA S.A. Oddział w Polsce, Biuro Projektowo – Konsultingowe BPK Mosty s.c., pod kierownictwem Pana Michała Roszyk, lipiec 2018r.;

oraz

- poświadczony przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących przewidywany teren, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wypisy z rejestru gruntów;
- wykaz działek obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących przewidywany teren, na który będzie oddziaływać.

Ponadto, przy piśmie nr IOS6a-4426-16.5/18 z 08.10.2018r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 11.10.2018r.), inwestor przedłożył kopię pełnomocnictwa, udzielonego Pani Ewie Makosz (14 czerwca 2016r., zakończyła się ważność pełnomocnictwa udzielonego Pani Magdalenie Kozyra), pełny odpis KRS oraz dowód uiszczenia opłaty skarbowej za udzielenie pełnomocnictwa.

Postanowieniem nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.13 z 15.10.2018r. tutejszy organ podjął zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.14 z 15.10.2018r. poinformował o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 35 § 3 Kpa i przewidywanym terminie rozpatrzenia wniosku do 15.12.2018r.

W zawiadomieniu nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.15 z 15.10.2018r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

Działając zgodnie z zapisami art. 75 ust 5 ustawy ooś, tut. organ, pismem nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.27 z 29.10.2018r., przekazał dokumentację, w tym m.in.:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 08.06.2016r.,
- Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” na odcinku

granica województwa opolskiego/dolnośląskiego – Oleśnica – Wrocław Mikołajów od km 117,780 do km 162,800 (+dokumentacja w wersji elektronicznej CD) + załączniki nr: 1, 2, 3, 4, 5, 6.B.1, 6.B.2, 6.B.3, 6.B.4, 6.B.5, 6.B.6, 6.C, do RDOŚ we Wrocławiu, zwracając się jednocześnie z prośbą o określenie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, dla jego części, zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego.

Dnia 15.11.2018r. do tut. urzędu, wpłynęły (drogą mailową) uwagi Pana Romualda G., dot. uciążliwości związanych z cyt. „modernizowaną linią 143”, na odcinku w miejscowości Długołęka. Równocześnie, w trakcie rozmowy telefonicznej, przeprowadzonej 6.11.2018r. (notatka służbowa w aktach sprawy) z pracownikiem RDOŚ we Wrocławiu uzyskano informację, że powyższe pismo trafiło również do RDOŚ we Wrocławiu, a zawarte w nim uwagi zostaną uwzględnione w toku postępowania prowadzonego przez RDOŚ we Wrocławiu, dla odcinka zlokalizowanego na terenie województwa dolnośląskiego.

Do uwag wniesionych przez Pana Romualda G. odniesiono się w dalszej części decyzji.

W piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.1 z 30.11.2018r., RDOŚ we Wrocławiu poinformował planowanym przekazaniu stanowiska w przedmiotowej sprawie, w terminie do dnia 6 lutego 2019 r.

Po analizie treści przedłożonych materiałów, w piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.28 z 06.12.2018r., RDOŚ w Opolu wezwał inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”, na odcinku Kluczbork – Namysłów – gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego od km 69,876 do km 117,780 w części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego.

W ww. piśmie, na podstawie art. 36 ww. ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej Kpa, poinformowano inwestora, że sprawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 ww. ustawy, co podyktowane jest skomplikowanym charakterem sprawy, terminami przewidzianymi w przepisach prawa do dokonania określonych czynności (tj. przyczynami niezależnymi od organu) oraz koniecznością uzupełnienia dokumentacji. Jednocześnie, rozpatrzenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano w terminie 60 dni od daty otrzymania kompletnego uzupełnienia dotyczącego wskazanych, w wezwaniu z 06.12.2018r. braków, oraz warunków realizacji przedmiotowej inwestycji od RDOŚ we Wrocławiu, zawiadamiając równocześnie o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia.

RDOŚ we Wrocławiu, pismem nr WOOS.4221.75.2018.KK.2 z 21.12.2018r., wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego.

W dniu 17.01.2019r. do tut. urzędu, wpłynęło (drogą mailową) stanowisko Stowarzyszenia „Zmieniał Zakrzów”, które zostało przekazane inwestorowi, przy piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.29 z dnia 21.01.2019r., w celu odniesienia się do zawartych w nim uwag i wniosków.

Do uwag wniesionych przez ww. Stowarzyszenie, tutejszy organ odniósł się w dalszej części decyzji.

W piśmie nr IOS6-4426-01.1/19 z 16.01.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 18.01.2019r.), Pełnomocnik PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., poinformowała o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu, dla części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego, w terminie do dnia 01.02.2019r..

RDOŚ we Wrocławiu, w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.3 z 06.02.2019r., poinformował o planowanym załatwieniu przedmiotowej sprawy w terminie do dnia 6 marca 2019r.

Przy piśmie nr:

- IOS6-4426-01.2/19 z 01.02.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 07.02.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu oś dla części zlokalizowanej w granicach

województwa dolnośląskiego – aneks 1 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4221.75.2018.KK.2 z 21.12.2018r.),

- IOS6-4426-01.3/19 z 28.02.2019r., Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś dla części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego – aneks 2 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.28 z 06.12.2018r.).

RDOŚ we Wrocławiu, w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.4 z 06.03.2019r., poinformował o kolejnej zmianie terminu załatwienia przedmiotowej sprawy, tj. do dnia 16 maja 2019r.

Po analizie treści przedłożonych ww. materiałów (aneksu 2), w piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.30 z 27.03.2019r. ponownie wezwano inwestora, do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego.

W ww. piśmie, na podstawie art. 36 ww. ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej Kpa, poinformowano inwestora, że sprawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 ww. ustawy, co podyktowane jest skomplikowanym charakterem sprawy, terminami przewidzianymi w przepisach prawa do dokonania określonych czynności (tj. przyczynami niezależnymi od organu) oraz koniecznością uzupełnienia dokumentacji.

Rozpatrzenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano w terminie 60 dni od daty otrzymania kompletnego uzupełnienia, dotyczącego wskazanych, w wezwaniu z 27.03.2019r. braków oraz warunków realizacji przedmiotowej inwestycji od RDOŚ we Wrocławiu, zawiadamiając równocześnie o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponaglenia.

W zawiadomieniu nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.31 z 27.03.2019r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

RDOŚ we Wrocławiu, w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.5 z 12.04.2019r. ponownie wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego.

Przy piśmie nr IOS6-4426-01.6/19 z 29.04.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 30.04.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś, dla części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego – aneks 3 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.30 z 27.03.2019r.).

Pełnomocnik PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., w piśmie nr IOS6-4426-01.7/19 z 09.05.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 13.05.2019r.), poinformowała o planowanym przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś, dla części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego, w terminie do dnia 31.05.2019r..

RDOŚ we Wrocławiu w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.7 z 16.05.2019r., poinformował o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy do dnia 28 czerwca 2019r.

Przy piśmie nr IOS6-4426-01.8/19 z 22.05.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 03.06.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu dla części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego – aneks 4 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4221.75.2018.KK.5 z 12.04.2019r.).

Po analizie treści przedłożonych materiałów (aneksu 3), w piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.43 z 18.06.2019r. ponownie wezwano inwestora, do uzupełnienia raportu ooś, w części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego.

W ww. piśmie, na podstawie art. 36 ww. ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej Kpa, poinformowano inwestora, że sprawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 ww. ustawy, co podyktowane jest skomplikowanym charakterem sprawy, terminami przewidzianymi w przepisach prawa do dokonania określonych czynności (tj. przyczynami niezależnymi od organu) oraz koniecznością uzupełnienia dokumentacji.

Rozpatrzenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano w terminie 60 dni od daty otrzymania kompletnego uzupełnienia dotyczącego wskazanych, w wezwaniu z 18.06.2019r. braków oraz warunków realizacji przedmiotowej inwestycji od RDOŚ we Wrocławiu, zawiadamiając równocześnie o przysługującym stronom prawie do wniesienia ponażenia.

RDOŚ we Wrocławiu, w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.8 z 28.06.2019r., poinformował o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy do dnia 12 sierpnia 2019r., natomiast w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.9 z 03.07.2019r. ponownie wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego.

Przy piśmie nr IOS6-4426-01.9/19 z 16.07.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 17.07.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś dla części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego – aneks 5 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.43 z 18.06.2019r.).

Przy piśmie nr IOS6-4426-01.11/19 z 18.07.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 26.07.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś dla części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego – aneks 6 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4221.75.2018.KK.9 z 03.07.2019r.).

RDOŚ we Wrocławiu, w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.10 z 12.08.2019r., poinformował o przewidywanym terminie załatwienia przedmiotowej sprawy do dnia 12 września 2019r., natomiast w piśmie nr WOOS.4221.75.2018.KK.11 z 30.08.2019r. ponownie wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, w części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego.

Przy piśmie nr IOS6-4426-01.13/19 z 20.09.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 26.09.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś dla części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego – aneks 7 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4221.75.2018.KK.11 z 30.08.2019r.).

11 października 2019r., weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz 1839). W związku z zapisami art. 4 tego rozporządzenia, przedmiotowe postępowanie prowadzono w oparciu o przepisy dotychczasowe.

RDOŚ we Wrocławiu w piśmie nr:

- WOOS.4221.75.2018.KK.12 z 27.09.2019r., poinformował o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy do dnia 31 października 2019r.,
- WOOS.4221.75.2019.BZ.13 z 31.10.2019r., poinformował o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy do dnia 20 grudnia 2019r.

Przy piśmie nr IOS6-4426-01.14/19 z 06.11.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 07.11.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś dla części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego – aneks 8 (zmiany w zakresie przedsięwzięcia).

RDOŚ w Opolu, w piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.44 z 18.11.2019r. wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu ooś, o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego, w związku z przedłożonym aneksem 8.

Przy piśmie nr IOS6-4426-01.15/19 z 28.11.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 29.11.2019r.), Inwestor przekazał uzupełnienie raportu ooś dla części zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego – aneks 9 (odpowiedź na wezwanie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.44 z 18.11.2019r.).

W dniu 02.12.2019r. informację o raportach ooś umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl). Nr karty 517/2019.

W zawiadomieniu nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.45 z 04.12.2019r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej.

Jednocześnie, zgodnie z zapisami art. 33 ust. 1 ustawy OOŚ, organ podał do publicznej wiadomości, w formie zawiadomienia (nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.46 z dnia 04.12.2019r.), informacje o:

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

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

- na tablicy ogłoszeniowej w siedzibie RDOŚ w Opolu;
- na tablicach ogłoszeniowych w:
 - Urzędzie Miejskim w Kluczborku oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia, tj. na terenie obrębów: Ligota Dolna, Smardy Dolne;
 - Urzędzie Miejskim w Wołczynie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Skąłagi, Gierałcice, Markotów Mały, Brzezinki, Wierzbica Górna, Duczów Mały, Duczów Wielki, Ligota Wołczyńska;
 - Urzędzie Gminy w Domaszowicach oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Dziedzice, Strzelce, Gręboszów;
 - Urzędzie Miejskim w Namysłowie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębu Kamienna;
 - Urzędzie Gminy w Wilkowie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Pielgrzymowice, Bukowie, Wojciechów;
 - Urzędzie Miejskim w Bierutowie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Solniki Wielkie oraz Solniki Małe;
 - Urzędzie Miejskim w Oleśnicy oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Lucień oraz Wądoły;
 - Urzędzie Gminy w Długolecie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Byków, Mirków, Borowa;
 - Urzędzie Miejskim we Wrocławiu;
 - Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu;
 - Urzędzie Gminy w Oleśnicy oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Nieciszów, Smardzów, Świerzna, Nowoszyce, Gręboszyce;
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Opolu.

W okresie, przewidzianym do składania uwag i wniosków, dnia 13.12.2019r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, wpłynęło pismo Pana Romualda G., które zostało przekazane Inwestorowi przez RDOŚ we Wrocławiu przy piśmie nr WOOŚ.4221.75.2018.BZ z 11.02.2020r., w celu odniesienia się do zawartych w nim uwag i wniosków.

Do uwag i wniosków Pana Romualda G. tutejszy organ odniósł się w dalszej części decyzji.

Jednocześnie, działając zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy oos, pismami nr WOOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.58 i WOOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.59 z dnia 04.12.2019r., wystąpiono z wnioskiem do OPWIS oraz PPIS w Oleśnicy i PPIS we Wrocławiu, o opinię dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przekazując m.in.:

- kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 08.06.2016r.,
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami,
- kopię pełnomocnictwa do reprezentowania inwestora,
- uzupełnienia raportu oos.

Z dniem 1 stycznia 2018r., wszedł w życie art. 509 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2017, poz.1566), który wprowadził zmiany w ustawie ooś, w tym m.in. obowiązek uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych. Natomiast w dniu 26 kwietnia 2018r., wszedł w życie art. 545 ustawy z dnia 28 lutego 2018r. *o zmianie ustawy Prawo Wodne* (Dz. U. z 2018r., poz. 710), stanowiący, że do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. ustawy z dnia 20 lipca 2017r. *Prawo wodne*, dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania albo zmiany decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś, stosuje się przepisy, obowiązujące przed dniem 1 stycznia 2018r., co oznaczało brak obowiązku uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych.

Biorąc pod uwagę powyższe, tut. organ nie wystąpił w toku przedmiotowego postępowania do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

RDOŚ we Wrocławiu, w piśmie nr WOOŚ.4221.75/2019.BZ.14 z 11.12.2019r. ponownie wezwał Inwestora do złożenia dodatkowych wyjaśnień do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego i równocześnie poinformował o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy do dnia 24 stycznia 2020r.

W dniu 24.12.2019r., do RDOŚ w Opolu wpłynęło pismo nr ZNS-MJ-61-48/19 z 16.12.2019r., w którym PPIS w Oleśnicy zaopiniował pozytywnie środowiskowe uwarunkowania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, z zastrzeżeniem, że:

- ścieki deszczowe z dachów i terenów utwardzonych (parkingi, place manewrowe), przed ich wprowadzeniem do sieci kanalizacji deszczowej, powinny być oczyszczone z substancji ropopochodnych oraz innych, mogących wystąpić w obrębie terenu przedsięwzięcia.
- wobec prognozowanych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, konieczne jest zobowiązanie Inwestora, do wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie hałasu.

Pełnomocnik PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., w piśmie nr IOS6-4426-01.16/19 z 20.12.2019r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 30.12.2019r.), poinformowała o przedłożeniu uzupełnienia do raportu ooś, dla części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego, w terminie do dnia 17.01.2020r..

OPWIS, w piśmie nr NZ.9022.3.17.2016.ZD z 03.01.2020r., zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, w wariantcie preferowanym przez Inwestora, wskazując równocześnie, że cyt.:

- „w celu oceny rzeczywistego oddziaływania hałasu pochodzącego od zmodernizowanej linii kolejowej należy w ramach analizy porealizacyjnej wykonać pomiary hałasu na granicach terenów normowanych akustycznie zlokalizowanych, zgodnie z zestawieniem receptorów, ujętym w tabeli 1 Aneksu nr 5 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko, oraz zastosować dodatkowe rozwiązania techniczne lub organizacyjne, gdy standardy jakości środowiska związane z emisją hałasu zostaną przekroczone”;
- „w celu uniknięcia ponadnormatywnej emisji hałasu na projektowanych terenach zabudowy mieszkaniowej należy wyznaczyć rezerwę terenu pod przyszłe ekrany akustyczne zgodnie z tabelą 4 Aneksu nr 5 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko”.

Warunki te zostały uwzględnione w nin. decyzji.

PPIS we Wrocławiu nie wydał opinii w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni od dnia przyjęcia sprawy (od dnia 05.12.2019r.), co potraktowane zostało jako brak zastrzeżeń.

Przy piśmie nr IOS6-4426-11.02/20 z 16.01.2020r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 22.01.2020r.), Inwestor przekazał:

– uzupełnienie raportu ooś dla części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego – aneks 10 (odpowiedź na wezwanie nr WOOŚ.4221.75/2019.BZ.14 z 11.12.2019r.),

– zaktualizowany zakres wycinki drzew i krzewów dla odcinka linii kolejowej nr 143 zlokalizowanej w granicach województwa opolskiego – aneks 11.

RDOŚ we Wrocławiu, w piśmie nr WOOŚ.4221.75.2018.BZ.16 z 24.01.2020r., poinformował o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy do dnia 17 lutego 2020r.

W związku z przedłożeniem przez Inwestora, przy piśmie nr IOS6-4426-11.02/20 z 16.01.2020r., dodatkowych wyjaśnień do raportu ooś, tut. organ:

- przy piśmie nr WOOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.60 z 28.01.2020r., ponownie wystąpił do OPWIS z zapytaniem, czy podtrzymuje swoje stanowisko, wyrażone w piśmie nr NZ.9022.3.17.2016.ZD z 03.01.2020r.,
- przy piśmie nr WOOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.61 z 28.01.2020r., ponownie wystąpił do PPIS w Oleśnicy z zapytaniem, czy podtrzymuje swoje stanowisko, wyrażone w piśmie nr ZNS-MJ-61-48/19 z 16.12.2019r.
- przy piśmie nr WOOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.62 z 28.01.2020r., ponownie wystąpił do PPIS we Wrocławiu o opinię, w części zlokalizowanej w granicach województwa dolnośląskiego.

Równocześnie, na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, w związku z przedłożonymi wyjaśnieniami, o których mowa wyżej, tut. organ ponownie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do postępowania z udziałem społeczeństwa (zawiadomienie nr WOOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.63 z 29.01.2020r.).

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

- na tablicy ogłoszeniowej w siedzibie RDOŚ w Opolu,
- na tablicach ogłoszeniowych w:
 - Urzędzie Miejskim w Kluczborku oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia, tj. na terenie obrębów: Ligota Dolna, Smardy Dolne;
 - Urzędzie Miejskim w Wołczynie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Skałagi, Gierałcice, Markotów Mały, Brzezinki, Wierzbica Górna, Duczów Mały, Duczów Wielki, Ligota Wołczyńska;
 - Urzędzie Gminy w Domaszowicach oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Dziedzice, Strzelce, Gręboszów;
 - Urzędzie Miejskim w Namysłowie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębu Kamienna;
 - Urzędzie Gminy w Wilkowie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Pielgrzymowice, Bukowie, Wojciechów;
 - Urzędzie Miejskim w Bierutowie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Solniki Wielkie oraz Solniki Małe;
 - Urzędzie Miejskim w Oleśnicy oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Lucień oraz Wądoły;
 - Urzędzie Gminy w Długołęce oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Byków, Mirków, Borowa;
 - Urzędzie Miejskim we Wrocławiu;
 - Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu;
 - Urzędzie Gminy w Oleśnicy oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. na terenie obrębów: Nieciszów, Smardzów, Świerzna, Nowoszyce, Gręboszyce;
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Opolu.

