

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**

w Poznaniu

WOO-II.4201.2.2012.MB

Poznań, 18.03.2013 r.

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98 poz. 1071 ze zm.) oraz art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zawiadamia strony postępowania o wydaniu postanowienia z 18.03.2013 r., znak: WOO-II.4201.2.2012.MB, którego treść podaje się poniżej:

WOO-II.4201.2.2012.MB

Poznań, 18.03.2013 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2, art. 75 ust. 5 i 6 ustawy z 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) oraz art. 123 ustawy z 14.06.1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2013, poz. 267), w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach prowadzonego na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, w imieniu którego wystąpił pełnomocnik – Pani Magdalena Kozyna,

postanawiam

stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na polepszeniu jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork – Ostrzeszów.

Inwestor:
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

UZASADNIENIE

10.10.2012 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek z 09.10.2012 r., znak: IROS7-442/27-6/12 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na polepszeniu jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork – Ostrzeszów.

Do wniosku została dołączona Karta informacyjna przedsięwzięcia (dalej Kip) sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA**

w Poznaniu

i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wraz z załącznikami.

Pismem z 23.10.2012 r., znak: WOO-II.4201.2.2012.MB wezwano pełnomocnika do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach o braki formalne. Pismem z 26.10.2012 r., znak: IROS7-442/27-8/12 pełnomocnik zwrócił się z prośbą o wypózyczenie przedłożonych wraz z wnioskiem z 09.10.2012 r. map ewidencyjnych i wypisów z ewidencji gruntów. Pismem z 26.10.2012 r., znak: WOO-II.4201.2.2012.MB ten organ wypózyczył wnioskowe mapy ewidencyjne. 31.10.2012 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie czyniąc zażość wezwaniu. Wraz z uzupełnieniem zwrócono wypózyżone mapy ewidencyjne wraz z wypisami z ewidencji gruntów.

Ponadto, pismem z 12.11.2012 r., znak: WOO-II.4201.2.2012.MB tut. organ wezwał do doprecyzowania kwalifikacji przedmiotowego przedsięwzięcia zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z 9.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397). Pismem z 20.11.2012 r., znak: IROS7-442/27-12/12 pełnomocnik Inwestora udzielił wyjaśniającej odpowiedzi.

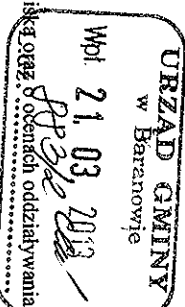
Przedmiotowe przedsięwzięcie wiąże się z przebudową przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 58 rozporządzenia Rady Ministrów z 9.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), a zatem zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

W związku z tym, iż planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym, a także ze względu na to, że na terenie województwa wielkopolskiego znajduje się największa część terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, zgodnie z art. 75 ust. 5 i 6 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu.

W toku postępowania, na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), pismem z 02.01.2013 r., znak: WOO-II.4201.2.2012.MB wnioskodawca został zobowiązany do przedstawienia wyjaśnień do karty informacyjnej przedsięwzięcia. 21.01.2013 r. oraz 14.02.2013 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie oraz wyjaśnienia czyniące zażość wezwaniu.

Pismem z 14.02.2013 r., znak: WOO-II.4201.2.2012.MB tut. organ zwrócił się z prośbą o przedłożenie dodatkowych egzemplarzy karty informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnienia, z uwagi na konieczność załączenia tych dokumentów do wystąpienia o opinię do Państwowego Inspektora Sanitarnego w Kępnie, Kluczborku i Ostrzeszowie. Wraz z pismem z 15.02.2013 r., znak: IROS7-0815/POIIS7.1-79/04/13 przedłożono dodatkowe dokumenty.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko pismem z 20.02.2013 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kępnie, Kluczborku i Ostrzeszowie o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i, w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