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

PPIS w Oleśnicy, przy piśmie nr ZNS-MJ-61-4/20 z 10.02.2020r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 13.02.2020r.) potwierdził, że podtrzymuje swoją opinię nr ZNS-MJ-61-48/19 z 16.12.2019r.

W dniu 17.02.2020r. do organu wpłynęło pismo RDOŚ we Wrocławiu (nr WOOS.4221.75.2018.BZ.17 z 17.02.2020r.), w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia dla części inwestycji realizowanej na terenie województwa dolnośląskiego.

OPWIS, przy piśmie nr NZ.9022.3.17.2016.ZD z 21.02.2020r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu) potwierdził, że podtrzymuje swoją opinię nr NZ.9022.3.17.2016.ZD z 03.01.2020r.

PPIS we Wrocławiu ponownie nie wyraził opinii w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni od dnia przejęcia sprawy (od dnia 28.01.2020r.), co potraktowane zostało jako brak zastrzeżeń.

Przy piśmie nr IOS6-4426-11.04/2020 z 26.02.2020r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 02.03.2020r.), Inwestor przedłożył wyjaśnienia do uwag Pana Romualda G.

W zawiadomieniu nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.75 z 23.04.2020r. poinformowano strony o kolejnych etapach prowadzonego postępowania, o których mowa wyżej, oraz o możliwości wypowiedzenia się zgodnie z art. 10 Kpa, co do zebranego materiału dowodowego.

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

W piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.87 z 25.05.2020r. oraz z 24.07.2020r. poinformowano pełnomocnika inwestora o zmianie terminu załatwienia sprawy, a także o przysługującym stronom prawie do ponaglenia.

Ponadto, w piśmie nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.88 z 28.07.2020r., tut. organ wystąpił do RDOŚ we Wrocławiu z prośbą, o ostateczną akceptację zapisów zawartych w projekcie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, w części dotyczącej województwa dolnośląskiego.

W dniu 29.07.2020r. do tutejszego urzędu wpłynęło pismo RDOŚ we Wrocławiu (nr WOOS.4221.75.2018.BZ.20 z 29.07.2020r.), informujące o braku uwag do przekazanego projektu decyzji, w części dot. województwa dolnośląskiego.

Powyższe wskazuje, że w nin. decyzji, warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zostały określone w porozumieniu z RDOŚ we Wrocławiu.

Po analizie kompletu przedłożonych dokumentów organ stwierdził, co następuje.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na remoncie oraz przebudowie linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów. Przedmiotowa linia łączy stacje Kalety w województwie śląskim, ze stacją Wrocław Mikołajów w województwie dolnośląskim.

Realizacja przedsięwzięcia planowana jest terenie dwóch województw:

- opolskiego (powiatów: kluczborski, namysłowski, gmin: Kluczbork, Wołczyn, Domaszowice, Namysłów, Wilków) od km 69+876-117,780 tj. na długości 47+904 km,
- dolnośląskiego (powiatów: oleśnicki, wrocławski, gmin: Bierutów, Oleśnica, Długołęka i Wrocław) od km 117+780 do km 162+800, na długości 45+020 km, z wyłączeniem odcinka od km 161,590 do rozjazdu nr 45 w stacji Popowice km 162,500, ponieważ ten odcinek będzie realizowany w ramach odrębnego zadania, dla którego, w dniu 14 czerwca 2017r., została wydana przez RDOŚ we Wrocławiu, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS.4210.27.2016.KC.22.

Łączna długość odcinka stanowiącego zakres planowanego przedsięwzięcia wynosi 92,924 km.

Zakładana prędkość pociągów:

- dla pociągów pasażerskich $V_{max} = 120$ km/h
- dla pociągów towarowych $V_{max} = 80$ km/h.

Objęty postępowaniem odcinek linii kolejowej 143 na znacznym odcinku przechodzi przez tereny wiejskie (ok. 49% długości), sąsiadując z polami uprawnymi, nieużytkami i

łakami. Na niewielkim odcinku (ok. 10 % długości) przecina tereny leśne. Na blisko połowie swojej długości przebiega przez tereny miejskie, gdzie sąsiaduje z terenami zabudowanymi (ok. 41 % długości).

W przedłożonych na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia raportach o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano:

- **Wariant wnioskowany do realizacji**, który zakłada podniesienie prędkości w zakresie istniejących budowli ziemnych oraz przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Prace wykonywane w ramach tego wariantu mają charakter odtworzeniowy, zakładają m.in.:
 - dostosowanie infrastruktury kolejowej do poruszania się :
 - od km 69,876 do km 117,780 pociągów pasażerskich z prędkością 120 km/h, a towarowych 80 km/h,
 - od km ok. 117,780 do km ok. 137,017 pociągów pasażerskich z prędkością 80 - 120 km/h, a towarowych 80 km/h,
 - od km ok. 137,017 do km ok. 157,881 pociągów pasażerskich z prędkością 100 - 120 km/h, a towarowych 80 km/h,
 - od km ok. 157,881 do km ok. 162,800 pociągów pasażerskich z prędkością 100 km/h, a towarowych 80 km/h,
 - modernizację układu torowego (m.in. rozbiórkę istniejących torów szlakowych i stacyjnych, rozbiórkę rozjazdów, wzmocnienie podtorza, podłoża, wbudowanie warstwy ochronnej, budowę nowej nawierzchni w torach, regulację torów i rozjazdów, dostosowanie geometrii torów szlakowych i głównych, korektę geometrii układu torowego stacji, wymianę i budowę nowych torów i rozjazdów, likwidację niektórych rozjazdów, likwidację niektórych torów, częściową wymianę nawierzchni),
 - modernizację odwodnienia (czyszczenie i odtworzenie rowów bocznych, budowa nowych rowów, wykonanie odwodnienia wgłębnego),
 - modernizację peronów wraz z zagospodarowaniem (m.in. likwidację części istniejących peronów, przebudowę i budowę nowych z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, przesunięcie niektórych przystanków, budowę nowych przystanków),
 - modernizację małej architektury na peronach,
 - przebudowę sieci trakcyjnej na całym odcinku w torach głównych,
 - modernizację sieci elektroenergetycznej,
 - przebudowę sieci telekomunikacyjnej (m.in. budowa nowych linii telekomunikacyjnych podziemnych i naziemnych, usunięcie kolizji istniejących kabli telekomunikacyjnych z robotami okółotorowymi, budowa szlakowych kabli telekomunikacyjnych z odgałęzieniami, zabudowa systemu kamer TV na wybranych przejazdach oraz głowicach rozjazdowych na stacjach, budowa telefonicznej kanalizacji kablowej),
 - modernizację, remont, rozbiórkę i budowę nowych obiektów kubaturowych (nastawnie, posterunki),
 - przebudowę układu drogowego (dostosowanie istniejących skrzyżowań z linią kolejową w poziomie szyn),
 - przebudowę podziemnych sieci (ciepłociągi, gazociągi, kanalizacje, wodociągi) kolidujących z modernizowaną linią,
 - wycinkę drzew,
 - modernizację, rozbiórkę, przebudowę i budowę obiektów inżynierskich t.j. mostów, wiaduktów kolejowych i drogowych, przepustów, kładek dla pieszych, przejść dla pieszych pod torami, ścian oporowych,
 - montaż ekranów akustycznych t.j.:
 - od km 69,876 do km 117,780 – 14 ekranów akustycznych,
 - od km 117,780 do km 162,800 – 16 ekranów akustycznych.

Szczegółowy zakres prac objętych tym wariantem przedstawiony został w Charakterystyce przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

- **Wariant alternatywny**, zakłada również podniesienie prędkości w zakresie istniejących budowli ziemnych oraz przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Prace wykonywane w ramach tego wariantu mają również charakter odtworzeniowy. Wariant ten obejmuje:
 - dostosowanie infrastruktury kolejowej do poruszania się w km:
 - od km 69,876 do km 117,780 pociągów pasażerskich z prędkością 140 km/h, a towarowych 100 km/h,
 - od km ok. 117,780 do km ok. 133,650 pociągów pasażerskich z prędkością 80 - 120 km/h, a towarowych 100 km/h,
 - od km ok. 133,650 do km ok. 157,600 pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h, a towarowych 100 km/h,
 - przebudowę i budowę obiektów inżynierskich t.j. mostów, wiaduktów, przepustów, kładek dla pieszych, przejść dla pieszych pod torami, ścian oporowych (ok. 33 obiektów) zamiast ich remontu,
 - montaż ekranów akustycznych t.j.:
 - od km 69,876 do km 117,780 – 25 ekranów akustycznych – województwo opolskie,
 - od km 117,780 do km 162,800 – 16 ekranów akustycznych - województwo dolnośląskie.

W pozostałym zakresie planowane prace nie zakładają zmian w stosunku do prac objętych wariantem inwestorskim.

Powyższe oznacza, że zasadnicza różnica między wariantem inwestycyjnym (proponowanym przez wnioskodawcę), a wariantem alternatywnym dotyczy:

- prędkości przejazdu pociągów;
- zakresu planowanych prac na obiektach inżynierskich (remont lub przebudowa);
- ilości zaprojektowanych ekranów akustycznych (na terenie woj. opolskiego).

Należy podkreślić, że realizacja inwestycji w wariantcie alternatywnym, polegająca na zwiększeniu prędkości, łączyłaby się z głęboką przebudową układów torowych wraz ze skrzyżowaniami z drogami (wiadukty, kładki, estakady, tunele). Realizacja inwestycji w wariantcie alternatywnym, spowodowałaby także znaczną ingerencję w tereny przyległe, wiązałaby się również z usunięciem wielu drzew i krzewów, a także rozbiórkami budynków kolejowych i innych, kolidujących z infrastrukturą projektowaną (wiadukty, tunele, estakady). Budowa tuneli, wiaduktów, przejść podziemnych, kładek itp. oraz przebudowa nasypów kolejowych, a także pozostałej infrastruktury towarzyszącej, wymagałaby wykupu dodatkowych działek, co znacząco zwiększyłoby zakres inwestycji oraz zakres jej oddziaływania. Zmiana niwelety torowej skutkowałaby przebudową lub budową wszystkich obiektów inżynierskich zlokalizowanych na trasie linii kolejowej.

Ponadto, zwiększenie prędkości na przedmiotowej linii kolejowej wiązałoby się ze zwiększeniem zapotrzebowania na moc i energię elektryczną, co powoduje konieczność budowy dodatkowych stacji elektroenergetycznych i zasilających oraz lokalnego centrum sterowania (lsc). W wariantcie alternatywnym przebudowie uległaby większość sieci uzbrojenia podziemnego oraz elektroenergetyczne linie napowietrzne, w tym linie o napięciu znamionowym powyżej 110 kV.

Na podstawie przeprowadzonej w raportach oś analizy wariantów, stwierdzono, że wariant alternatywny mógłby prowadzić do osiągnięcia wyższych parametrów technicznych i użytkowych przedmiotowej linii kolejowej. Uzyskanie takich parametrów byłoby jednak możliwe przy większej zajętości terenu, w związku z większym zakresem robót dostosowawczych w zakresie torowym. Odbyłoby się to kosztem większej zajętości siedlisk przyrodniczych, znajdujących się w sąsiedztwie terenów kolejowych. Wymagany byłby także większy zakres prac na obiektach inżynierskich. Spowodowałoby to większy zakres ingerencji w wody płynące i siedliska wód oraz zwiększyłoby prawdopodobieństwo

niekorzystnego wpływu na ekosystemy wodne. Należałoby również zaprojektować więcej ekranów akustycznych dla zabezpieczenia terenów chronionych.

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

- skrócenie czasu jazdy zarówno pociągów pasażerskich, jak i towarowych,
- poprawę przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń,
- likwidację ograniczeń prędkości występujących na linii kolejowej,
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego m.in. poprzez dostosowanie do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się,
- usprawnienie statycznej i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz informacji dla przewoźników,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróży, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych,
- racjonalizację kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury,
- zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

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

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

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

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji na:

glebę i powierzchnię ziemi

W trakcie prowadzonych prac budowlanych może wystąpić oddziaływanie linii kolejowej na powierzchnię ziemi i gleby. Będzie ono dotyczyło mechanicznego uszkodzenia wierzchniej warstwy gleby w bezpośrednim rejonie prowadzonych prac ziemnych. Podczas prowadzonych prac wystąpi również czasowe zajęcie terenu pod lokalizację zaplecza budowy, magazynowanie sprzętu i materiałów. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi będzie miało charakter tymczasowy, ustąpi po zakończeniu etapu realizacji.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego:

- zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu, miejsca przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane:
 - w pierwszej kolejności w granicach obszaru kolejowego, na terenach utwardzonych, przekształconych antropogenicznie (np. na istniejących stacjach i placach składowych);
 - w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych. Jeżeli lokalizacja niezbędnych elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska wodno-gruntowego w pobliżu cieków będzie niezbędna, z punktu widzenia realizacji inwestycji, w zakresie budowy/przebudowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej zostanie uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi;
 - poza obszarami uznanymi, jako cenne dla płazów w granicach odcinków:

- od km 73,800 do km 74,500,
- od km 78,200 do km 78,300,
- od km 89,300 do km 90,400,
- od km 102,800 do km 103,300,
- od km 130,400 do km 131,100,
- od km 136,100 do km 136,600,
- od km 139,200 do km 140,800,
- od km 142,600 do km 143,000,
- od km 155,300 do km 155,600,
- poza terenami zalewowych rzeki Młynówki i Widawy od km 107,200 do km 107,850 strona prawa;
- poza płacami zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych.
- w przypadku lokalizacji zapleczy budowy i dróg technicznych, składów materiałów budowlanych i sprzętu, miejsc przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów na terenie nieutwardzonym, teren ten zostanie odhumusowany;
- zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz miejsca tankowania pojazdów i maszyn budowlanych będą wyposażone w sorbenty, w celu zneutralizowania ewentualnych wycieków paliw;
- zalecane budowy będą wyposażone w szczelne sanitariaty, z których ścieki bytowe będą regularnie wywożone do oczyszczalni ścieków.

Powyższe warunki określone zostały w punktach: I.2. ppkt: 2, 3, 6 niniejszej decyzji.

Na etapie użytkowania przedmiotowego odcinka linii kolejowej nie przewiduje się zmiany ukształtowania powierzchni ziemi.

Podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia powstawać będą odpady związane z robotami ziemnymi, rozbiórką i demontażem istniejących elementów torowiska, pracami rozbiórkowymi istniejących obiektów budowlanych. Zakres prac rozbiórkowych został wskazany w Charakterystyce przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji. W trakcie prowadzenia prac powstaną również odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza placu budowy oraz odpady związane z serwisowaniem maszyn i urządzeń.

Na etapie realizacji będą wytwarzane odpady z grup:

- 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19),
- 15 - odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi,
- 16 - odpady nieujęte w innych grupach,
- 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Szacuje się, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia, zostanie wytworzonych łącznie ok. 252 675 Mg odpadów (w tym odpadów niebezpiecznych ok. 60 Mg).

Przewiduje się, że odpady niebezpieczne z grup:

- 13 i 15 będą magazynowane na terenie baz materiałowych oraz zapleczy budowy w szczelnych, metalowych, zamykanych pojemnikach lub workach transportowych, wykonanych z materiałów odpornych na działanie odpadów w nich magazynowanych, w wydzielonym utwardzonym miejscu, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi (np. zadaszenie, plandeki) (pkt I.2.4a nin. decyzji),
- 17 będą magazynowane na terenie baz materiałowych oraz zapleczy budowy w wydzielonym utwardzonym miejscu, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi (np. zadaszenie, plandeki) (pkt I.2.4b nin. decyzji).

Natomiast odpady inne niż niebezpieczne o kodach: 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 06, 15 02 03, 16 02 14, 16 02 16, 17 01 01, 17 01 81, 17 01 82, 17 02 01, 17 02 02, 17 02 03, 17 03 02, 17 04 01, 17 04 02, 17 04 04, 17 04 05, 17 04 07, 17 04 11, 17 05 04, 17 05 08, 20 02 01, 20 03 01, 20 03 03 będą magazynowane na terenie baz materiałowych oraz zapleczy budowy w szczelnych pojemnikach, kontenerach/workach transportowych, w wydzielonym miejscu, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi (np. zadaszenie, plandeki) (pkt I.2.5 nin. decyzji).

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

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

Odpady będą magazynowane w sposób selektywny i przekazywane uprawnionym jednostkom.

Oddziaływanie na etapie likwidacji przedsięwzięcia będzie zbliżone do oddziaływania na etapie jego realizacji.

Jak podano w treści raportów oś, wszystkie odpady wytworzone na etapie realizacji i funkcjonowania przedmiotowego przedsięwzięcia będą zagospodarowane zgodnie z przepisami obowiązującego w tym zakresie prawa.

powietrze atmosferyczne

Na etapie realizacji planowanej inwestycji źródłem emisji zanieczyszczeń pyłowych będą m.in.: prace rozbiórkowe: demontaż torów, rozjazdów, budowli kubaturowych/inżynieryjnych oraz prace torowe: zdejmowanie wierzchniej warstwy ziemi, wykopów i związanych z tym przemieszczeń mas ziemnych. Emisja gazów i pyłów z placu budowy będzie miała charakter nieorganizowany, a źródłem emisji będzie m.in. spalanie oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych. Praca ww. maszyn/urządzeń związana będzie z emisją takich zanieczyszczeń, jak np: tlenki azotu, dwutlenek siarki, PM 10 i PM 2,5; tlenek węgla. Wielkość emisji i czas ich występowania będą się zmieniały w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie realizacji będzie miała charakter lokalny (w miejscu prowadzenia robót) i ustanie z chwilą zakończenia prac.

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

- prowadzenia transportu materiałów sypkich (mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie w okresach suchych i wietrznych) przy wykorzystaniu przykrycia zabezpieczającego przed pyleniem (plandeki) lub przy wykorzystaniu autocystern (pkt I.2.22.),
- zraszania dróg dojazdowych i terenu placu budowy w okresie bezdeszczowym, podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, które powodują wzmożone pylenie (pkt I.2.23.),
- ograniczenia prędkości jazdy pojazdów samochodowych, w rejonie budowy, w celu uniknięcia porywania lotnych cząstek pyłu przez turbulencję powietrza, powstającą na skutek poruszających się pojazdów (pkt I.2.24.),
- utrzymywania w czystości kół pojazdów opuszczających teren budowy (pkt I.2.25.).

Emisja substancji do powietrza w trakcie eksploatacji linii kolejowej będzie związana z ruchem pociągów. Linia kolejowa nr 143, na całym odcinku objętym planowanym przedsięwzięciem, t.j. od Kluczborka do Wrocławia Mikołajów (od km 69,876 do km 162,800), jest linią zelektryfikowaną. Na przedmiotowym odcinku nie planuje się pracy maszyn spalinowych do realizacji przewozów, w związku z tym linia nr 143 na analizowanym odcinku nie jest i nie będzie istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie

jego eksploatacji. Emisje zanieczyszczeń do powietrza będą głównie pojawiać się w postaci emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego można uznać za nieistotny i nie wymaga projektowania środków minimalizujących. Sporadycznie emisje mogą wystąpić w sytuacjach awaryjnych, w których pojazdy napędzane olejem napędowym, jak lokomotywa manewrowa, pług odśnieżny czy drezyna będą używane do celów technicznych. Będzie to związane z niewielkimi emisjami typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych, powstających w wyniku spalania paliw. Emisja ta nie wpłynie w sposób znaczący na stan powietrza atmosferycznego.

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

klimat akustyczny

Planowany do modernizacji odcinek linii kolejowej nr 143 Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, przebiega przez tereny zarówno zurbanizowane (Kluczbork, Namysłów, Smardz Dolne, Wilków, Gierałtice, Domaszowice, Wrocław, Długołęka, Oleśnica, Bierutów), jak i tereny intensywnie użytkowane przez człowieka (np. grunty orne), oraz w znacznie mniejszym stopniu obszary nieprzekształcone w wyniku działalności człowieka (np. tereny leśne).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej oraz maszyny ciężkie, wykorzystywane przy pracach ziemnych. Z analizy akustycznej, przedstawionej w treści raportów oś, wynika że izolinia 50 dB maksymalnie odbiegać będzie od linii kolejowej do 150 m. Oddziaływanie hałasu może więc być uciążliwe dla ludzi zamieszkujących w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Ponadto, maszyny wywołujące silne drgania mogą powodować, odczuwalne w budynkach, wibracje. Przewiduje się, że uciążliwości związane z emisją hałasu, na tym etapie, ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Jak podano w treści raportów oś, ograniczenie negatywnych oddziaływań w zakresie oddziaływania akustycznego będzie realizowane poprzez:

- prowadzenie robót budowlanych w rejonie zabudowy chronionej akustycznie (za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie (np. układanie torowiska, układanie trakcji)) wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ - punkt I.2.1. niniejszej decyzji;
- lokalizację zapleczy budowy i dróg technicznych, dróg dojazdowych, składów materiałów budowlanych i sprzętu, miejsc przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowanie odpadów w odległości większej niż 100 m od terenów podlegających ochronie przed hałasem – punkt I.2.2. nin. decyzji;
- stosowanie nowoczesnego sprzętu budowlanego, sprawnego technicznie;
- ograniczenie czasu pracy maszyn na biegu jałowym;
- eliminację lub minimalizację czasu trwania najbardziej hałaśliwych procesów i prac, w tym ograniczenie jednoczesnej pracy kilku maszyn budowlanych w pobliżu terenów chronionych akustycznie (o ile umożliwia to technologia robót);
- konserwację sprzętu i wymianę zużytych części.

Ponadto, prace przy nawierzchni torowej i podtorzu wykonywane będą z torowiska (w przypadku braku takiej możliwości prace będą wykonywane z terenu przylegającego do linii), i prowadzone sukcesywnie w ciągu linii kolejowej (nie będą wykonywane w całości jednocześnie). Wszystkie operacje realizowane będą przez zestaw maszyn i urządzeń poruszających się po torach. Działania takie znacznie ograniczą ilość osób

narażonych na bezpośrednie oddziaływanie hałasu i drgań, związanego z pracami torowymi na linii.

W zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, dla których zgodnie z art. 113 ust. 2 ustawy Poś oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu. Kwalifikację terenów chronionych akustycznie, podlegających prawnej ochronie, określono w oparciu o ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne wykorzystanie i użytkowanie terenów występujących wzdłuż analizowanego odcinka linii kolejowej nr 143. Na tej podstawie zdefiniowano wskaźniki hałasu, mające zastosowanie do ustalenia warunków korzystania ze środowiska.

Równocześnie, zgodnie z brzmieniem art. 114 ust. 4 ustawy Poś, uznano, że w przypadku zabudowy chronionej, zlokalizowanej na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 ze zm., dalej: ustawa o transporcie kolejowym), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych, zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Cytowana wyżej ustawa o transporcie kolejowym, w art. 4, definiuje „przyległy pas gruntu” jako „grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego”. W raportach ooś, przyjęto minimalną szerokość „przyległego pasa gruntu” zgodnie z art. 53 ust. 2 ww. ustawy o transporcie kolejowym, gdzie „budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m” (minimalną szerokość „przyległego pasa gruntu” określa dopuszczalna odległość budynków). Określenie warunków wynikających z cyt. wyżej przepisów (np. wymiana stolarki okiennej w budynkach) wykracza jednak poza kompetencje organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Źródłem hałasu z obszaru modernizowanej linii kolejowej będą pociągi osobowe i towarowe. Hałas dla tego typu źródeł powstaje w wyniku styku kół z szynami, pracy układu napędowego taboru oraz w wyniku zjawisk aerodynamicznych. Jak podano w treści raportów ooś, na analizowanym odcinku linii kolejowej nr 143 nastąpi kompleksowa modernizacja przestarzałego torowiska, będącego w złym stanie technicznym. W przedstawionym w raportach ooś modelu obliczeniowym uwzględniono właściwości i parametry torowiska po przeprowadzeniu prac budowlanych. W analizie zaimplementowano odpowiednio rodzaj podkładów, szyn i techniki ich łączenia. Zastosowany model uwzględnia również natężenie ruchu w porze dnia i w porze nocy (dla 2024r. - rok po oddaniu inwestycji do użytkowania oraz dla sytuacji obecnej - wariant niepodjęcia inwestycji), prędkości maksymalne poszczególnych rodzajów pociągów, na odpowiednich odcinkach linii kolejowej, stosowanie hamulców, ukształtowanie powierzchni w tym niweletę torowiska, lokalizację obiektów kubaturowych, tereny chronione akustycznie. W efekcie obliczeń otrzymano mapy akustyczne z zasięgiem hałasu w postaci izolinii dla różnych wariantów oraz różnych horyzontów czasowych. Na mapach zaznaczono także poszczególne rodzaje budynków oraz wydzielono budynki o funkcji mieszkalnej, niepodlegające ochronie akustycznej (przede wszystkim budynki mieszkalne położone w obszarze przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, które wymagają zachowania komfortu akustycznego wewnątrz budynku). Wyniki wskazano w reprezentatywnych punktach odbioru (receptorach), umieszczonych na granicy terenów chronionych akustycznie i na elewacjach budynków podlegających ochronie akustycznej. Analiza oddziaływania akustycznego wykazała, że modernizacja torowiska i zastosowanie nowocześniejszego (cichszego) taboru kolejowego wpłynie korzystnie na klimat akustyczny. Jednakże, pomimo znacznej poprawy klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego, w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na tych terenach, w nin. decyzji określono obowiązek wybudowania ekranów akustycznych o określonych parametrach i lokalizacji (punkt I.4.7. niniejszej decyzji) oraz zastosowania tłumików akustycznych (punkt

I.4.8. niniejszej decyzji), zapewniających redukcję emisji hałasu od min. 2,0 (odcinek opolski) do 2,5 dB (odcinek dolnośląski).

Wskazane, w tabeli 1, parametry ekranów akustycznych (początek, koniec, długość, wysokość), są zgodne z parametrami wskazanymi:

- dla terenu województwa opolskiego, w aneksie nr 3 do raportu ooś, w pozycjach Lp.: 11, 13, 25. Różnice, w długości ekranu w stosunku do jego początku i końca, wynoszące do 1 m wynikają, z ich lokalizacji na łukach. Różnica w długości ekranu w stosunku, od jego początku do końca, wynosząca 9 m dla ekranu wskazanego w tabeli nr 2. - Lp.17, wynika z faktu, że jest to ekran załamany,
- dla terenu województwa dolnośląskiego w aneksie nr 4 do raportu ooś, w pozycjach Lp.: 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 38. Różnice, w długości ekranu w stosunku do jego początku i końca, wynoszące od 1 do 2 m wynikają, z ich lokalizacji na łukach. Różnica w długości ekranów w stosunku, od ich początku do końca, wynoszące 6 i 5 m dla ekranów wskazanych w tabeli nr 2. - Lp. 34 i 41, wynika z faktu, że są to ekrany załamane.

Lokalizacja zaproponowanych ekranów akustycznych w pobliżu przejazdów kolejowych została przeanalizowana pod względem spełniania wymogów trójkąta widoczności, o którym mowa w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r., w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744). Montaż ekranów, zgodnie z zapisami niniejszej decyzji (punkt I.2.31. niniejszej decyzji) powinien zostać przeprowadzony w taki sposób, by nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz łączeniu modułów z konstrukcją stalową; jakkolwiek szczelina, w znaczny sposób obniży jego skuteczność. W tabeli 4 określono natomiast rodzaj ekranów, gwarantujący odpowiedni poziom skuteczności (punkt I.4.7. niniejszej decyzji). Dla terenów, przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę chronioną, na których brak jest aktualnie zagospodarowania chronionego akustycznie, zobowiązano inwestora do zabezpieczenia rezerwy terenowej pod ewentualne ekrany akustyczne, w przypadku powstania takiej zabudowy (punkt I.4.9. niniejszej decyzji).

Analiza oddziaływania akustycznego wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych i określonych rozwiązaniach przeciwhałasowych dla terenów wymagających ochrony akustycznej przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska związane z planowanym przedsięwzięciem na tych terenach zostaną dotrzymane.

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

W związku z powyższym zobowiązano inwestora do wykonania ww. analizy, w oparciu o wyniki pomiarów hałasu w środowisku, przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez

zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824).

Zakres koniecznych do wykonania pomiarów obejmuje pomiary:

- a) poziomu hałasu w punktach pomiarowych, wskazanych w tabeli nr 9, zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkaniowej, za ekranami oraz w sąsiedztwie zabezpieczeń w torowisku (tłumików). Wskazana w ww. tabeli strona lokalizacji punktów określana jest względem rosnącego kilometrażu linii kolejowej. Wykonanie pomiarów zlecić akredytowanemu laboratorium.
- b) rzeczywistego natężenia ruchu kolejowego.

Ponadto, w punkcie III, zobowiązano Inwestora do uwzględnienia w pomiarach, wszystkich pociągów poruszających się na szlaku kolejowym, niezależnie od toru, po, którym się poruszają (dotyczy to w szczególności odcinków, na których oprócz torów głównych nr 1 i 2 znajdują się jeszcze inne tory szlakowe).

Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Opolu i we Wrocławiu, oraz organom ochrony środowiska - starostom powiatów, przez które przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie tj. staroście: kluczborskiemu, namysłowskiemu, oleśnickiemu, wrocławskiemu.

wody powierzchniowe i podziemne

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 143 przecina:

- ✓ na odcinku woj. opolskiego t.j. od km 69+876 do km 117,780 – 39 cieków/rowów, w tym m.in. rzekę: Młynówkę, Baryczkę Małą, Baryczkę, Czarną Wodę, Oziąbel, Chelszczącą, Młynówkę Namysłowską, Widawę, Jaskutę,
- ✓ na odcinku woj. dolnośląskiego t.j. od km 117+780 do km 162+800 - 48 cieków/rowów, w tym m.in. rzekę: Odre, Widawę, Oleśnicę, Topór, Smolna, Świerzna, Świerzynka oraz Kanał żeglugowy Odry, Kanał miejski (kanał Odry).

Jak podano w treści raportów ooś, w sąsiedztwie linii kolejowej w zasięgu 200 m od skraju torów zidentyfikowano:

- 11 zbiorników wodnych na odcinku woj. opolskiego,
- 27 zbiorników wodnych na odcinku woj. dolnośląskiego.

W pasie bezpośredniego potencjalnego wpływu planowanego przedsięwzięcia, tj. 50 m od torów, zidentyfikowano:

- 2 zbiornik wodne na odcinku woj. opolskiego,
- 8 zbiorników wodnych na odcinku woj. dolnośląskiego.

W wyniku budowy nowych obiektów i przebudowy istniejących (przepustów, mostów, wiaduktów), prowadzone prace mogą czasowo oddziaływać na cieki. Oddziaływanie to obejmować będzie niewielką strefę w rejonie prowadzonych prac i będzie polegało na zmianie prędkości przepływu, ewentualnie na niewielkim popiętrzeniu wody. Prace nie będą prowadzone przy ekstremalnych stanach wód powierzchniowych, tym samym nie przewiduje się znaczącego piętrzenia wody przed obiektami. Oddziaływanie, związane z wykonywaniem prac w korytach i na brzegach cieków (umocnienie dna i skarp cieków), ograniczone będzie do miejsca prowadzenia prac oraz ich bezpośredniego otoczenia i ustąpi po zakończeniu prac, w związku z czym nie będzie powodowało trwałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych. Oddziaływanie jakościowe będzie polegało na ingerencji w skład fizyko-chemiczny wód powierzchniowych. Oddziaływanie to może wystąpić w przypadku przedostania się różnych szkodliwych substancji (zanieczyszczeń) do wód powierzchniowych np. produktów ropopochodnych z pracujących maszyn, środków transportu, urządzeń budowlanych; wypłukiwanie substancji z terenów prowadzonych inwestycji przez wody opadowe i ich dopływ do wód powierzchniowych; w tym substancji niebezpiecznych wchodzących w skład materiałów wykorzystywanych przy przebudowie;

odprowadzanie bezpośrednio do wód nieoczyszczonych ścieków bytowych z baz budowlanych.

Aby zabezpieczyć środowisko wodne przed negatywnym wpływem ilościowym i jakościowym i nie doprowadzić do pogorszenia stosunków wodnych na analizowanym terenie w punktach I.2.7. – I.2.10. niniejszej decyzji określono warunki prowadzenia wszelkich prac, w ramach realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji przebudowywanego odcinka linii kolejowej nr 143 przewiduje się zmniejszenie oddziaływań na wody powierzchniowe, z uwagi na odtworzenie i udrożnienie odwodnienia oraz budowę nowych elementów odwodnienia. Jak podano w treści raportów ooś, przewiduje się budowę systemu odwodnienia powierzchniowego (rowy, muldy, itp.) oraz wgłębnego (drenaż), czyszczenie oraz profilowanie istniejących rowów bocznych, budowę nowych ciągów drenarskich wraz z kolektorami, studniami, osadnikami i wylotami. Ponadto planuje się budowę urządzeń do zagospodarowania wód deszczowych takich jak: zbiorniki rurowe, zbiorniki otwarte oraz studnie chłonne. Docelowym odbiornikiem wód deszczowych będą istniejące: rowy, cieki, kanały deszczowe/ogólnospławne oraz projektowane urządzenia do zagospodarowania wód deszczowych. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe na terenie stacji kolejowych ujęte będą w odpowiednie systemy kanalizacyjne.

Wykonane, na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., badania jakości gleb oraz wód opadowych i roztopowych z terenów kolejowych, przedstawione w załączonej do wniosku „Analizie składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych” (PKP PLK S.A.; Warszawa 2016), wykazały, że z terenów kolejowych nie są odprowadzane wody opadowo-roztopowe o wartościach ponadnormatywnych w zakresie stężeń węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej, a więc nie wymagają one oczyszczenia.

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

Przedmiotowa linia kolejowa, wraz ze strefą buforową, przecina międzywale Widawy na odcinku woj. opolskiego oraz międzywale Odry, Starej Odry i Widawy na odcinku woj. dolnośląskiego i przechodzi przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których obowiązują przepisy szczególne. W oparciu o dane Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, zidentyfikowano:

- ✓ na odcinku woj. opolskiego:
 - 1 obszar szczególnego zagrożenia powodzią z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi raz na 100 lat ($Q_{1\%}$) i 1 obszar szczególnego zagrożenia powodzią z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi raz na 10 lat ($Q_{10\%}$),
- ✓ na odcinku woj. dolnośląskiego:
 - 4 obszary szczególnego zagrożenia powodzią z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi raz na 100 lat ($Q_{1\%}$) i 4 obszary szczególnego zagrożenia powodzią z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi raz na 10 lat ($Q_{10\%}$),

przez które przebiega analizowany odcinek linii kolejowej nr 143. Ww. obszary pokrywają się z obszarami narażonymi na ryzyko powodziowe. Jak wynika z zapisów raportów ooś, nie zaplanowano prac ani obiektów mogących zwiększyć zasięg terenów zalewowych i terenów zagrożonych powodzią, w stosunku do tych jakie zostały wyznaczone. Zapewnienie prawidłowego działania systemu odwodnienia, w tym czyszczenia i udrożnienia systemu odwodnienia linii kolejowej stanowić będzie zabezpieczenie przed napływem wód i niszczącym ich działaniem oraz zapewni zbieranie i odprowadzanie wód, w celu zapewnienia ciągłej sprawności eksploatacyjnej drogi kolejowej.

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 143 przecina Główny Zbiornik Wód Podziemnych 324 Dolina Kopalna Kluczbork (na terenie woj. opolskiego) oraz dwa projektowane Główne Zbiorniki Wód Podziemnych: GZWP nr 322 - Zbiornik Oleśnica, GZWP nr 320 - Pradolina Rzeki Odra (na terenie woj. dolnośląskiego).