planowanego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kępnie pismem z 01.03.2013 r., znak: ON.NS-72/2-8/13. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kluźniku pismem z 04.03.2013 r., znak: NZ/MCh-4325-5/13 oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrowie pismem z 07.03.2013 r., znak: ON.ZNS-72/4-06/13 zajęli jednoznaczne stanowisko, iż nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i odstąpili od określenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z tym, iż obszar inwestycji obejmuje częściowo tereny województwa opolskiego, pismem z 20.02.2013 r., na podstawie art. 75 ust. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o zajęcie stanowiska co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. 08.03.2013 r. do tegoż organu wpłynęło pismo z 05.03.2013 r., znak: WOOŚ.074.1.4.2013.MJ, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu wyjaśnił, iż wziął pod uwagę zakres planowanego przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie, charakter i skalę oddziaływania na środowisko i uwzględniając łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ww. ustawy wyraził opinię, iż nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, w odniesieniu do województwa opolskiego.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z Kłip pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zawartych w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdzono, co następuje.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt. 1 ww. ustawy dotyczącego zakresu i charakteru planowanego przedsięwzięcia organ zważył, iż przedmiotowe przedsięwzięcie polega na polepszeniu jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluźnik – Ostrowie.

Zakres planowanych prac na linii kolejowej nr 272, na odcinku od km -0,343 do km 59,710 obejmuje:

1) wymieniane nawierzchni wraz z udrożnieniem rowów odwadniających na:

- a) stacji Kluźnik:
 - w torze nr 1 w km -0,343 – 1,300;
 - w torze nr 2 w km -0,253 – 1,260;
- b) szlaku Kluźnik – Krzyżna:
 - w torze nr 1 w km 1,300 – 5,979;
 - w torze nr 2 w km 1,260 – 6,020;
- c) stacji Krzyżna:
 - w torze nr 1 w km 5,979 – 7,492;
 - w torze nr 2 w km 6,020 – 7,456;
- d) szlaku Krzyżna – p.o. Biskupice:
 - w torze nr 1 w km 7,492 – 11,023;
 - w torze nr 2 w km 7,456 – 10,982;
- e) p.o. Biskupice:
 - w torze nr 1 w km 11,023 – 12,692;
 - w torze nr 2 w km 10,982 – 12,728;
- f) szlaku p.o. Biskupice – Byczyna:
 - w torze nr 1 w km 12,692 – 15,193;
 - w torze nr 2 w km 12,728 – 15,153;

3 z 10

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

g) stacji Byczyna

- w torze nr 1 w km 15,193 – 16,574;
- w torze nr 2 w km 15,153 – 16,606;

h) szlaku Byczyna – Kępno

- w torze nr 1 w km 16,574 – 22,898;
- w torze nr 2 w km 16,606 – 22,941;

i) stacji Kępno

- w torze nr 1 w km 22,898 – 25,680;
- w torze nr 2 w km 22,941 – 25,680;

j) szlaku Kępno – Łęka Opatowska

- w torze nr 1 w km 25,680 – 29,933;

k) stacji Łęka Opatowska, w torze nr 1 w km 29,933 – 31,324;

l) szlaku Łęka Opatowska – Stupia, w torze nr 1 w km 31,324 – 34,312;

m) stacji Stupia, w torze nr 1 w km 34,312 – 36,007;

n) szlaku Stupia – Hanulin, w torze nr 1 w km 36,007 – 41,747;

o) stacji Hanulin, w torze nr 1 w km 41,747 – 43,146;

p) szlaku Hanulin – Domanin, w torze nr 1 w km 43,146 – 46,106;

q) stacji Domanin, w torze nr 1 w km 46,106 – 47,589;

r) szlaku Domanin – Ostrowie, w torze nr 1 w km 47,589 – 57,849;

s) stacji Ostrowie, w torze nr 1 w km 57,849 – 58,877;

t) szlaku Ostrowie – Antonin, w torze nr 1 w km 58,877 – 59,710;