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że przedsięwzięcie:

➤ na odcinku woj. opolskiego t.j. od km 69+876 do km 117+780 – będzie realizowane w granicach:

- Jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): PLGW600096 i PLGW600097 – cel środowiskowy: dobry stan chemiczny, dobry stan ilościowy, niezagrażone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych,
- Jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):
 - RW60001713231 *Stobrawa od źródeł do Kluczborskiego Strumienia*, stan - zły, ocena ryzyka – niezagrażona,
 - RW600017132629 *Wołczyński Strumień*, stan-zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW600017132649 *Oziąbel*, stan - zły, ocena ryzyka – niezagrażona,
 - RW60001713629 *Studnica*, stan – zły, ocena ryzyka - niezagrażona,
 - RW6000171363149 *Chełszcząca*, stan - zły, ocena ryzyka - zagrożona,
 - RW600017136322 *Namysłówka*, stan - zły, ocena ryzyka - zagrożona,
 - RW60001913659 *Widawa od zb. Michalice do Oleśnicy*, stan – zły, ocena ryzyka - niezagrażona,
 - RW600017136332 *Jaskółka*, stan - zły, ocena ryzyka - zagrożona,
 - RW600017136352 *Dopływ z Wojciechowa*, stan - zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW6000171363549 *Bierutowska Woda*, stan - zły, ocena ryzyka – zagrożona,

➤ na odcinku woj. dolnośląskiego t.j. od km 117+780 do km 162+800 – będzie realizowane w granicach:

- Jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): PLGW600096 i PLGW6000109 – cel środowiskowy: dobry stan chemiczny, dobry stan ilościowy, niezagrażone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych,
- Jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):
 - RW6000171363549 *Bierutowska Woda*, stan – zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW60001913659 *Widawa od zbiornika Michalice do Oleśnicy*, stan – zły, ocena ryzyka – niezagrażona,
 - RW600017136369 *Smolna*, stan - zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW600017136389 *Świerzna*, stan - zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW600019136699 *Oleśnica od Boguszyckiego Potoku do Widawy*, stan – zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW600017136869 *Topór*, stan – zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW60001913689 *Dobra od Jagodnej do Widawy*, stan - zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW60001913679 *Widawa od Oleśnicy do Dobrej*, stan - zły, ocena ryzyka – niezagrażona,
 - RW60001713392 *Trzciana*, stan - zły, ocena ryzyka – zagrożona,
 - RW60002113399 *Odra w granicach Wrocławia*, stan - dobry, ocena ryzyka - zagrożona.

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

Oddziaływania inwestycji na ww. JCWP związane będą przede wszystkim z remontem i przebudową obiektów inżynierskich, zlokalizowanych na ciekach i tym samym dotyczyć będą głównie etapu budowy. Inwestycja może generować zarówno oddziaływania bezpośrednie, w sytuacji gdy remontowany lub przebudowywany obiekt zlokalizowany będzie na Jednolitej Części Wód Powierzchniowych, jak i pośrednie, w sytuacji gdy remontowany lub przebudowywany obiekt zlokalizowany będzie na cieku lub rowie o bezpośrednim połączeniu z analizowaną JCWP. W sytuacji gdy prace będą prowadzone jednocześnie na kilku obiektach, w ramach jednej JCWP, może dochodzić do kumulacji oddziaływań.

W celu oceny wpływu przedsięwzięcia, w perspektywie czasowej, na osiągnięcie zakładanych celów środowiskowych określonych dla ww. JCWP, organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia na elementy biologiczne (oceniał wpływ na ichtiofaunę oraz możliwy wpływ na fitobentos, makrofity, makrobezkręgowce bentosowe), hydromorfologiczne (system hydrologiczny, ciągłość rzeki, warunki morfologiczne), elementy chemiczne i fizykochemiczne jakości wód - wspierające elementy biologiczne (warunki cieplne, warunki natlenienia, zasolenie, stan zakwaszenia, warunki biogenne, zanieczyszczenia specyficzne). Potencjalne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko jest wynikiem:

- ingerencji w koryta cieków i ich brzegi,
- przekształcenia strefy brzegowej,
- umocnienia zewnętrznej strefy brzegowej.

Oddziaływanie na elementy biologiczne dotyczyć będzie przede wszystkim:

- makrolitów, fitobentosu – najistotniejszym oddziaływaniem będzie zniszczenie istniejącej struktury roślinności na etapie realizacji prac zależne od rodzaju użytego materiału zastosowanego do umocnień. Będzie to jednak oddziaływanie odwracalne, ponieważ struktura roślinności cieku odtworzy się po zakończeniu robót, a zastosowanie materiałów naturalnych do umocnień ułatwi rozwój organizmów wodnych;
- ichtiofauny – oddziaływanie związane będzie przede wszystkim z możliwością przypadkowego zranienia lub uśmiercenia zwierząt. Mając jednak na uwadze działania minimalizujące (m.in.: prowadzenie prac poza okresem rozrodu, zabezpieczenie cieku przed zanieczyszczeniem na etapie realizacji), skutki realizacji przedsięwzięcia nie powinny być znaczące dla tej grupy zwierząt.

Nastąpi częściowa, lecz odwracalna zmiana układu roślinności strefy nadbrzeżnej i struktury strefy brzegowej. W zakresie elementów hydromorfologicznych niezmienna pozostanie objętość przepływu, a związane z przedsięwzięciem prace nie wprowadzą istotnych zmian w funkcjonowaniu hydrologicznym i geomorfologicznym cieków. Zmiany w morfologii koryt będą przede wszystkim wynikiem prac związanych z umocnieniem brzegów.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na JCWP i JCWPd. Prawdopodobieństwo wystąpienia takich zdarzeń jest niewielkie i dotyczy ewentualnych awarii maszyn transportu kolejowego bądź wypadków na torach. Po zakończeniu prac i ustabilizowaniu się warunków oddziaływania ustąpią. Ponadto podczas eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej przewiduje się konserwowanie i utrzymywanie w sprawności urządzeń służących odwodnieniu oraz oczyszczanie wód opadowych i roztopowych.

oddziaływanie na klimat

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

Linia kolejowa nr 143 objęta planowanym przedsięwzięciem jest i nadal będzie linią zelektryfikowaną, a jej eksploatacja nie stanowi bezpośredniego źródła emisji gazów cieplarnianych (poprzez zużycie energii elektrycznej, linia jest źródłem pośrednim). Zużycie

energii skutkować będzie emisją gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂, w procesie wytwarzania energii elektrycznej w elektrowniach opalanych paliwami kopalnymi. Podczas eksploatacji linii mogą wystąpić niewielkie emisje zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw wynikające z ruchu pociągów spalinowych (ok. 5% ogólnej liczby pociągów) oraz ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe.

Po modernizacji linii kolejowe zwiększą swoją atrakcyjność przewozową, czego skutkiem będzie zmniejszenie ruchu samochodowego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych przyczyni się z kolei do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

adaptacja do zmian klimatu

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

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

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

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

- budowę odpowiedniego odwodnienia przedsięwzięcia,
- przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów, zgodnie z obowiązującymi przepisami, dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co zabezpieczy linie trakcyjne czy LPN przed zerwaniem przez drzewa w czasie wichur,
- ochronę osuwisk poprzez wprowadzenie nasadzeń zieleni, trawników,
- zastosowanie betonowych podkładów oraz odpowiednie zagęszczenie nasypów kolejowych (przeciwdziałanie odkształceniu torów w wyniku upałów).

zdrowie i życie ludzi

Głównymi uciążliwościami związanymi z etapem realizacji inwestycji, mogącymi mieć wpływ na egzystowanie ludzi, będzie hałas oraz drgania. Głównymi źródłami hałasu i drgań mechanicznych będą ciężkie maszyny, wykonujące prace związane z budową. Uciążliwości wibroakustyczne będą zjawiskiem okresowym i odwracalnym.

W trakcie budowy wystąpi również emisja zanieczyszczeń do powietrza. Głównymi źródłami emisji będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów i maszyn oraz prace ziemne. Uciążliwości te będą się ograniczać tylko do odcinków, na których będą prowadzone roboty. Przestrzeganie zasad BHP, stosowanie sprawnych maszyn i pojazdów, prowadzenie prac odcinkowo skutkować będzie ograniczeniem oddziaływania na zdrowie ludzi.

Realizacja inwestycji wpłynie korzystnie na dostęp do infrastruktury kolejowej oraz zwiększenie komfortu jazdy podróżnych. Modernizacja układu torowego oraz obiektów infrastruktury kolejowej spowoduje wzrost bezpieczeństwa przejazdu. Nastąpi skrócenie

czasu przejazdu pomiędzy stacjami. Poprawa jakości podróży może zachęcić ludność do korzystania z transportu zbiorowego zamiast indywidualnego (samochody).

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

Na etapie eksploatacji, potencjalne niebezpieczeństwo dla zdrowia i życia ludzi, mogą stanowić ewentualne wypadki i awarie, powstałe w wyniku użytkowania linii kolejowej.

Środowisko przyrodnicze

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że:

- przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy pkt 1-3, 6-9 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody* (Dz. U. z 2020 r. poz. 55), a zatem nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów;
- przedsięwzięcie graniczy z Obszarem Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie na odcinku ok. 2775 m. W rejonie stacji Gręboszów, na odcinku 400 m, przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach ww. obszaru chronionego. W odniesieniu do Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie zastosowanie mają zapisy uchwały nr XX/228/2016 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 27 września 2016 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Opol., 2017, poz. 414, z późn. zm.). Dla tego terenu obowiązują zakazy, mające na celu zachowanie jego walorów przyrodniczych. Zgodnie z art. 24 ust.2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 65 z późn. zm.) jest inwestycją celu publicznego;
- w bezpośrednim sąsiedztwie modernizowanej linii (60 m na południe od torów szlakowych stacji Kluczbork w km 70+100) zlokalizowany jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013. Dla przedmiotowego obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 18 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą PLH160013 - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 1131). W ww. akcie prawnym zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków będących przedmiotem ochrony oraz zidentyfikowano cele działań ochronnych. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie generowała wskazanych w planie zadań ochronnych zagrożeń, w tym w szczególności zmiany sposobu zagospodarowania i użytkowania łąk stanowiących siedlisko motyli. Ponadto modernizacja linii LK143 nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych;
- na odcinku od km. 142,5611 do km 143,011 przedsięwzięcie realizowane jest w granicach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Stawy w Borowej PLH020045. Dla przedmiotowego obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych, ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 9 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy Borowej PLH020045 (Dz. Urz. Woj. Dol. z 2014 r., poz. 2343 ze zm.). W obrębie stawów, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, stwierdzono występowanie siedliska o kodzie 3130 brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z *Littorelletea*, *Isoëto Nanojuncetea* oraz siedlisko gatunku rośliny o kodzie 1887 koleantus delikatny *Coleanthus subtilis*, stanowiących przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. W planie zadań ochronnych przedmiotowego obszaru Natura 2000 wskazano, że potencjalnym zagrożeniem dla zachowania właściwego stanu ochrony siedliska przyrodniczego o kodzie 3130 oraz siedliska gatunku o kodzie 1887 koleantus delikatny *Coleanthus subtilis* są drogi kolejowe. W opisie powyższego zagrożenia wskazano, że „w

wyniku prac związanych z modernizacją linii kolejowej lub zastosowaniem herbicydów na torowisku i nasypach lub substancji toksycznych do konserwacji drewnianych podkładów może dojść do zanieczyszczenia wody w 2 rozdzielonych linią kolejową stawach: Kolejowym i Borowskim. Natężenie negatywnych oddziaływań może ulec zwiększeniu jeśli zostaną usunięte ciągnące się po obu stronach torowiska pasy zadrzewień i zakrzewień". W odniesieniu do stwierdzonego zagrożenia wskazano warunki minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, określone w punktach I.2.17 i I.2.34 nin. decyzji, tj. konieczność ograniczenia zakresu wycinki oraz użytkowania preparatów zwalczania chwastów na etapie utrzymania linii kolejowej.

- na obszarze przedsięwzięcia nie występują chronione gatunki roślin, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409), ani gatunki grzybów objęte ochroną na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408);
- w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, poza obszarami Natura 2000, stwierdzono występowanie wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. 2014 r., poz. 1713), siedlisk przyrodniczych, tj.: 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe, 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*). W wyniku modernizacji linii kolejowej (strefa poszerzenia terenów kolejowych od km 102+855 do km 103+205) dojdzie do utraty 1,4% powierzchni płatu siedliska przyrodniczego o kodzie 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, przy wyłączeniu z zagospodarowania czasowego na potrzeby budowy, płatów siedlisk przyrodniczych sąsiadujących z linią kolejową (warunek I.2.2 w nin. decyzji), nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na siedliska ważne dla Wspólnoty.
- na obszarze realizacji przedsięwzięcia występują chronione i jednocześnie pospolite gatunki bezkręgowców, m.in.: trzmieł ziemny *Bombus terrestris*, trzmieł rudy *Bombus pascuorum*, trzmieł kamiennik *Bombus lapidarius* czy ślimak winniczek *Helix pomatia*. Planowane prace ograniczone do linii kolejowej i terenów bezpośrednio przyległych nie stanowią zagrożenia dla ich lokalnych populacji. Ponadto w obszarze prac występuje również objęta ochroną częściową szczeżuja wielka *Anodonta cygnea* (rzeki: Widawa i Młynówka Namysłowska). W celu ochrony siedliska małża, za wystarczające uznano działania minimalizujące określone dla ochrony wód przed zanieczyszczeniem mechanicznym i chemicznym wskazane w punktach I.2.2, I.2.7, I.2.8 nin. decyzji. Ograniczenie zanieczyszczenia mechanicznego i chemicznego oraz brak wpływu prac na gatunki żywicielskie larw szczeżui (ryby), wyklucza możliwość powstania znaczących zaburzeń w siedlisku małża na etapie realizacji lub trwałych zmian siedliska zagrażających jego populacji podczas eksploatacji linii kolejowej;
- w ciekach, które przecina linia kolejowa LK143, występują objęte ochroną częściową gatunki ryb, tj.: śliz *Barbatula barbatula*, różanka *Rhodeus amarus*, koza pospolita *Cobitis taenia*, koza złotawa *Sabanejewia aurata* i koza dunajska *Cobitis elongatoides*. Modernizacja linii wiąże się ze zniszczeniem lub przekształceniem niewielkich fragmentów siedlisk ryb (poprzez umocnienie dna i brzegów pod i w sąsiedztwie mostów, bądź przepustów). Realizacja inwestycji okresowo pogorszy warunki bytowania ichtiofauny: poprzez zamulanie i zapiaszczanie żerowisk, wzrost zawiesiny ograniczającej widoczność czy zamulającej skrzel. Aby zapewnić chronionym rybam spokój na czas tarła i wzrostu wylęgu, w niniejszej decyzji wprowadzono warunek, aby prace wykonano poza okresem tarła chronionych gatunków, tj. w okresie od 16 lipca do

14 kwietnia. Ponadto określono konieczność zabezpieczenia wód przed zanieczyszczeniem chemicznym podczas prac i zachowaniem warunków morfologicznych cieków (warunek I.2.11 nin. decyzji);

- spośród chronionych gatunków herpetofauny, w rejonie modernizowanej linii kolejowej zidentyfikowano: ropuchę szarą *Bufo bufo*, żabę trawną *Rana temporaria*, żabę zieloną *Rana esculenta complex*, kumaka nizinnego *Bombina bombina*, traszkę zwyczajną *Triturus vulgaris*, zaskrońca *Natrix natrix*, padalca *Anguis fragilis* oraz jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na populacje stwierdzonych gatunków gadów, tym samym nie ustalono działań minimalizujących w stosunku do tej grupy zwierząt. W zasięgu planowanych prac znajdują się lądowe siedliska najpospolitszych gatunków płazów, takich jak ropucha szara, żaba trawną czy traszka zwyczajna. Pomimo, iż na obszarze realizacji inwestycji nie znajdują się masowe miejsca rozrodu płazów, nie można wykluczyć czasowego ich przebywania na obszarze inwestycji. Dlatego też, w niniejszej decyzji wprowadzono warunki, mające na celu ochronę siedlisk płazów, jak również osobników przed przypadkowym okaleczaniem lub zabiciem - warunki I.2.2 i I.2.12. Ponadto, zobowiązano inwestora do niezwłocznego przenoszenia schwytanych zwierząt, w tym płazów poza obszar prowadzonych prac na optymalne dla nich siedliska - warunek I.2.15 nin. decyzji, jak również do zabezpieczenia elementów odwodnienia linii kolejowej przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów zgodnie z punktem I.4.4 decyzji. Natomiast warunki określone w punktach: I.4.1., I.4.2., I.4.5, I.4.6 decyzji, związane są z koniecznością zminimalizowania efektu barierowego, jaki mógłby powstać w wyniku realizacji przedsięwzięcia oraz zapewnienia migracji zwierząt, w szczególności płazów, w obrębie planowanej inwestycji z utrzymaniem dotychczasowej ciągłości lokalnych korytarzy ekologicznych. Dodatkowo z uwagi na to, że płazy chętnie przekraczają przedmiotową linię kolejową po powierzchni nasypu wykorzystując istniejące przestwory pomiędzy szynami, a podłożem, wskazano, aby po wykonaniu modernizacji linii, zachować przestrzeń pod szynami dostępną dla płazów na wskazanych odcinkach, w celu zachowania możliwości migracji płazów po powierzchni nasypu kolejowego (punkt I.4.3 nin. decyzji);
- w sąsiedztwie modernizowanej linii kolejowej występuje szereg chronionych gatunków ptaków, w tym lęgowych. Większość to gatunki powszechnie występujące, zajmujące szerokie spektrum siedlisk, na które wpływ modernizacji linii jest nieznaczący. Jednocześnie, z linią LK143 sąsiadują siedliska ptaków gatunków wrażliwych i bardzo wrażliwych na prace budowlane (dzięcioł czarny, dzięcioł średni, puszczyk, dzięcioł zielonosiwy, żuraw, zimorodek). W związku z powyższym, aby zapobiec ewentualnej utracie przez nie lęgów, ograniczono okres realizacji prac z użyciem ciężkiego sprzętu, generujących hałas, na obszarach najcenniejszych pod względem ornitologicznym, do okresu pozałęgowego. Dzięki temu ptaki będą mogły zbudować gniazda i przystąpić do lęgów w miejscach zlokalizowanych w bezpiecznej odległości od obszaru prowadzonych prac - warunek I.2.13. nin. decyzji. Dodatkowo, z przedłożonych dokumentów wynika, że na odcinku linii od km 69+876 do km 117, 780 przekształceniu może ulec do 45% antropogenicznych siedlisk gąsiorka, co zgodnie z raportem ooś dla odcinka Kluczbork - Namysłów - gr. Województwa opolskiego/dolnośląskiego od km 69,876 do km 117,780, uznano za oddziaływanie znacząco negatywne. W celu zminimalizowania strat w populacji tego gatunku, nakazano, aby przygotowanie pasa technologicznego, w tym likwidowanie roślinności zielnej i luźnych zakrzewień mogących stanowić siedlisko gatunku, przeprowadzić poza jego sezonem lęgowym, tj. poza okresem 15 kwietnia do 31 sierpnia. Powyższe ma zapobiec niszczeniu i uszkodzaniu gniazd, niepokojeniu i płoszeniu osobników dorosłych, a nawet przypadkowemu ich zabiciu (warunek I.2.14 nin. decyzji).
- wzdłuż projektowanej linii kolejowej zainstalowane zostaną ekrany akustyczne, w tym przezroczyste. Aby zminimalizować śmiertelności ptaków wskutek kolizji z powierzchniami przezroczystymi, zobowiązano inwestora do zabezpieczenia ekranów w sposób warunkujący najniższą kolizyjność ptaków zgodnie z warunkiem I.2.32 nin. decyzji.