2) naprawy peronów z przystosowaniem do wysokości 55 cm wraz z naprawą podtorza na:

a) stacji Krzyżna

- w torze nr 1 w km 6,170 – 6,436;
- w torze nr 2 w km 6,170 – 6,436;

b) stacji Biskupice

- w torze nr 1 w km 11,128 – 11,356;
- w torze nr 2 w km 11,150 – 11,372;

c) stacji Byczyna

- w torze nr 1 w km 16,080 – 16,323;
- w torze nr 2 w km 15,813 – 16,070;

d) stacji Łęka Opatowska, w torze nr 1 w km 23,298 – 23,592;

e) stacji Stupia, w torze nr 1 w km 30,114 – 30,371;

f) stacji Stupia, w torze nr 1 w km 35,355 – 35,583;

g) p.o. Kępno (bez naprawy podtorza), w torze nr 1 (peron nr 2) w km 40,845 – 41,240;

h) stacji Domanin (bez naprawy podtorza), w torze nr 1 (peron nr 2) w km 47,041 – 47,280;

i) stacji Ostrowie, w torze nr 1 (peron nr 2) w km 57,995 – 58,123;

3) wymieniane rozjazdy na:

a) stacji Kluźnik

- w torze nr 1, rozjazdy nr 160, 197, 203;
- w torze nr 2, rozjazdy nr 158, 161, 198, 199, 201;

b) stacji Krzyżna

- w torze nr 1 rozjazdy nr 1, 5, 7, 12, 13 i 16;
- w torze nr 2 rozjazdy nr 2, 3, 4, 14 i 15;

c) stacji Byczyna

- w torze nr 1 rozjazdy nr 2, 3, 5, 15, 18 i 9;
- w torze nr 2 rozjazdy nr 1, 6, 7, 16, 17 i 20;

d) stacji Kępno

- w torze nr 1 rozjazdy nr 1, 4, 13 i 14;

4 z 10

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

- w torze nr 2 rozjazdy nr 2, 3, 5, 11, 12 i 15;
- e) stacji Łęka Opatowska – nr 1, 4, 20 i 28;
- f) stacji Hanulin – nr 5, 6, 7, 9, 38, 45 i 46;
- g) stacji Domanin – nr 1, 5, 6, 15, 16 i 19;
- h) stacji Ostrzeszów – nr 2, 7, 33 i 36.
- 4) likwidację stacji Stupia – zamiana na p.o. (przystanek osobowy), w zakresie której wechodzi:
 - a) likwidacja 17 szl. rozjazdów oraz tor nr 3 i 4 i zeberek ochronnych 3a i 3b, 4a i 4b;
 - b) w miejsce zlikwidowanych rozjazdów w torze nr 1 (nr 2, 3, 5, 10, 14 i 15) zabudowa toru;
 - c) w miejsce zlikwidowanych rozjazdów w torze nr 2 (nr 1, 6, 7, 12 i 13) zabudowa toru;
 - d) zmianę kategorii przejazdu z kat. A na kat B w km 34,352; 34,988; 35,592 oraz w km 38,287;
- 5) naprawę przejazdów polegającą na wymianie nawierzchni przejazdu wraz z dojazdami i wykonaniem odwodnienia przejazdów w km: 3,714; 4,561; 5,100; 5,511; 6,371; 10,045; 10,697; 11,393; 12,432; 13,438; 14,334; 20,272; 20,712; 21,827; 22,876; 23,235; 27,102; 27,856; 28,882; 29,917; 31,533; 34,352; 34,988; 35,592; 38,287; 41,676; 43,015; 44,144; 44,948; 46,584; 47,288; 49,059; 49,442; 53,207; 55,077; 57,902; 58,657;
- 6) naprawę kładki dla pieszych na stacji Kluczbork w km - 0,059;
- 7) naprawę mostów w km: 0,227; 4,010; 5,311; 10,374; 12,754; 19,997; 22,980; 29,578; 37,089; 37,514; 42,580;
- 8) naprawę scianki oporowej w km 43,973;
- 9) naprawę wiaduktów drogowych w km: 17,562; 39,876; 40,077; 40,535; 40,901; 40,966; 50,610; 51,268; 51,988; 53,679; 57,602;
- 10) naprawę przepustów w km: 1,655; 2,190; 7,152; 7,613; 8,997; 9,579; 10,972; 12,175; 13,289; 14,600; 17,038; 17,539; 17,967; 19,649; 20,659; 23,536; 26,681; 27,451; 27,839; 28,228; 31,082; 31,728; 32,562; 33,383; 33,878; 35,052; 36,315; 36,634; 38,721; 40,272; 40,657; 40,697; 42,080; 43,565; 45,352; 46,099; 48,452; 48,950; 50,640; 51,749; 53,065; 53,600; 54,740; 55,102; 57,592; 58,824;
- 11) wymianę głowic sygnalizatorów na przejazdach w km: 6,371; 23,235; 29,917; 32,902; 41,676; 44,948; 49,442; 57,902; 58,657;
- 12) wymianę elementów sieci trakcyjnej na szlaku Kluczbork-Krzywizna, na szlaku Krzywizna-Biskupiec, szlak Biskupiec-Byczyna, na szlaku Byczyna-Kosów, stacja Kosów, szlak Kosów-Łęka Opatowska, szlak Łęka Opatowska-Stupia, stacja Stupia, szlak Stupia-Hanulin, stacja Hanulin, szlak Hanulin-Domanin, stacja Domanin, szlak Domanin-Ostrzeszów, stacja Ostrzeszów;
- 13) naprawę budynków nastawni - dwóch budynków nastawni (Kb4 i Kb6) na stacji Kluczbork, budynku nastawni wykonawczej na stacji Krzywizna oraz nastawni dysponującej znajdujących się w budynku dworowym stacji Krzywizna, nastawni dysponującej Bc na stacji Byczyna;
- 14) pozostałe roboty polegające m.in. na: wymianie elementów oświetlenia przejazdów kolejowych oraz peronów.

Roboty budowlane obejmować będą: rozbioruki torów i rozjazdów, nawierzchni przejazdów drogowych oraz urządzeń towarzyszących (np. instalacje przytorowe energetyczne i zabezpieczenia ruchu kolejowego); ułożenie nowej nawierzchni torów i rozjazdów, montaż nowej nawierzchni przejazdów drogowych; oczyszczanie i uzupełnianie podsypek; wzmocnienie podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronno-filtracyjnej; oczyszczenie i naprawa uszkodzonych elementów odwodnienia (odbudowa rowów bocznych), roboty towarzyszące i porządkowe, instalacja urządzeń przytorowych, napędów

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

rozjazdowych; roboty budowlane na obiektach inżynierskich.

Planowana inwestycja ma na celu przywrócenie na odcinku linii kolejowej Kluczbork – Ostrzeszów, od km -0,343 do km 59,710 pierwotnych parametrów dwutorowej linii kolejowej nr 272 tj. prędkości przejazdów pociągów pasażerskich 120 km/h. Formalne przedmiotowa linia jest przystosowana do takich prędkości, jednak ze względu na zły stan nawierzchni torowej oraz obiektów inżynierskich wprowadzono liczne ograniczenia prędkości. Prace związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzone będą w ramach zajmowanego pasa gruntu. Nie planuje się zmiany sposobu użytkowania terenu w obrębie i w sąsiedztwie linii kolejowej.

Zgodnie z informacjami zawartymi w piśmie nr IR057-0815/POI/57.1-79/01/13 z dnia 15.01.2013r. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe prognozuje, że natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku linii, po zakończeniu prac modernizacyjnych kształtować się będzie na poziomie zbliżonym do stanu aktualnego, tj.: w porze dziennej 22 pociągi towarowe i 10 osobowych, w porze nocnej 11 pociągów towarowych i 2 osobowe.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystane zostaną materiały i surowce, m.in. szyny stalowe, podkłady strunobetonowe lub drewniane, podsypka tłuczniowa, warstwa ochronna z niesortu, geowłókna. Na etapie eksploatacji wykorzystanie surowców i materiałów będzie nieznaczne, wiązać się będzie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia oraz wielkość zajmowanego terenu, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a ww. ustawy, należy stwierdzić, iż szacowana powierzchnia zajmowana pod omawiany odcinek linii kolejowej wynosi ok. 260 ha i nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu obecnego.