- w ramach realizacji inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów. Usuniętych zostanie łącznie 3404 szt. drzew, 194 543 m² zwartych zadrzewień i 58130 m² powierzchni zadrzewień (na terenie woj. dolnośląskiego ok.: 2204 sztuk drzew, 121 543 m² powierzchni zwartych zadrzewień oraz 58 130 m² powierzchni zakrzewień.; na terenie województwa opolskiego ok. 1200 sztuk drzew i ok. 73 000 m² powierzchni zwartych zadrzewień). Stąd też, w niniejszej decyzji zobowiązano inwestora do przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków i okresem rozrodczym nietoperzy, co ma zabezpieczyć ptaki przed bezpośrednią utratą lęgów, a nietoperze przed utratą schronień i kryjówek – punkt I.2.16. nin. decyzji. Ponadto wiekowe drzewa stanowią potencjalne siedlisko dla entomofauny oraz niektórych gatunków nietoperzy (w ciągu całego sezonu). W związku z tym, w niniejszej decyzji wprowadzono obowiązek, określony w warunku I.2.18, aby w przypadku wycinki drzew o obwodzie powyżej 50 cm, prace prowadzono pod nadzorem specjalistów: entomologa i chiropterologa, Udział specjalistów z nadzoru przyrodniczego ma zagwarantować prawidłowe jej przeprowadzenie, bez szkody dla zwierząt. W celu zabezpieczenia drzew i krzewów, nie objętych wycinką, narażonych na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałaniu nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszeniu napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót, wskazano warunek I.2.19 decyzji.
- na obszarze inwestycji występują gatunki ssaków chronionych, m.in.: kret *Talpa europaea*, gronostaj *Mustela erminea*, łasica *Mustela nivalis*, wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*, ryjówka aksamitna *Sorex araneus*, wydra *Lutra lutra* oraz nietoperze, m.in.: borowiec wielki *Nyctalus noctula*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, mopek *Barbastella barbastellus*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, nocek duży *Myotis myotis*. Rzeki zasiedlone przez wydrę pozostaną przekroczone istniejącymi, przebudowanymi obiektami mostowymi, które uwzględniają wymogi gatunku. Jak wynika z Raportów oś, wpływ planowanej inwestycji na populacje wydry nie będzie istotny, ani w okresie remontu, ani podczas eksploatacji linii, istniejące szlaki migracji i ciągłość siedlisk wydry zostanie zachowana. Ponadto inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na pozostałe pospolite gatunki ssaków.
- wzdłuż linii kolejowej i wzdłuż cieków ją przecinających, przemieszczają się nietoperze. W celu zminimalizowania wpływu sztucznego oświetlenia na owady, a tym samym nietoperze zobowiązano inwestora do oświetlenia obiektów kolejowych przy użyciu lamp LED lub sodowych. Lampy te nie przywabiają tak owadów, dlatego też ich zastosowanie ograniczy żerowanie nietoperzy w obrębie linii kolejowej, a tym samym ograniczy ich śmiertelność. Ponadto, ze względu na to, iż sztuczne źródła światła zakłócają zachowanie zwierząt, zaburzają migracje i mogą stać się pułapką ekologiczną, wskazano na potrzebę kierowania strumieni światła z lamp wyłącznie na powierzchnię, która ma być oświetlona punkt I.2.33. nin. decyzji. Jak wynika z przedłożonych dokumentów modernizacja linii kolejowej nie zmieni sytuacji żyjących w jej sąsiedztwie nietoperzy, a w szczególności nie pogorszy warunków ich przelotu i żerowania. Jednocześnie, z uwagi na wskazanie obszarów cennych dla nietoperzy, w szczególności miejsc, które mogą być wykorzystywane jako miejsca lokalizacji kolonii rozrodczych, w celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na nietoperze m.in.: borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, karlika drobnego *Pipistrellus pipistrellus*, karlika większego *Pipistrellus nathusii*, określono warunek wskazany w punkcie I.2.20. nin. decyzji, tj. ograniczenie prac w porach nocnych w okresie zakładania kolonii rozrodczych w siedliskach mogących pełnić funkcje rozrodczą.
- modernizowana linia kolejowa nr 143 na odcinku 88+000 - 90+400, przecina krajowy korytarz ekologiczny GKPdC-14 Stawy Milickie - Bory Stobrawskie, na odcinku 141,631 do 145,100 korytarz krajowy Wzgórza Trzebnickie – Bory Stobrawskie KPdC-12C oraz na odcinku od 155,300-153,600 międzynarodowy korytarz Dolina Odry Środkowej KPdC-19A. Ponadto, linia przecina lokalne korytarze ekologiczne: Dolina Stobrawy,

Dolina Wołczyńskiej Strugi, Dolina Czarnej Wody, Dolina Widawy, dolina cieku Smolna, dolina rzeki Świerżyna, dolina rzeki Oleśnica i dolina rzeki Topór. Na tle wymienionych korytarzy zidentyfikowano szlaki migracji i wskazano obiekty inżynierskie mogące pełnić funkcje przejść dla zwierząt. Zastosowanie warunków z pkt I.2.9 i I.2.10, I.4.1., I.4.2., I.4.3., I.4.5, I.4.6 nin. decyzji, pozwoli na zachowanie ciągłości lokalnych korytarzy ekologicznych (szlaków migracyjnych) małych ssaków (w tym nietoperzy), płazów, gadów, a w miejscach występowania wydry zapewni również pełną funkcjonalność korytarza migracyjnego wydry. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, nie zachodzi potrzeba zastosowania dodatkowych przejść dla zwierząt lub ogrodzeń zabezpieczających zwierzęta przed linią kolejową. Ponadto, nie zanotowano miejsc z natężeniem migracji ssaków kopytnych wymagających zastosowania działań minimalizujących. Dodatkowo warunek określony w punkcie I.2.9 i I.2.10 nin. decyzji, ma na celu zachowanie korytarzy migracyjnych zwierząt, wzdłuż i poprzek cieków poprzez zastosowanie materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonych do naturalnych i ograniczenie umocnienia skarp i dna cieków do odcinków wynikających z uwarunkowań technicznych i bezpieczeństwa obiektów inżynierskich.

Warunek określony w punkcie I.2.21. nin. decyzji ma na celu zagwarantowanie, że prace realizowane będą z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i zostaną one wykonane bez szkody dla siedlisk przyrodniczych i stanowisk i siedlisk chronionych gatunków. Obecność specjalistów ma zapewnić także właściwą reakcję w przypadku sytuacji nagłych, nieprzewidzianych na etapie planowania inwestycji, co zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na ww. elementy przyrodnicze. Nadzór ten winien obejmować specjalistów od grup organizmów spotykanych na trasie inwestycji, tj.: herpetologa, ichtiologa, ornitologa, chiropterologa, entomologa i botanika. Dodatkowo, żeby upewnić się, że nadzór przyrodniczy będzie właściwie spełniał swoją rolę, w niniejszej decyzji szczegółowo określono zadania, jakie powinien on realizować.

Po przeanalizowaniu przedłożonego dokumentów stwierdzono, że przy zastosowaniu warunków określonych w sentencji nin. decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszary Natura 2000.

dobra materialne oraz zabytki;

Projektowana inwestycja, na odcinku:

- ✓ od Kluczborka do granicy województwa opolskiego/dolnośląskiego, tj. od km 69,876 do km 117,780 - przebiega głównie przez tereny pól uprawnych, nieużytków i łąk.

Na niewielkim odcinku przecina tereny leśne i zabudowane. Planowana przebudowa nie będzie wymagała wyburzeń budynków mieszkalnych, natomiast likwidacji ulegną 3 obiekty inżynierskie, 19 obiektów inżynierskich zostanie rozebranych, a w ich miejsce powstaną nowe obiekty.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej, tj. w km 69,876 – 117,780 (w pasie do 20 m), usytuowanych jest 17 zabytków, w tym między innymi most na rzece Stara Stobrawa w Kluczborku, nastawnia kolejowa w Kluczborku, stacja PKP w Smardach Dolnych, budynek dworca PKP w Wołczynie, budynek nastawni PKP w Wołczynie, perony dworcowe w Namysłowie, magazyn w zespole dworca w Namysłowie, stacja kolejowa w Wilkowie itp. W ramach realizacji przedsięwzięcia w budynku nastawni dyspozycyjnej w Wołczynie, przewiduje się m.in.: wymianę stolarki budowlanej, odnowienie elewacji, wymianę instalacji elektrycznej i centralnego ogrzewania, naprawę tynków z odnowieniem powłok malarskich, naprawę wewnętrznych schodów drewnianych, remont instalacji sanitarnych z wymianą urządzeń odbiorczych. Ponadto obiekt inżynierski – most na rzece Stara Stobrawa (Młynówka), zlokalizowany w Kluczborku w km 70,353, wpisany do gminnej ewidencji zabytków, będzie objęty remontem i przebudową oraz perony w Namysłowie.

W bezpośrednim sąsiedztwie (w pasie do 20 m) od przedmiotowej linii kolejowej nr 143, usytuowane są także 4 stanowiska archeologiczne, w miejscowości

Wierzbice Górne i Namysłów. Nie przewiduje się jednak prowadzenia prac na tych terenach.

- ✓ od granicy województwa opolskiego/dolnośląskiego – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, t.j. od km 117,780 do km 162,800 – przebiega przez tereny poł uprawnych, nieużytków i łąk oraz tereny zurbanizowane. Na niewielkim odcinku przecina tereny leśne.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej, tj. w km 117,780 – 162,800 (w pasie do 20 m), usytuowane są 22 zabytki, w tym między innymi dom dróżnika w Świerznie, zespół dworca kolejowego w Oleśnicy, wiaty peronowe w Oleśnicy, przejścia pod torami w Oleśnicy, budynek dworca w Borowej, budynek dworca kolejowego z wiatą w Długołęce, wiadukt we Wrocławiu Śródmieście nad ul. Rychtałską, itp..

W buforze 200 m od przedmiotowego odcinka linii kolejowej zidentyfikowano 29 stanowisk archeologicznych. W bezpośrednim sąsiedztwie (w pasie do 20 m) od przedmiotowej linii kolejowej nr 143, nie stwierdzono występowania stanowisk archeologicznych. Nie przewiduje się prowadzenia prac na ww. terenach.

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

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

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

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

krajobraz

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji istniejącej linii kolejowej, która przebiegać będzie po obecnym jej śladzie, a więc jego realizacja nie wprowadzi do krajobrazu nowych elementów.

Większa część przedmiotowej linii kolejowej, na odcinku Kluczbork - Namysłów – gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego od km 69,876 do km 117,780, przebiega przez tereny użytkowane rolniczo (ok. 72,2 % powierzchni), jedynie w okolicach Markotowa Małego przez tereny leśne (ok. 4,5 % powierzchni), a w rejonie stacji i przystanków przez tereny zabudowane (ok. 23,3 % powierzchni). Natomiast na odcinku od granicy województwa opolskiego/dolnośląskiego – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, t.j. od km 117,780 do km 162,800, przedmiotowa linia przebiega głównie przez tereny rolne i antropogeniczne. Stanowią one łącznie 92,7% terenu wokół linii kolejowej (analizowano teren do 200 m od linii kolejowej).

W trakcie budowy największe oddziaływania na krajobraz związane będą z organizacją placu budowy i zapleczy, na terenach nie pełniących obecnie funkcji stacji czy placów składowych, a także z prowadzonymi pracami budowlanymi, wyburzeniami, korektą

niwelety (nasypy/wykopy) oraz wycinką drzew i krzewów, będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem. Oddziaływania te w większości ustąpią po zakończeniu prac. Ponadto większość robót będzie wykonywana z torowiska. Prowadzenie prac w ten sposób minimalizuje wpływ na krajobraz, gdyż powierzchnia niezbędna do zajęcia na potrzeby prowadzenia prac budowlanych ograniczona będzie do niezbędnego minimum. Aby ograniczyć wpływ etapu realizacji przedsięwzięcia na krajobraz, tereny przeznaczone na potrzeby placu budowy i zaplecza, należy uporządkować po zakończeniu prac budowlanych i przywrócić do stanu poprzedniego (punkt I.2.27 nin. decyzji).

Linia kolejowa 143 objęta planowanym przedsięwzięciem, wpisała się do obecnego krajobrazu, a planowane przedsięwzięcie nie spowoduje w tym zakresie radykalnych zmian; do elementów mogących wpłynąć na lokalny krajobraz można zaliczyć jedynie budowę ekranów akustycznych. Pozytywny wpływ na krajobraz będzie miało wyremontowanie i odnowienie istniejących obiektów, które często charakteryzowały się złym stanem technicznym i wizualnym.

awarie i katastrofy naturalne

Prace na linii kolejowej, a w szczególności place budowy, tymczasowe parkingi maszyn i urządzeń budowlanych, zaplecza budowy mogą być źródłem wystąpienia na etapie realizacji zanieczyszczeń środowiska, w związku z awarią maszyn budowlanych i wyciekami paliwa, olejów czy innych szkodliwych substancji. Konsekwencje takich sytuacji mogą być szczególnie poważne na obszarach bardziej wrażliwych, tj. w okolicach zbiorników i cieków wodnych, na obszarach płytkiego zalegania wód podziemnych czy na obszarach chronionych. Wystąpienie przypadkowych awarii, na etapie budowy, będzie ograniczone w związku ze zobowiązaniem wykonawcy do podstawowych zasad, związanych z właściwym utrzymaniem zaplecza budowy oraz prowadzenia prac na placu budowy przy wykorzystaniu sprawnego sprzętu budowlanego.

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

- okolice zwrotnic i rozjazdów;
- obiekty mostowe;
- stacje i przystanki kolejowe;
- przejazdy drogowe.

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

Z informacji zawartych w raportach, wynika, że wśród wszystkich zgłoszonych Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w 2013r. poważnych awarii, jedynie 4,8 % wszystkich zdarzeń stanowiły awarie w transporcie kolejowym.

Planowane przedsięwzięcie służy poprawie warunków transportu i bezpieczeństwa przewozów. W wyniku modernizacji ww. odcinka linii 143, poprawie ulegnie stan całej infrastruktury, dzięki czemu ruch pociągów będzie odbywał się płynniej, przez co zmniejszeniu ulegnie potencjalne ryzyko wystąpienia awarii.

Planowane przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej, jak również samo jest odporne na ew. sytuacje ekstremalne o cechach katastrofy naturalnej, do których można zaliczyć silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, susze. Inwestycja w przeważającej części nie jest położona na terenach zalewowych i narażonych na ryzyko powodzi. Jak wynika z zapisów *Raportów*, nie zaplanowano prac ani obiektów mogących zwiększyć zasięg terenów zalewowych i terenów zagrożonych powodzią, w stosunku do tych jakie zostały wyznaczone. Zapewnienie prawidłowego działania systemu odwodnienia, w tym czyszczenia i udrożnienia systemu odwodnienia linii kolejowej, stanowić będzie zabezpieczenie przed napływem wód i

niszczącym ich działaniem oraz zapewni zbieranie i odprowadzanie wód, w celu zapewnienia ciągłej sprawności eksploatacyjnej drogi kolejowej.

W przypadku wystąpienia silnych wiatrów najbardziej narażone na ich skutki są napowietrzne linie, które w wyniku silnego wiatru mogą ulec uszkodzeniu (uszkodzenie słupów energetycznych lub zerwanie sieci energetycznej). Planowane przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów, zgodnie z obowiązującymi przepisami, dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zabezpieczy zerwanie linii trakcyjnych czy LPN przez drzewa w czasie wichur.

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

oddziaływanie skumulowane

Z uwagi na to, że analizowane przedsięwzięcie odcinkowo będzie biegnie wzdłuż dróg DW 451, DK 98, DW 452, DK 42, DP 2295O, DP 1145O, DP 1117O, DG 100170O i linii kolejowych (nr 181, nr 281, nr 766, nr 326, nr 292, nr 752, nr 755, nr 754, nr 271) lub przecina drogi DW 451, DW 440, DW 446, DK 98, DW 453, DP 2117O, DP 1324O, DP 1344O, DP 2295O, DP 1348O, DP 1343O, DK42, DP 1145O, DP 1116O, DP 1117O, DG 100170O, DG 100163O, DP 1101O, DP1125O i linii kolejowej nr 292, przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane. Oprócz istniejących obiektów liniowych, ewentualne oddziaływanie skumulowane może wystąpić w związku z planowanym, w bezpośrednim sąsiedztwie omawianej inwestycji, przedsięwzięciem polegającym na budowie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Popowickiej – Starogłobowej – Długiej wraz z przebudową wiaduktu nad ul. Długą oraz budową zintegrowanego węzła tramwajowo-kolejowego Wrocław - Popowice. Prace wykonane w ramach tej inwestycji na odcinku linii kolejowej nr 143 od km 161,590 do rozjazdu nr 45 w stacji Popowice km 162,500 zostały wyłączone z analizowanej inwestycji - są w trakcie realizacji, w ramach odrębnego zadania. Ponieważ nie będą prowadzone równolegle, nie nastąpi kumulacja negatywnych oddziaływań na etapie realizacji linii kolejowej nr 143.

Na terenie omawianego przedsięwzięcia stan jakości powietrza jest kształtowany przez emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych ze źródeł emisji znajdujących się poza terenem przedsięwzięcia. Ponieważ emisja zanieczyszczeń do powietrza z analizowanego odcinka linii kolejowej nr 143 będzie minimalna (modernizowany odcinek jest w całości zelektryfikowany), to nie wystąpi efekt kumulacji oddziaływania w połączeniu z innymi obiektami.

Na etapie budowy może dochodzić do kumulacji oddziaływań obiektów liniowych i punktowych zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowej z planowanym przedsięwzięciem.

Na etapie eksploatacji, udział obiektów punktowych w kumulacji oddziaływań jest pomijalny. Ich wpływ może jedynie lokalnie przyczynić się do wzrostu emisji hałasu.

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

Wpływ na środowisko przyrodnicze analizowanego odcinka linii 143 pozostanie niemal bez zmian i nie wystąpi efekt kumulacji oddziaływania w połączeniu z innymi obiektami.