W związku z zapisami art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e cyt. ustawy, dotyczących ryzyka wystąpienia poważnej awarii, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. h ww. ustawy zwano, iż obszar inwestycji obejmuje na terenie województwa wielkopolskiego gminy Kluczbork i Byczyna, Kępno i Ostrzeszów, a na terenie województwa opolskiego gminy Kluczbork i Byczyna.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b ww. ustawy należy stwierdzić, iż z uwagi na lokalizację inwestycji w odległości ponad 90 km od granicy państwa, wyklucza się ewentualne transgraniczne oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e ww. ustawy stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją inwestycji będą krótkookresowe i ustaną po zakończeniu jej realizacji.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d ww. ustawy należy stwierdzić, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze obniżeniem wielkości emisji hałasu i poprawą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji.

Inwestor przedstawił wyniki pomiarów hałasu przedmiotowej linii kolejowej przeprowadzonych w 2008 roku i tym samym wykazał, iż hałas generowany przez pociągi nie przekracza poziomów dopuszczalnych, określonych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz. 826 ze zm.). Ponadto, z informacji zawartych w Kip wynika, że planowane zmiany technologiczne w postaci wymiany podkładów drewnianych na betonowe, wymiany szyn na szyny bezszyskowe, uzupełnienia

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

tłucznią, wymiany podłożaziadnię, wymiany rozjazdów - w stosunku do obecnych rozwiązań, pozwolą na ograniczenie hałasu eksploatowanej linii kolejowej o ok. 7 dB.

W związku z powyższym, a także mając na uwadze fakt, że Inwestor nie przewiduje znaczących zmian w natężeniu ruchu po przedmiotowej linii kolejowej, stwierdzono, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie przyczyną ponadnormatywnej emisji hałasu na tereny podlegające ochronie przed hałasem. Nie będzie zatem stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska na terenach chronionych zostaną dotrzymane.

Okresowe oddziaływania akustyczne w fazie realizacji inwestycji powodowane będą pracą ciężkich maszyn do robót torowych, tj.: podbijanie torów i rozjazdów, profilarek, żurawi kolejowych, dźwigów układowych oraz urządzeń typu: wiertarki do szyn, szlikerki i młoty udarowe. Oprócz tego istotny wpływ będą mieć ładowarki, spycharki, koparki. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. W związku z tym prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie wykonywane będą głównie w porze dziennej (6:00-22:00). Uciążliwości te ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Na etapie prac budowlanych związanych z poprawą stanu technicznego linii kolejowej nr 272, na odcinku Kluczbork-Ostrzeszów może nastąpić zwiększona emisja substancji do powietrza. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów, maszyn i urządzeń pracujących przy wykonywaniu robót. Emisje te będą miały charakter miejscowy, okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa linia kolejowa jest zelektryfikowana i zgodnie z zapisami Kip nie będzie prowadzono po niej ruch pojazdów spalinowych, jej eksploatacja nie będzie znacząco oddziaływać na stan jakości powietrza. Źródłem emisji substancji do powietrza będzie jedynie proces spalania paliw w silnikach pojazdów spalinowych podczas pracy manewrowej na stacjach oraz ewentualna emisja substancji w trakcie prac naprawczych prowadzonych na przedmiotowym odcinku linii kolejowej. Będzie to jednak emisje chwilowe, pomijalne i nie będą wpływać na stan powietrza w rejonie linii kolejowej nr 272.

Gospodarowanie odpadami winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21) oraz przepisami szczegółowymi. Inwestor zapewni odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów oraz poddanie odpadów w pierwszej kolejności odzyskowi co przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. Miejsca magazynowania odpadów będą odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych będą również zadaszone, utwardzone i uszczelnione w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnymi wyciekami. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, iż w trakcie realizacji inwestycji powstawać będą odpady, takie jak tłuczeń torowy oraz odpady z drewna w tym podklatki kolejowe, które mogą być zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Zgodnie z zapisami karty odpady te będą badane na zawartość substancji niebezpiecznych, co pozwoli na ich właściwe zagospodarowanie.

Linia kolejowa nr 272, na odcinku od stacji Kluczbork do km ok. 2,300, znajduje się w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 324 Dolina Kopalna Kluczbork. Ponadto, w km od ok. 21,000 do 23,000 przecina GZWP nr 311 Zbiornik Rzeki Prosa. W odległości ponad 1 km od końca przedmiotowego zadania w okolicy stacji Ostrzeszów znajduje się GZWP nr 303 Pradolina Barycz-Głogów. Są to zbiorniki czwartorzędowe, bez

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

wyraznie wykształconej izolacji od powierzchni terenu. Z zapisów Kip wynika, że przedmiotowa inwestycja znajduje się poza strefami ochronnymi wód podziemnych, a zakres prac przewidzianych w ramach przedmiotowej inwestycji nie będzie powodował przekształcenia lub zmiany sposobu wykorzystania terenu obecnie zajmowanego oraz terenów sąsiednich. Prace prowadzone będą w obecnie zajmowanym pasie gruntu po istniejącym śladzie linii kolejowej, bez zmiany niwelety. Roboty torowe wykonywane będą przy użyciu maszyn torowych w obszarze korony torowiska.

W zakresie prac ziemnych związanych ze środowiskiem gruntowo-wodnym, roboty budowlane obejmować będą wzmocnienie podłoża poprzez wbudowanie warstwy ochronno-filtracyjnej, zapewniającej stabilizację podsypty tłuczniowej. Ponadto, prowadzone będą prace budowlane na obiektach inżynierskich, w tym ścianie oporowej w km 43,973 polegające m.in. na uzupełnieniu ubytków, naprawie izolacji i zabezpieczeniu antykorozyjnym.

Analiza uzupełnienia Kip wykazała, że prace prowadzone na obiektach inżynierskich, tj. mostach i przepustach nie wpłyną na przepływy cieków powierzchniowych, gdyż nie będą ingerować w istniejące parametry przepustowości. Zatem zachowane zostaną istniejące kierunki przepływu wód powierzchniowych, i tym samym podziemnych.

Realizacja prac budowlanych wiązać się będzie z wykorzystaniem kruszyw naturalnych w postaci podsypty tłuczniowej oraz do wbudowania warstw podłoża. Z uzupełnienia do Kip wynika, że magazynowanie materiałów i surowców prowadzone będzie na już zagospodarowanych terenach kolejowych w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu. Ponadto wyjaśniono, że większość materiałów budowlanych, szczególnie tłuczeń, wbudowywana będzie niezwłocznie po przewiezieniu na plac budowy, bez dodatkowego magazynowania. Analiza dokumentacji wykazała, że inwestycja na etapie jej realizacji wyposażona będzie w środki, służące do neutralizacji potencjalnych wycieków substancji niebezpiecznych do środowiska związanych z eksploatacją maszyn roboczych i transportowych. Rozwiązywanie to stanowić będzie minimalizację ryzyka zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych i powierzchniowych. Ponadto, do prac wykorzystywane będą maszyny i urządzenia sprawne technicznie, których stan będzie kontrolowany podczas prowadzonych prac, aby ograniczyć do minimum ryzyko wystąpienia wycieków.

Wobec powyższego, w związku z planowanymi robotami, mającymi na celu przywrócenie konstrukcyjnych parametrów linii, uwzględniając rozwiązania na etapie realizacji, należy stwierdzić, iż inwestycja nie będzie swoim zakresem oddziaływać negatywnie na wody podziemne, w tym GZPW, znajdujące się w sąsiedztwie przedmiotowego zadania.

W ramach prowadzonych prac zastosowanie zostanie standardowe odwodnienie w postaci bocznych rowów ziemnych, którymi wody opadowe i roztopowe, podobnie, jak ma to miejsce obecnie, odpływać będą, w zależności od konfiguracji terenu, do pobliskich cieków lub do rowów odprowadzających. Analiza dokumentacji wykazała, że po realizacji inwestycji nie ulegną zmianie zarówno dotychczasowe odbiorniki wód opadowych i roztopowych, wpływających z torowiska, jak również ich dotychczasowa ilość. Planowane w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia prace odwodnieniowe nie wpłyną na zmianę stosunków wodnych w rejonie linii.