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

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

1. Uwagi i wnioski Pana Romualda G., dotyczące:

- a) *Uciążliwości związanej z modernizacją linii 143, głównie dotycząca hałasu na odcinku miejscowości Długoleka od przejazdu przy ul. Broniewskiego wzdłuż ul. Kolejowej do budynku stacji „Długoleka”.*

Obecne, nadmierne oddziaływanie linii 143 wynika szczególnie ze złego stanu torowiska i braku zabezpieczeń chroniących przed uciążliwą emisją hałasu do środowiska.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się kompleksową modernizację o torowiska będącego w złym stanie technicznym. Zostaną zastosowane m.in. (punkt I.2.29 nin. decyzji):

- sprężyste mocowania szyn,
- podkłady betonowe na podsypce,
- bezстыkowe łączenie szyn.

Ww. rozwiązania znacząco poprawią stan torowiska, a zastosowanie nowocześniejszego (cichszego) taboru kolejowego, w sposób istotny zmniejszy oddziaływanie akustyczne, w stosunku do stanu istniejącego.

Ponadto, w rejonie punktu P129, t.j. przy nieruchomości Pana Romualda G. w ramach przedsięwzięcia przewidziano dodatkowe zabezpieczenie przed emisją hałasu, w postaci ekranu akustycznego pochłaniającego E27 o długości ok. 405 m i wysokości 4 m. Ekran ten zlokalizowany będzie za placem przeładunkowym i ograniczy oddziaływanie akustyczne z jego terenu oraz zabezpieczy nieruchomości w rejonie receptorów P118, P119, P120, P123, P126, P127, P129, P130 i P132.

Oprócz ekranów akustycznych zaprojektowano także tłumiki akustyczne montowane na szynach, które zapewniają redukcję emisji hałasu o ok. 2,5 dB.

Powyższe rozwiązania pozwolą na ograniczenie oddziaływania akustycznego do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Przedstawiona w raporcie ooś analiza oddziaływania akustycznego wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych i określonych ww. rozwiązaniach przeciwhałasowych dla większości terenów wymagających ochrony akustycznej, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska związane z planowanym przedsięwzięciem na tych terenach zostaną dotrzymane.

Do celów analizy porealizacyjnej wskazano na konieczność wykonania pomiarów poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkaniowej za ekranami oraz w sąsiedztwie miejsc, w których zlokalizowano tłumiki akustyczne (warunek wskazany w punkcie III niniejszej decyzji). Analiza porealizacyjna będzie miała na celu zbadanie rzeczywistego oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji inwestycji i podjęcie przez zarządcę infrastruktury rozwiązań ograniczających hałas (ewentualnych działań naprawczych), a w przypadku braku dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

- b) *Kwestii odwodnienia węzła kolejowego w Długolece (pływy eksploatacyjne z lokomotyw, fekalia oraz herbicydy używane do utrzymania ugoru na torach przenikają bezpośrednio do gleby. Brak sprawnego systemu odwodnienia i separatorów).*

Z przedłożonego raportu ooś wynika, że w ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się odtworzenie i udrożnienie istniejącego odwodnienia oraz budowę nowych elementów odwodnienia w miejscach, gdzie go nie było. Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- budowę systemu odwodnienia powierzchniowego (rowy, muldy, itp.) oraz wgłębnego (drenaż). Przewiduje się czyszczenie oraz profilowanie istniejących rowów bocznych oraz budowę nowych ciągów drenarskich wraz z kolektorami, studniami, osadnikami i wylotami,

- budowę drenażu opaskowego na wszystkich remontowanych przejazdach (w tym także w Długołęce) oraz odwodnienie stacji i przystanków osobowych za pomocą drenażu wgłębnego lub odwodnienia powierzchniowego,
- budowę urządzeń do zagospodarowania wód deszczowych takich jak: zbiorniki rurowe, zbiorniki otwarte oraz studnie chłonne. Docelowym odbiornikiem wód deszczowych będą istniejące: rowy, cieki, kanały deszczowe/ogólnospławne oraz projektowane urządzenia do zagospodarowania wód deszczowych.

W § 17 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. *w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do wód lub urządzeń wodnych* (Dz. U. z 2019r., poz. 1311), budowle kolejowe nie zostały wskazane jako obiekty, z których odprowadzane wody opadowo-roztopowe wymagałyby podczyszczenia.

Jak wskazano wyżej, badania jakości gleb oraz wód opadowych i roztopowych z terenów kolejowych wykonane na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przedstawione w załączonej do wniosku „Analizie składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych” (PKP PLK S.A.; Warszawa 2016), wykazały, że z terenów kolejowych nie są odprowadzane wody opadowo-roztopowe o wartościach ponadnormatywnych w zakresie stężeń węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej, a więc nie wymagają oczyszczenia.

Ponadto, w zakresie utrzymania korony torowiska w stanie pozbawionym roślinności stosowane są środki ochrony roślin dopuszczalne prawem. Zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 2013r. *o środkach ochrony roślin* (Dz. U. z 2017r., poz. 50), Inwestor ma obowiązek stosowania jedynie środków ochrony roślin, dla których Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydał zezwolenie na wprowadzanie środka ochrony roślin do obrotu oraz stosowania (szczegółowe wskazanie, że środek może być stosowany na torowisku kolejowym, wskazanie ilości zabiegów w ciągu roku i dopuszczalnej ilości zastosowanego środka). PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stosuje środki oparte na glifosacie, które stosowane są zgodnie z etykietą do likwidacji zbędnej roślinności porastającej równie stacyjne, trójkąty widoczności oraz tory szlakowe. Pracownicy PKP PLK S.A. oraz wykonawcy wykonujący zabiegi z zastosowaniem herbicydów, stosują się do zapisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1107/2009 z dnia 21 października 2009r. dotyczącego wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin, jak również do zapisów dot. środków bezpieczeństwa zawartych na etykiecie środka ochrony roślin.

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

- c) *Trzech przejazdów kolejowych w Długołęce (tzn.: cyt. „żaden z nich nie jest bezpieczny, ruch pieszki koliduje z ruchem pojazdów natomiast samochody mijają się z trudem”).*

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w ramach planowanej modernizacji odcinka linii kolejowej 143, przewiduje się m.in. prace na przejazdach kolejowych, w tym także na przejazdach w Długołęce t.j.:

- w km 144,709 – przejazd w ciągu drogi gminnej (ul. Kasztanowa),
- w km 145,518 – przejazd w ciągu drogi gminnej (ul. Przemysłowa),

- w km 146,106 – przejazd w ciągu drogi gminnej (ul. Betonowa),
- w km 147,111 – przejazd w ciągu drogi gminnej (ul. Robotnicza),
- w km 147,856 – przejazd w ciągu drogi wojewódzkiej nr 446 (ul. Broniewskiego),
- w km 148,636 – przejazd w ciągu drogi powiatowej (ul. Wiejską).

Zakres prac na przejazdach i przejściach będzie obejmował m.in.:

- korektę sytuacyjno-wysokościową płyt przejazdowych (dopasowanie do geometrii torowej),
- profilację układu drogowego o nawierzchni bitumicznej (dopasowanie do geometrii torowej),
- przebudowę układu drogowego o nawierzchni bitumicznej i gruntowej,
- wykonanie dojścia do peronów w postaci chodników z kostki betonowej i przejść dla pieszych przez 2 tory linii kolejowej z płyt betonowych,
- zabudowę samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych w sygnalizację świetlną i półrogatki,
- zabudowę systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki,
- montaż oznakowania pionowego i poziomego odpowiedniego dla danej kategorii przejazdu i warunków widoczności,
- montaż oznakowania pionowego odpowiedniego dla przejść dla pieszych i warunków widoczności,
- dostosowanie warunków istniejącej zabudowy i zagospodarowania istniejącego terenu na obszarze niezbędnym do uzyskania właściwego trójkąta widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m, 10 m i 20 m lub dostosowanie prędkości pociągów, przy której widoczność ta będzie zachowana,
- dostosowanie warunków istniejącej zabudowy i zagospodarowania istniejącego terenu na obszarze niezbędnym do uzyskania właściwego trójkąta widoczności czoła pociągu z chodnika z odległości 4 m lub dostosowanie prędkości pociągów, przy której widoczność ta będzie zachowana,
- wykonanie chodnika z kostki betonowej,
- zagospodarowanie terenu przy nastawni,
- zmianę kategorii przejazdów, ze względu na warunki bezpieczeństwa i płynność ruchu.

Prace te mają za zadanie poprawę bezpieczeństwa na ww. przejazdach.

- d) *Stwierdzenia w raporcie ooś, że na posesji Pana Romualda G. (w tzw. punkcie) PKP PLK dokonało badania, co do norm hałasu, które wykazały, iż emisja hałasu mieści się w granicach norm dopuszczalnych, co świadczy o zamieszczeniu w raporcie ooś nieprawdziwych informacji, ponieważ nikt z PKP PLK nie wykonywał w okolicy tej posesji jakichkolwiek badań, z wyjątkiem WIOŚ Wrocław (zleconych przez RDOŚ we Wrocławiu na wniosek Pana Romualda G.), z których wynika, że dopuszczalne normy na przedmiotowej posesji są wielokrotnie przekroczone.*

Przedłożona dokumentacja (raport ooś i uzupełnienia), zawiera wymagane symulacje i obliczenia komputerowe, w zakresie m.in. oddziaływania hałasu na środowisko. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku oparto o powszechnie stosowaną metodykę obliczeń akustycznych (nie dokonuje się tu badań w terenie).

W celu określenia skali oddziaływania akustycznego przedmiotowej linii kolejowej, autorzy raportu ooś przeprowadzili szczegółowe obliczenia w specjalistycznym oprogramowaniu z uwzględnieniem istniejących i planowanych parametrów eksploatacyjnych. W celu rzeczywistego odzwierciedlenia planowanej inwestycji oraz terenów przyległych, do modelu obliczeniowego wprowadzono m.in. numeryczny model terenu NMT, dane topograficzne o zabudowie z uwzględnieniem

przeznaczenia, wysokości, liczby kondygnacji budynków oraz klasyfikacji akustycznej terenów przyległych. Przygotowany model akustyczny poddano procesowi kalibracji uwzględniając wyniki przeprowadzonych pomiarów hałasu w środowisku wykonane przez laboratorium posiadające akredytację Polskiego Centrum Akredytacji. Otrzymane wyniki potwierdzają, że warunek konieczny równoważności metody obliczeniowej i pomiarowej jest zgodny z zapisem punktu H „Procedura obliczeniowa” załącznika nr 4 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem.

Wykaz wszystkich punktów pomiarowych i receptorowych wraz z metodyką wykonania badań i obliczeń został przedstawiony w raporcie ooś. Jednym z punktów receptorowych jest punkt P129, zlokalizowany na działce, będącej w użytkowaniu Pana Romualda G.

Przedstawiona w raporcie ooś analiza oddziaływania akustycznego wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych i określonych rozwiązaniach przeciwhałasowych (punkt 1a) str. 53 nin. decyzji), dla większości terenów wymagających ochrony akustycznej, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną na tych terenach dotrzymane.

Ponadto, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zaprojektowano ekrany akustyczne (w przypadku działki nr 236/1, zaprojektowano ekran oznaczony jako E27 o długości 405 m i wysokości 4 m, po lewej stronie linii kolejowej, przy torze nr 2, od km 147,448 do km 147,851 - warunek wskazany w punkcie 1.4.7 nin. decyzji).

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

Zatem zarzut, iż zamieszczono w raporcie ooś nieprawdziwe informacje, jest bezpodstawny.

- e) Zapytanie cyt. „czy tzw. „konsultacje społeczne” mają sens jeżeli w przypadku stwierdzenia wątpliwości co do wiarygodności danych umieszczanych w „raporcie” nie wywołuje to żadnych negatywnych skutków dla autorów takiego dokumentu”

Do powyższej kwestii, dotyczącej wątpliwości co do wiarygodności danych umieszczonych w „raporcie”, odniesiono się w ww. punkcie 1d) komentarza do uwag Pana Romualda G.

Zatem zarzut, że „konsultacje społeczne” nie mają sensu, jest bezpodstawny, tym bardziej, że uwagi i wnioski p. Romualda G. zostały w warunkach określonych w nin. decyzji uwzględnione.

- f) Oczekiwania, aby PKP PLK cyt. „w nieodległym czasie zaczęło praktyczne działania w celu ograniczenia emisji hałasu na wskazanym przez Pana Romualda G. odcinku trasy (obejmującym jego posiadłość), niekoniecznie na terenie całej Długołęki.”

Z informacji przekazanych przez Inwestora wynika, że realizacja przedmiotowej inwestycji przewidziana jest w latach 2021 – 2027, w następnej perspektywie finansowej, po uzyskaniu przez Spółkę finansowania przedmiotowego projektu.

2. Stowarzyszenia „Zmieniaj Zakrzów” dotyczące:

a) *Utworzenia dodatkowych przystanków osobowych na trasach do centrum miasta Wrocławia.*

Zgodnie z wyjaśnieniami Inwestora, w ramach zrealizowanego Studium Wykonalności, jednym z analizowanych wariantów był wariant uwzględniający m.in. budowę nowych przystanków osobowych w miejscowości Mirków oraz na terenie Wrocławia, w okolicach Osiedla Jana II Sobieskiego oraz ulic Boya- Żeleńskiego, ul. Długiej. W wyniku analiz ekonomicznych i finansowych, wariant ten okazał się ekonomicznie nieefektywny i po szczegółowych analizach, do dalszej realizacji przyjęty został wariant, obejmujący budowę jedynie przystanku osobowego Mirków. Należy podkreślić, że kwestia dot. wyznaczenia dodatkowych przystanków osobowych nie jest przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko.

Po analizie treści Raportów, w punktach I.1, I.2, I.3 i I.4 niniejszej decyzji określono środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia oraz warunki, jakie muszą zostać uwzględnione w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w celu zminimalizowania negatywnych skutków oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Uzasadnienie potrzeby nałożenia poszczególnych warunków przedstawiono powyżej, wskazując wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska na etapie jego realizacji eksploatacji.

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

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

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

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

- ustalenia własne,
- stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu,
- opinie właściwych organów inspekcji sanitarnej,
- ustalenia zawarte w raportach o oddziaływaniu na środowisko,
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,
- wnioski i uwagi stron postępowania,

stwierdził, że przy spełnieniu warunków określonych w decyzji, mających na celu maksymalne możliwe ograniczenie wpływu przedsięwzięcia na środowisko, realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje znaczącego, negatywnego oddziaływania na środowisko i wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

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

POUCZENIE

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

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

Zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019r. poz. 1000 z późn. zm.), za wydanie niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (słownie: dwieście pięć złotych), która została wpłacona na konto Urzędu Miasta Opola.

Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu


Alicja Majewska

Otrzymują:

1. Pani Ewa Makosz – pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
2. Pozostałe strony postępowania zawiadomieniem zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu
aleja Jana Matejki 6
50-333 Wrocław
2. Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
ul. Mickiewicza 1
45-367 Opole
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Oleśnicy
ul. 3 Maja 20
56-400 Oleśnica
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
ul. Kleczkowska 20
50-227 Wrocław
5. aa.
Sprawę prowadzi: Magdalena Senus
tel. 77 452 62 40

Regionalna Dyrekcja Ochrony
Środowiska w Opolu
ul. Firmowa 1
45-594 Opole

Załącznik nr 1

do decyzji nr WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.89 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Opolu z dnia 2020-07-31

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

(zgodnie z wymogiem art. 82, ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - Dz. U. z 2018r., poz. 2081).

**„Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław
Mikołajów”**

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest remont oraz przebudowa linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów. Przedmiotowa linia łączy stację Kalety, w województwie śląskim, ze stacją Wrocław Mikołajów, w województwie dolnośląskim.

Realizacja przedsięwzięcia planowana jest terenie dwóch województw:

- opolskiego (powiatów: kluczborski, namysłowski, gmin: Kluczbork, Wołczyn, Domaszowice, Namysłów, Wilków) od km 69,876-117,780 tj. na długości 47,904 km,
- dolnośląskiego (powiatów: oleśnicki, wrocławski, gmin: Bierutów, Oleśnica, Długoleka i Wrocław) od km 117,780 do km 162,800 na długości 45,020 km, z wyłączeniem odcinka od km 161,590 do rozjazdu nr 45 w stacji Popowice km 162,500, ponieważ ten odcinek będzie realizowany w ramach odrębnego zadania, dla którego została wydana w dniu 14 czerwca 2017r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS.4210.27.2016.KC.22.

Łączna długość odcinka stanowiącego zakres planowanego przedsięwzięcia wynosi 92,924 km.

Zakres prac na odcinku Kluczbork – Namysłów – gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego tj. od km 69+876 do km 117,780:

Lokalizacja	Zakres -variant proponowany przez Inwestora
Prędkość	
– maksymalna szybkość pociągów pasażerskich – 120 km/h, – maksymalna szybkość pociągów towarowych – 80 km/h	
Układ torowy	
Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) w szczególności: – rozbiórka istniejących torów szlakowych i stacyjnych, – rozbiórka rozjazdów, – roboty ziemne (wykopy, nasypy, poszerzenie nasypów, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem i odwodnieniem, humusowanie skarp), – wzmocnienie podtorza, podłoża, – wbudowanie warstwy ochronnej, – regulacja torów w oraz dostosowanie istniejącej geometrii torów szlakowych i głównych zasadniczych do prędkości $V_{max} = 120 \text{ km/h}$;	

Stacja Kluczbork km ok. 70,122	<ul style="list-style-type: none"> – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem); – wymiana nawierzchni torów i rozjazdów w torach głównych dodatkowych i bocznych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem); – korekta geometrii układu torowego stacji
Odcinek Kluczbork – Smardy	<ul style="list-style-type: none"> – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Przystanek osobowy Smardy km ok. 74,708	<ul style="list-style-type: none"> – zmiana geometrii układu torowego toru nr 2, w celu zmiany lokalizacji peronu nr 2, – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Odcinek Smardy – Wołczyn	<ul style="list-style-type: none"> – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Stacja Wołczyn ok. km 82,168	<ul style="list-style-type: none"> – zmiana położenia torów nr 2, 4 i 6 w obrębie peronów w związku ze zmianą lokalizacji peronu nr 2, – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem), – wymiana nawierzchni wybranych torów i rozjazdów w torach głównych dodatkowych i bocznych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Odcinek Wołczyn – Wierzbica Górna	<ul style="list-style-type: none"> – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Przystanek osobowy Wierzbica Górna km ok. 87,208	<ul style="list-style-type: none"> – zmiana geometrii układu torowego toru nr 2, w celu zmiany lokalizacji peronu nr 2, – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Odcinek Wierzbica Górna – Domaszowice	<ul style="list-style-type: none"> – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Stacja Domaszowice km ok. 94,271	<ul style="list-style-type: none"> – zmiana geometrii toru nr 1, – likwidacja toru nr 3 wraz z rozjazdami, w celu powiększenia międzytorza dla zabudowy peronu nr 2, – likwidacja torów nr 4 i 6 wraz z rozjazdami, – kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi

	<p>(odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem</p> <ul style="list-style-type: none"> - wymiana nawierzchni toru głównego dodatkowego nr 5 (nowy numer 3) wraz z korektą jego geometrii wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Odcinek Domaszowice – Gręboszów	<ul style="list-style-type: none"> - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Przystanek osobowy Gręboszów km ok. 100,336	<ul style="list-style-type: none"> - zmiana geometrii toru nr 1 w związku ze zmianą lokalizacji peronu nr 2; - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Odcinek Gręboszów – Namysłów	<ul style="list-style-type: none"> - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Stacja Namysłów km ok. 106,465	<ul style="list-style-type: none"> - korekta geometrii układu torowego stacji w celu zabudowy dodatkowych rozjazdów i peronu nr 2; - likwidacja rozjazdu oraz likwidacja nieużytkowanych torów; - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych i zabudowa w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) - wymiana nawierzchni; - kompleksowa wymiana nawierzchni wybranych torów i rozjazdów w torach głównych dodatkowych i bocznych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Odcinek Namysłów – Wilków Namysłowski	<ul style="list-style-type: none"> - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Przystanek osobowy Wilków Namysłowski km ok. 111,090	<ul style="list-style-type: none"> - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Przystanek osobowy Pielgrzymowice km ok. 116,759	<ul style="list-style-type: none"> - lokalizacja nowego przystanku osobowego Pielgrzymowice przy przejeździe w ok. km 116.759; - korekta układu geometrycznego torów szlakowych; - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)
Odcinek Wilków Namysłowski - Bierutów do gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego km ok 117,780:	<ul style="list-style-type: none"> - kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)

Odwodnienie	
–	wykonanie czyszczenia i odtworzenia rowów bocznych (usunięcie części roślinnej, udrożnienie, odmulenie, pogłębienie tak, aby zapewnić przepływ wody) oraz uzupełnienie ich o nowe odcinki,
–	wykonanie odwodnienia wgłębnego (w postaci ciągów drenarskich, drenokolektorów i kolektorów na stacjach i przystankach osobowych oraz na szlakach na odcinkach o ograniczonej powierzchni terenu (np. na długości wykopów),

Perony wraz z zagospodarowaniem	
Przystanek osobowy Smardy km ok. 74,708	– przewiduje się likwidację / rozbiórkę, budowę i przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych z zabudową małej architektury (wiaty, ławki, kosze, tablice informacyjne)
Stacja Wołczyn km ok. 82,168	
Przystanek osobowy Wierzbica Górna km ok. 87,208	
Stacja Domaszowice km ok. 94,271	
Przystanek osobowy Gręboszów km 100,469	– przewiduje się likwidację/rozbiórkę, budowę i przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych z zabudową małej architektury (wiaty, ławki, kosze, tablice informacyjne)
Stacja Namysłów km 106,465	– przewiduje się likwidację / rozbiórkę, budowę i przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych z zabudową małej architektury (wiaty, ławki, kosze, tablice informacyjne)
Przystanek osobowy Wilków Namysłowski km ok. 111,090	
Przystanek osobowy Pielgrzymowice (nowy) km ok. 116,758	– budowa nowego przystanku osobowego - zaprojektowano dwa perony wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych z zabudową małej architektury (wiaty, ławki, kosze, tablice informacyjne)
Sieć trakcyjna	
– demontaż istniejącej sieci wraz z konstrukcjami wsporczymi, – przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej na całym odcinku w torach głównych zasadniczych i szlakowych oraz wybranych torach głównych dodatkowych na stacjach, – przewieszenie istniejącej sieci trakcyjnej na nowe elementy wsporcze w torach głównych dodatkowych i bocznych wraz regulacją sieci na stacjach Kluczbork, Wołczyn i Namysłów,	
Sieć elektroenergetyczna	
Sterowanie ruchem kolejowym (SRK)	
– wymiana urządzeń srk oraz przebudowa stacyjnych urządzeń srk, – zabudowa elektrycznych napędów zwrotnicowych, – zabudowa licznikowego systemu kontroli nie zajętości, – zabudowa blokad liniowych półsamoczynnych jednodostępowych dwukierunkowych, – przebudowa urządzeń srk na przejazdach kolejowo-drogowych	
Sieci telekomunikacyjne	
– budowa nowych linii telekomunikacyjnych podziemnych i naziemnych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> • budowa szlakowych kabli telekomunikacyjnych z odgałęzieniami, • budowa telefonicznej kanalizacji kablowej wraz z urządzeniami na stacjach, przystankach osobowych, przejazdach itp. • usunięcie kolizji istniejących kabli telekomunikacyjnych z robotami okółotorowymi, • zabudowa urządzeń łączności technologicznej, • zabudowa systemu kamer TV na wybranych przejazdach oraz głowicach rozjazdowych na stacjach, 	

Obiekty kubaturowe			
Odcinek Kluczbork – Wołczyn (km 69,876 – 81,560)	BUDYNEK NASTAWNI WYKONAWCZEJ Kb3 w km 70,488: – remont nastawni <i>Budynek podlega nadzorowi konserwatora zabytków</i> BUDYNEK POSTERUNKU PRZEJAZDOWEGO w km 70,852: – rozbiórka budynku BUDYNEK POSTERUNKU PRZEJAZDOWEGO w km 81,332 (remont lub rozbiórka): – rozbiórka budynku		
Odcinek obejmujący stacje Wołczyn (km 81,560 – 83,334)	BUDYNEK NASTAWNI DYSPONUJĄCEJ WOŁCZYN w km 82,222: – remont nastawni BUDYNEK NASTAWNI WYKONAWCZEJ WOŁCZYN w km 82,864: – remont lub rozbiórka nastawni		
Odcinek Wołczyn – Namysłów (km 83,334 – 105,645)	BUDYNEK NASTAWNI DYSPONUJĄCEJ DOMASZOWICE w km 93,969: – remont obiektu		
Odcinek Namysłów – granica woj. opolskiego/dolnośląskiego (km 105,645 – 117,780)	BUDYNEK NASTAWNI DYSPONUJĄCEJ NAMYSŁÓW w km 106,033: – remont obiektu BUDYNEK NASTAWNI NAMYSŁÓW WYKONAWCZEJ w km 106,977: – remont lub rozbiórka obiektu		
Układ drogowy			
Skrzyżowania z drogami-wszystkie skrzyżowania z drogami, w poziomie szyn, przewidziane są do przebudowy z dostosowaniem do prędkości V=120 km/h wraz z niezbędną przebudową/rozbudową drogi w rejonie przejazdów			
Wycinka drzew i krzewów (ok. 1200 sztuk drzew i ok. 73 000 m ² powierzchni zwartych zadrzewień)			
Obiekty inżynieryjne			
Zakres robót dla poszczególnych obiektów inżynieryjnych zestawiono poniżej:			
Lp.	km ok.	Rodzaj obiektu	Zakres robót
1.	70,353	most	remont i przebudowa średnia
2.	70,497	wiadukt drogowy	nie dotyczy
3.	71,100	przepust	remont duży
4.	71,861	wiadukt	remont średni
5.	72,150	wiadukt	rozbiórka
6.	73,109	przepust	remont duży
7.	73,579	przepust	remont duży
8.	74,443	most	remont i przebudowa średnia
9.	75,630	przepust	rozbiórka
10.	75,755	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
11.	77,759	przepust	budowa nowego
12.	81,027	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
13.	82,968	most	remont duży/przebudowa średnia
14.	83,493	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
15.	84,124	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
16.	86,865	przepust	budowa nowego
17.	87,107	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
18.	88,024	przepust	budowa nowego
19.	88,474	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego

20.	89,339	przepust	remont duży
21.	90,263	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
22.	90,512	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
23.	90,592	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
24.	91,299	przepust	remont mały
25.	92,042	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
26.	92,606	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
27.	93,413	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
28.	94,911	most	remont średni
29.	95,458	wiadukt	remont i przebudowa średnia
30.	95,856	wiadukt	remont i przebudowa średnia
31.	96,669	wiadukt	remont i przebudowa średnia
32.	97,535	wiadukt drogowy	rozbiórka
33.	98,993	przepust	bieżąca konserwacja
34.	99,759	przepust	remont duży
35.	100,389	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
36.	100,525	przepust	remont duży
37.	102,830	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
38.	104,600	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
39.	105,091	wiadukt	rozbiórka
40.	105,800	ściana oporowa	zastąpienie skarpy
41.	106,025	wiadukt drogowy	nie dotyczy
42.	106,393	kładka dla pieszych	remont duży (z przebudową podpory)
43.	106,902	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
44.	107,289	most	remont i przebudowa średnia
45.	107,785	most	remont i przebudowa średnia
46.	108,307	most	remont duży/przebudowa średnia
47.	108,667	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
48.	110,404	wiadukt	remont i przebudowa średnia
49.	111,697	wiadukt	remont mały
50.	111,809	przepust	remont mały/remont duży
51.	113,240	przepust	rozbiórka istniejącego i budowa nowego
52.	114,140	most	remont i przebudowa mała
53.	115,325	przepust	remont średni
54.	116,397	most	remont duży
55.	117,431	most	remont i przebudowa mała
56.	117,773	wiadukt	rozbiórka istniejącego

Wyjaśnienia pojęć czynności:

- pozostawienie bez zmian:
 - brak przewidywanych prac,
 - obiekt w pełni sprawny technicznie lub nie jest objęty zakresem prac studialnych,
- bieżąca konserwacja - ograniczona:
 - oczyszczenie elementów obiektu,
 - udrożnienie elementów odwodnienia,
 - udrożnienie i odmulenie na wlocie i wylocie,
 - wycinka roślinności,
 - miejscowe naprawy elementów niekonstrukcyjnych,
 - smarowanie elementów ruchomych,
 - dla wiaduktów drogowych (obiekty nieznajdujące się w ewidencji Zakładu Linii Kolejowych):
oczyszczenie spodu konstrukcji w strefie torów kolejowych, naprawa/wymiana/montaż nowych osłon przeciwporażeniowych,
- bieżąca konserwacja:

obejmuje, to co ograniczona bieżąca konserwacja oraz dodatkowo:

 - miejscowe oczyszczenie z rdzy, zabezpieczenie antykorozyjne, malowanie,
 - miejscowe uzupełnienia niewielkich ubytków materiału (beton, cegła, kamień itp.),
 - uzupełnianie niewielkich ubytków spoin,
 - regulacja i umocnienie skarp,
 - naprawa elementów wyposażenia,

- remont mały:
obejmuje, to co bieżąca konserwacja oraz dodatkowo:
 - nadbudowa skrzydeł i ścianek czołowych,
 - uzupełnienia ubytków niemających wpływu na nośność obiektów,
 - umocnienie stożków nasypowych i dna cieku,
 - wykonanie schodów skarpowych, służbowych,
- remont średni:
obejmuje, to co remont mały oraz dodatkowo:
 - wymiana mostownic i chodników,
 - naprawa lub wymiana pojedynczych drugorzędnych elementów,
 - naprawa połączeń (spawanych, śrubowych, nitowanych),
 - zabezpieczenie antykorozyjne stali,
 - uzupełnienie ubytków nowymi materiałami,
 - naprawa łóżysk i ciosów,
 - naprawy powierzchniowe (w tym torkretowanie),
 - iniekcje pęknięć,
 - naprawa/wymiana izolacji (bez konieczności rozkopania nasypu),
- remont duży:
obejmuje, to co remont średni oraz dodatkowo:
 - naprawa/wymiana izolacji (w przypadku konieczności rozkopania nasypu),
 - wzmocnienie elementów konstrukcyjnych,
 - wymiana jezdni na przęsłach,
 - wzmocnienie połączeń,
 - wzmocnienie podpór i fundamentów,
 - przebudowa ław lub ciosów podłożyskowych,
 - całkowita wymiana elementów wyposażenia lub wykonanie nowych w przypadku ich braku,
- remont i przebudowa mała:
obejmuje, to co remont duży oraz dodatkowo:
 - poprawa parametrów technicznych i użytkowych obiektu,
 - całkowita wymiana konstrukcji przęseł (z wykorzystaniem podpór istniejących),
 - dostosowanie podpór do nowej konstrukcji przęseł,
 - wbudowanie w światło istniejącego obiektu, nowego obiektu (tzw. relining), bez rozbiórki obiektu istniejącego,
 - dotyczy przepustów,
- remont i przebudowa średnia:
obejmuje, to co remont i przebudowa mała oraz dodatkowo:
 - przebudowa mostu/wiaduktu na przepust lub przejście pod torami
 - dotyczy niewielkich obiektów niebędących przepustami,
- remont i przebudowa duża:
obejmuje, to co remont i przebudowa średnia oraz dodatkowo:
 - dotyczy przepustów, przejść pod torami, niewielkich wiaduktów i mostów, których przebudowa wiąże się ze skomplikowaną technologią wykonania prac,
 - dotyczy dużych wiaduktów i mostów, których przebudowa wiąże się ze skomplikowaną technologią wykonania prac,
- rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu:
 - rozbiórka obiektu istniejącego (częściowa lub całkowita) i wybudowanie nowego obiektu bez wykorzystania starych elementów konstrukcyjnych,
- rozbiórka (likwidacja):
 - rozbiórka obiektu istniejącego,
- budowa nowego obiektu:
 - budowa nowego obiektu, w nowej lokacji

Zakres prac na odcinku granica województwa opolskiego/dolnośląskiego – Oleśnica – Wrocław Mikołajów:

Lokalizacja	Wariant proponowany przez Inwestora
Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem)	
Prędkość	
granica woj. opolskiego/dolnośląskiego – Łuków (od km ok. 117,780 do ok. 137,017)	<ul style="list-style-type: none"> - maksymalna szybkość pociągów pasażerskich: 80-120 km/h, - maksymalna szybkość pociągów towarowych: 80 km/h

Łukanów – Wrocław Sołtysowice (od km ok. 137,017 do ok. 157,881)	<ul style="list-style-type: none"> – maksymalna szybkość pociągów pasażerskich: 100-120 km/h, – maksymalna szybkość pociągów towarowych: 80 km/h
Wrocław Sołtysowice – Wrocław Popowice Wp2 (od ok. km 157,881 do ok. 162,800)	<ul style="list-style-type: none"> – maksymalna szybkość pociągów pasażerskich: 100 km/h, – maksymalna szybkość pociągów towarowych: 80 km/h
Układ torowy (tory, podtorze, perony) - zwiększenie nacisku do 221 kN/oś przewidziano na całej długości linii objętej opracowaniem	
granica woj. opolskiego/dolnośląskiego – Łukanów)	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – korekty układu geometrycznego torów, w tym fragmentaryczna rozbiórka, przebudowa i budowa torów, – częściową regulację torów istniejących, – częściową wymianę nawierzchni i wzmocnienie podtorza, – usunięcie roślinności, w celu zapewnienia widoczności i bezpieczeństwa, – realizację odwodnienia za pomocą umocnionych rowów otwartych, w rejonie skrzyżowań jednopoziomowych z drogami kołowymi oraz w trudnych warunkach terenowych, za pomocą drenaży i drenokolektorów, – czyszczenie oraz profilowanie istniejących rowów bocznych, przewiduje się także, budowę nowych ciągów drenarskich wraz z kolektorami, studniami, osadnikami i wylotami, – likwidację, budowę lub przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, – zapewnienie dojść do peronów na przystankach i stacjach w poziomie szyn od strony przyległych przejazdów i przejść kolejowych, – wyposażenie peronów w wiaty peronowe, elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej, – istniejące elementy małej architektury posiadające wartość historyczną, np. wiaty peronowe przewiduje się poddać pracom konserwatorskim.
Stacja Bierutów km ok. 119,873	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – korekty w profilu podłużnym torów, – regulację torów i rozjazdów, – przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, – zlokalizowanie na peronach wiat peronowych.