Analiza Kip wykazała, że istniejące ziemne rowy, boczne są w chwili obecnej zaniedbane i niedrożne, co uniemożliwia pełnienie przez nie funkcji odprowadzalnika wód opadowych i roztopowych z torowiska. Z tego względu, w ramach inwestycji zostaną one odbudowane i udrożnione poprzez oczyszczenie z zalegającego mułu, gałęzi oraz porastającej je roślinności krzewiastej.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z zapotrzebowaniem na wodę na cele technologiczne oraz socjalno-bytowe, związane z koniecznością zaspokojenia potrzeb zatrudnionych pracowników. Woda dostarczana będzie na miejsce inwestycji z istniejącej na analizowanym terenie sieci wodociągowej lub też, w przypadku braku takiej możliwości, dowożona będzie transportem kołowym, przystosowanym do przewożenia wody. Zgodnie z zapisami zawartymi w dokumentacji etap realizacji wiązać się będzie z powstaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez przebywających na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w przenośne kabiny sanitarne objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w zakresie ich wynajmu i kompleksowej obsługi zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości, wykluczające potencjalne ryzyko ich oddziaływania na środowisko wodne i gruntowo-wodne. Istnieje także możliwość korzystania z infrastruktury sanitarnej w istniejących obiektach budowlanych. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania.

W wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego ustalono, że roboty budowlane wykonywane w ramach naprawy obiektów mostowych nad rzeką Pomianką oraz Niesob nie będą wiązać się z ingerencją w koryta tych cieków. Nie ulegną zmianie dotychczasowe parametry techniczne przedmiotowych obiektów (szerokość, wysokość). W wyniku przeprowadzonych prac nie dojdzie do zmian reżimu hydrologicznego ww. rzek. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowiska wodne i gruntowo-wodne analizowanego obszaru. Zastosowanie rozwiązań przedstawionych w Kip i jej uzupełnieniu pozwoli na funkcjonowanie inwestycji w sposób nie stwarzający zagrożenia zarówno dla jakości wód powierzchniowych, jak i podziemnych.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, należy stwierdzić, że na odcinku linii znajdującym się w obrębie województwa wielkopolskiego, inwestycja przebiega przez dwa obszary chronionego krajobrazu, tj. „Wzgórze Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska” oraz „Dolina rzeki Prosnny” (dla których nie ma aktualnie obowiązujących zakazów). Najbliższy płozonimi obszarami Natura 2000 są: obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Baranów PLH300035 położony w odległości ok. 1,8 km od przedsięwzięcia oraz projektowany obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Jodły Ostrzeszowskie, położony w odległości ok. 2,4 km od modernizowanej linii. Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, planowane roboty budowlane będą polegać na odtworzeniu stanu pierwotnego linii kolejowej i będą prowadzone w ramach obecnie zajmowanego pasa gruntu. W związku z zaplanowanymi pracami może zaistnieć konieczność wycinki młodych drzew (poniżej 10 lat) lub krzewów, które porastają nasypy kolejowe. W celu minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania wycinki na środowisko przyrodnicze, będzie ona prowadzona w okresie pomiędzy 16 sierpnia a 14 marca. Uwzględniając powyższe, po analizie Kip uznano, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na gatunki lub obszary podlegające ochronie, a w szczególności na gatunki, siedliska przyrodnicze lub siedliska gatunków roślin i zwierząt stanowiących przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000, ani pogorszenia integralności ww. obszarów lub ich powiązania z innymi obszarami. W obrębie województwa opolskiego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w piśmie z 05.03.2013 r., znak: WOOS.074.1.4.2013.MJ, wyjaśnił, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie przekształconym przez człowieka, w ramach obecnie zajmowanego pasa gruntu, po istniejącym śladzie linii kolejowej, poza formami ochrony

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

w Poznaniu

przyrody zlokalizowanymi w granicach województwa opolskiego, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, z późn. zm.).

Biorąc powyższe pod uwagę oraz brak transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze, jak również czas trwania, wielkość i złożoność oddziaływania, odstąpiono od nałożenia na wnioskodawcę obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie stronom nie przysługuje zażalenie.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
/.../
Jolanta Ratajczak