	<p>Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej,</p> <ul style="list-style-type: none"> – poddanie pracom konserwatorskim istniejących elementów małej architektury posiadających wartość historyczną, np. wiat peronowych,
Przystanek osobowy Solniki Wielkie km ok. 126,600	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowę nowego przystanku Solniki Wielkie ok. km 126,600 – 126,950, – likwidację i budowę w zmienionej lokalizacji peronów z dostępem dla osób niepełnosprawnych, – wyposażenie peronów w wiaty peronowe, elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej,
Stacja Oleśnica km ok. 133,690	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przebudowę torów oraz nieznaczne zmiany w profilu podłużnym torów, – regulację torów i rozjazdów, – przebudowa peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, – poddanie pracom konserwatorskim istniejących elementów małej architektury posiadających wartość historyczną, np. wiat peronowych, – odrestaurowanie dwóch istniejących żurawi wodnych zlokalizowanych w obrębie peronu nr 4 oraz na międzytorzu, – odtworzenie połączeń rozjazdowych, – odwodnienie za pomocą umocnionych rowów otwartych, oraz za pomocą drenaży i drenokolektorów,
Łukanów – Wrocław Sołtysowice	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – korekty układu geometrycznego torów, w tym fragmentaryczna rozbiórka, przebudowa i budowa torów, – regulację torów istniejących, – częściową wymianę nawierzchni i wzmocnienie podtorza, – zmianę dopuszczalnego nacisku na oś, w celu osiągnięcia parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej (dla fragmentów linii), – usunięcie roślinności, w celu zapewnienia widoczności i bezpieczeństwa, – realizację odwodnienia za pomocą umocnionych rowów otwartych, w rejonie skrzyżowań

	<p>jednopoziomowych z drogami kołowymi oraz w trudnych warunkach terenowych za pomocą drenaży i drenokolektorów,</p> <ul style="list-style-type: none"> - czyszczenie oraz profilowanie istniejących rowów bocznych, przewiduje się także, budowę nowych ciągów drenarskich wraz z kolektorami, studniami, osadnikami i wylotami, - budowę lub przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, - zapewnienie dojść do peronów na przystankach i stacjach w poziomie szyn od strony przyległych przejazdów i przejść kolejowych, - zlokalizowanie, na peronach, wiat peronowych. Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej, - poddanie pracom konserwatorskim istniejących elementów małej architektury posiadających wartość historyczną, np. wiat peronowych, - rozbiórkę istniejących i wykonanie nowych elementów małej architektury na modernizowanych przystankach osobowych i stacjach oraz wymianę oznakowania stałego w obrębie projektowanych peronów,
Stacja Borowa Oleśnicka km ok. 141,717	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozbiórkę i przebudowę torów, - odwodnienie za pomocą umocnionych rowów otwartych, oraz za pomocą drenaży i drenokolektorów, - przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, - dojście do peronów na stacji w poziomie szyn od strony przejść kolejowych, - zlokalizowanie, na peronach, wiat peronowych. Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej.
Stacja Długoleka km ok. 147,628	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmiany w profilu podłużnym torów, - regulację torów i rozjazdów, - przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, - dojście do peronów na stacjach zasadniczo w poziomie szyn od strony przejść kolejowych, - poddanie pracom konserwatorskim istniejących

	<p>elementów małej architektury posiadających wartość historyczną, np. wiat peronowych,</p> <ul style="list-style-type: none"> – zlokalizowanie, na peronach, wiat peronowych. Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej, – odwodnienie za pomocą umocnionych rowów otwartych oraz za pomocą drenaży i drenokolektorów
Przystanek Mirków km ok. 150,170	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zlokalizowanie nowego przystanku osobowego Mirków przy przejeździe ok. km 150,170, – budowę peronów z dostępem dla osób niepełnosprawnych, – dojście do peronów na przystankach w poziomie szyn od strony przyległych przejazdów, – zlokalizowanie, na peronach, wiat peronowych. Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej,
Stacja Wrocław Psie Pole km ok. 153,742	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zmiany w profilu podłużnym torów, – przebudowę torów, – regulacja torów i rozjazdów, – przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, – dojście do peronów na stacji w poziomie szyn od strony przejść kolejowych, – zlokalizowanie, na peronach, wiat peronowych. Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej, – poddanie pracom konserwatorskim istniejących elementów małej architektury posiadających wartość historyczną, np. wiat peronowych, – odwodnienie za pomocą umocnionych rowów otwartych oraz za pomocą drenaży i drenokolektorów,
Stacja Wrocław Sołtysowice km ok. 156,609	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – korekty w profilu podłużnym torów, – regulację torów i rozjazdów, – likwidację zbędnych torów bocznych wraz z rozjazdami,

	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, – dojście do peronów na stacji w poziomie szyn od strony przyległych przejazdu, – zlokalizowanie, na peronach, wiat peronowych. Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej, – odwodnienie za pomocą umocnionych rowów otwartych oraz za pomocą drenaży i drenokolektorów,
<p>Wrocław Sołtysowice – Wrocław Popowice Wp2</p>	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zmiany w profilu podłużnym linii, polegające na podniesieniu niwelety w rejonie wiaduktu kolejowego nad ul. Boya-Żeleńskiego) oraz w rejonie mostu nad Odrą (zmiana konstrukcji mostu i wymagane zachowanie skrajni żeglownej), – realizację odwodnienia za pomocą umocnionych rowów otwartych, w rejonie skrzyżowań jednopoziomowych z drogami kołowymi oraz w trudnych warunkach terenowych za pomocą drenaży i drenokolektorów, względnie odwodnienie torowiska poprzez naturalny spływ po skarpach nasypu, – korekty układu geometrycznego torów, w tym fragmentaryczna rozbiórka, przebudowa i budowa torów, – regulację torów istniejących, – częściową wymianę nawierzchni i wzmocnienie podtorza, – zmianę dopuszczalnego nacisku na oś w celu osiągnięcia parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej (dla fragmentów linii), – usunięcie roślinności w celu zapewnienia widoczności i bezpieczeństwa, – czyszczenie oraz profilowanie istniejących rowów bocznych, przewiduje się także, budowę nowych ciągów drenarskich wraz z kolektorami, studniami, osadnikami i wylotami, – likwidację, budowę lub przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, – zapewnienie dojść do peronów na przystankach i stacjach od strony przyległych przejazdów i przejść kolejowych, – zlokalizowanie, na peronach, wiat peronowych. Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej, – poddanie pracom konserwatorskim istniejących elementów małej architektury posiadających wartość

	<p>historyczną, np. wiat peronowych,</p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórkę istniejących i wykonanie nowych elementów małej architektury na modernizowanych przystankach osobowych i stacjach oraz wymianę oznakowania stałego w obrębie projektowanych peronów.
Stacja Wrocław Nadodrze km. ok. 160,536	<p>kompleksowa wymiana nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych rozjazdów oraz w torach głównych dodatkowych i bocznych i zabudowanych w nich rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi (odwodnienie, roboty podtorzowe wraz ze wzmocnieniem) obejmująca m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wymianę nawierzchni, – regulację osi torów, – rozbiórkę i przebudowę torów, – odwodnienie za pomocą drenaży i drenokolektorów, – przebudowę peronów wraz z dostosowaniem ich dla potrzeb osób niepełnosprawnych, – dojście do peronów stacji z przejścia podziemnego, Projektowane perony zostaną wyposażone w elementy małej architektury oraz informacji pasażerskiej. – poddanie pracom konserwatorskim istniejących elementów małej architektury posiadających wartość historyczną, np. wiat peronowych.
Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	
<ul style="list-style-type: none"> – zabudowa oraz wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawnymi oraz wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa, dla sprawnego funkcjonowania całości linii kolejowej. 	
Sieć trakcyjna	
<ul style="list-style-type: none"> – przewiduje się przebudowę (na nową) sieci trakcyjnej na całym odcinku w torach szlakowych, głównych i dodatkowych (z uwagi na technologiczną konieczność powiązania ze stanem istniejącym, planuje się przebudowę sieci trakcyjnej do km ok. 163,073), – demontaż istniejącej sieci wraz z konstrukcjami wsporczymi, – przewieszenie istniejącej sieci trakcyjnej na nowe elementy wsporcze w torach głównych dodatkowych i bocznych wraz regulacją sieci. 	
Układ drogowy	
<ul style="list-style-type: none"> – korekta sytuacyjno-wysokościowa płyt przejazdowych (dopasowanie do geometrii torowej), – przebudowa oraz dostosowanie układu drogowego do nowego układu torowego, – zmiana kategorii przejazdów w wybranych lokalizacjach, – budowa układu komunikacyjnego w obrębie stacji (drogi, chodniki, place, parkingi itp.), – budowa systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu oraz oznakowania odpowiednich dla przejazdu danej kategorii, – rozbiórka ramp peronowych, – zapewnienie dojścia do peronów, wykonanie chodników, ścieżek itp. – zniwelowanie nasypów ziemnych, – zapewnienie trójkątów widoczności poprzez zagospodarowanie terenów (wycinka roślinności, rozbiórki, przesunięcia infrastruktury, niwelacja, itp.), – budowa nowego placu ładunkowego na st. Wrocław Psie Pole, 	
Telekomunikacja	
<ul style="list-style-type: none"> – usunięcie kolizji istniejących kabli telekomunikacyjnych z robotami okototorowymi, – budowę szlakowych kabli telekomunikacyjnych z odgałęzieniami, 	

<ul style="list-style-type: none"> - zabudowa systemu kamer TV na wybranych przejazdach oraz głowicach rozjazdowych na stacjach, - budowę telefonicznej kanalizacji kablowej wraz z urządzeniami na stacjach, przystankach osobowych, posterunkach odgałęźnych, przejazdach itp., - budowa nowych kontenerów dla potrzeb telekomunikacyjnych, 	
Sieci sanitarne	
<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa, remont i budowa sieci: ciepłociągów, magistrali wodociągowych i wodociągów, gazociągów i kanalizacji, które kolidują lub krzyżują się z założeniami projektowymi, - wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą w miarę możliwości do istniejących kanałów ogólnospławnych i deszczowych. W przypadku braku kanalizacji, odbiornikami będą rowy, ciekły, rzeki, stawy itp. Istniejące rowy wzdłuż trasy kolejowej należy wyczyścić i wyprofilować. Na niektórych odcinkach konieczna będzie odbudowa umocnień, usunięcie krzewów i drzew rosnących w korycie oraz przeprowadzenie prac regulacyjnych, - wody opadowe i roztopowe z terenów kolejowych w miarę możliwości ujęte będą w systemy kanalizacyjne i odprowadzane będą do odbiorników. Przewiduje się zastosowanie przepompowni wód opadowych wraz z dojazdem, w przypadku, gdy wody opadowe i roztopowe zbierane będą poniżej poziomu odbiornika, a także budowę zbiorników retencyjnych, rozsączających wraz z infrastrukturą towarzyszącą, - umocnienie betonowe rowów wykonane będzie z elementów bezpiecznych dla migrujących zwierząt, - przebudowa cieków lub rowów, w tym tymczasowe trasy kanału wraz z odcięciem dopływu wody do rowu lub kanału, 	
Elektroenergetyka nietrakcyjna poniżej 1 kV	
<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa i budowa oświetlenia m. in. na: <ul style="list-style-type: none"> • wyznaczonych torowiskach i rozjazdach na stacjach i p.odg., • peronach i ciągach komunikacyjnych, • rampach i placach, • przejazdach i przejściach w poziomie torów, • innych modernizowanych terenach i obiektach wymagających oświetlenia, - dla projektowanych urządzeń eor, oświetlenia, srk, sbł, dSAT, nastawni, remontowanych budynków itp. przewiduje się, w zależności od warunków lokalnych, wykorzystanie istniejącego przyłącza lub wykonanie nowego, - przebudowa skrzyżowania istniejących linii elektroenergetycznych nN z projektowaną infrastrukturą kolejową, 	
Elektroenergetyka nietrakcyjna powyżej 1 kV	
<ul style="list-style-type: none"> - budowa stacji transformatorowych oraz wymiana transformatorów, - rozwiązanie skrzyżowań istniejących linii elektroenergetycznych SN i WN z projektowaną infrastrukturą kolejową, które nie spełniają wymagań norm, będą podlegały przebudowie lub zabezpieczeniu na podstawie warunków technicznych przebudowy, wydanych przez ich właścicieli, - przewiduje się usunięcie kolizji sieci elektroenergetycznych, wynikających ze zmian w geometrii układu torowego oraz branż towarzyszących, w tym linii najwyższych napięć NN powyżej 110kV. 	
Obiekty kubaturowe	
<p>granica woj. opolskiego/dolnośląskiego – Łukanów (od km ok. 117,780 do ok. 137,017)</p>	<p><u>Budynek nastawni BR- Bierutów, ok. km 119,634 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół,
	<p><u>Budynek nastawni Br1- Bierutów, ok. km 120,471 linii 143:</u></p>

	<ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojeżdż/dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół, <p><u>Budynek nastawni wykonawczej OL2-Oleśnica, ok. km 133,136 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Budynek LCS Oleśnica (nastawnia dysponująca OL)-Oleśnica, ok. km 134,100 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont, przebudowa obiektu, <p><u>Magazyn Drogowy– Oleśnica, ok. km 133,250 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu,
<p>Łukanów – Wrocław Sołtysowice (od km ok. 137,017 do ok. 157,881)</p>	<p><u>Nastawnia dysponująca- posterunek odgałęźny Łukanów ok. km 137,019 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojeżdż/dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół, <p><u>Nastawnia Dysponująca Bo- Borowa Oleśnicka, ok. km 141,500 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojeżdż/dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół, <p><u>Nastawnia wykonawcza Dł1- Długoleka, ok. km 147,106 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka / remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojeżdż/dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół, <p><u>Nastawnia dysponująca Dł- Długoleka, ok. km 147,874 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojeżdż/dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół, zmiana lokalizacji istniejącego kontener z uwagi na widoczność przejazdu. <p><u>Nastawnia dysponująca WPP- Wrocław Psie Pole ok. km 153,457 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojeżdż/dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół oraz zabudowa kontenerów srk <p><u>Nastawnia Dysponująca Wso– Wrocław Sołtysowice ok.</u></p>

	<p><u>km 156,570 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu wraz z budową dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół, <p><u>Magazyn Drogowy– Borowa Oleśnicka ok. km 141,800 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Warsztat automatyki Długoleka ok. km 147,678 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont obiektu wraz z dostosowaniem otaczającego terenu do projektowanych peronów, <p><u>Warsztat automatyki- Wrocław Psie Pole tor nr2 ok. km 154,080 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont obiektu wraz z budową dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, a także zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu wokół,
<p>Wrocław Sołtysowice – Wrocław Mikołajów Wp2 od km ok. 157,881 do ok. 162,800</p>	<p><u>Posterunek Przejazdowy– Wrocław Sołtysowice ok. km 157,620 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu i budowa nowego wraz z budową dojazdów, miejsca gromadzenia odpadów stałych oraz ogrodzenia z furtką i budową pozostałej infrastruktury towarzyszącej, <p><u>Nastawnia Wykonawcza WN1– Wrocław Nadodrze ok. km 159,515 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Nastawnia Dysponująca WN– Wrocław Nadodrze ok. km 160,380 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu oraz dobudowa kontenerów, <p><u>Magazyn– Wrocław baza SPR ok. km 161,230 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Magazyn paliw- Wrocław baza SPR ok. km 161,240 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Budynek Biurowo Socjalny– Wrocław baza SPR ok. km 161,250 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Schronisko– Wrocław baza SPR ok. km 161,255 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Magazyn Przedmiotów– Wrocław baza SPR ok. km 161,350 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu, <p><u>Budynek Biurowo– Warsztatowy– Wrocław baza SPR ok. km 161,360 linii 143:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu,
	<p>Wycinka drzew i krzewów (ok. 2204 sztuk drzew, 121 543 m² powierzchni zwartych zadrzewień i 58 130 m² powierzchni zakrzewień)</p>

Zakres robót dla poszczególnych obiektów inżynieryjnych:			
Lp.	km ok.	Rodzaj planowanego obiektu	Przewidywany zakres robót
1.	117,785	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie), – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
2.	118,725	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
3.	119,269	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
4.	119,276	przepust drogowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
5.	119,329	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
6.	120,134	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
7.	120,573	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
8.	120,999	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
9.	121,287	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
10.	122,159	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
11.	125,136	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
12.	125,221	przepust drogowy	<ul style="list-style-type: none"> – budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie),
13.	125,182	przepust drogowy	<ul style="list-style-type: none"> – budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie),
14.	125,253	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie),
15.	125,262	przepust drogowy	<ul style="list-style-type: none"> – budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie),
16.	125,296	przepust drogowy	<ul style="list-style-type: none"> – budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie),
17.	126,278	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka obiektu istniejącego, – budowa nowego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności.
18.	126,283	wiadukt kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
19.	127,585	most kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
20.	128,744	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,

21.	129,885	przepust drogowy	– budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie),
22.	130,730	przepust kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
23.	130,838	most kolejowy	– remont, przebudowa istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
24.	132,487	wiadukt kolejowy wraz z zabudowanym w strefie przyczółku kolektorem kd 400	– rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu, – rozbiórka istniejącego kolektora pracującego w systemie odwodnienia, – budowa nowego przepustu kolejowego (km ok. 132,489)
25.	132,978	wiadukt drogowy	– bieżąca konserwacja obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności.
26.	133,709	przejście pod torami	– rozbiórka (likwidacja) obiektu, – demontaż konstrukcji, – uporządkowanie terenu wokół obiektu,
27.	133,721	przejście pod torami	– rozbiórka obiektu istniejącego, – budowa nowego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu,
28.	133,750	kładka dla pieszych	– remont, przebudowa istniejącego obiektu,
29.	134,073	wiadukt kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – rozbiórka istniejących elementów, – montaż nowych elementów, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
30.	134,339	wiadukt kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
31.	134,541	przepust kolejowy	– remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
32.	135,609	przepust kolejowy	– remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
33.	136,403	przepust kolejowy	– remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
34.	137,914	przepust kolejowy	– remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
35.	138,366	przepust kolejowy	– rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
36.	139,046	przepust kolejowy	– remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
37.	139,814	most kolejowy	– rozbiórka istniejącego przepustu, – budowa nowego obiektu (mostu),
38.	141,064	przepust kolejowy	– rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,

39.	142,481	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
40.	142,677	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
41.	142,721	przepust kolejowy (zlokalizowany nad kolektorem doprowadzającym wodę do stawów rybnych)	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
42.	143,014	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
43.	143,379	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
44.	144,294	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
45.	144,722	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
46.	145,388	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
47.	145,781	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
48.	146,487	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
49.	147,393	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
50.	148,580	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont istniejącego obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
51.	149,206	most kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
52.	150,790	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
53.	151,221	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
54.	152,701	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
55.	155,748	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
56.	156,963	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
57.	157,402	przepust kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
58.	158,305	przeście dla pieszych pod torami	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
59.	158,326	wiadukt kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórka istniejącego obiektu, – budowa nowego obiektu,
60.	158,712	mość kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – remont i przebudowa obiektu,

			– wycinka roślinności, uporządkowanie skarpy, umocnienie skarpy,
61.	158,863	most kolejowy	– remont i przebudowa obiektu,
62.	158,920	Wiadukt o funkcji przejścia pod torami (dotyczy połączenia Bulwarów Nadodrzańskich)	– budowa nowego obiektu (obecnie brak tego obiektu w terenie),
63.	159,428	wiadukt kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – wycinka roślinności, uporządkowanie skarpy, korekta nachylenia skarpy,
64.	159,440	ściana oporowa	– remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
65.	159,871	przejście dla pieszych pod torami	– rozbiórka (likwidacja) obiektu w nasypie kolejowym,
66.	160,309	wiadukt kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – wycinka roślinności, uporządkowanie skarpy, umocnienie skarpy,
67.	160,436	przejście dla pieszych pod torami	– remont i przebudowa obiektu, – umocnienie skarpy,
68.	160,508	przejście dla pieszych pod torami	– remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
69.	160,536	przejście dla pieszych pod torami	– remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
70.	160,754	ściana oporowa	– remont obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
71.	160,876	wiadukt kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
72.	160,910	ściana oporowa	– remont i przebudowa obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
73.	161,080	taśmociąg nad torami	– pozostawienie bez zmian,
74.	161,482	most kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – rozbiórka ciepłociągów zlokalizowanych w strefie obiektu, – uporządkowanie terenu wokół obiektu, w tym wycinka roślinności,
75.	162,695	ściana oporowa	– rozbiórka (likwidacja) obiektu,
76.	162,711	wiadukt kolejowy	– remont i przebudowa obiektu, – wycinka roślinności, uporządkowanie skarpy, umocnienie.

Wskazane w tabeli kilometry obiektów i linii kolejowej dotyczą obiektów i linii istniejących.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Opolu



Alicja Majewska