



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOS.420.22.1.2021.NH.49

Rzeszów, dnia 14 października 2021 r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Działając na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.);

- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 06 stycznia 2021 r., Pana Piotra Seget, reprezentującego PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa LCS na stacji Wola Baranowska LHS” realizowanego w ramach projektu „Opracowanie dokumentacji projektowej i rozbudowa lokalnego centrum sterowania na stacji Wola Baranowska”, oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) karty informacyjnej przedsięwzięcia zawierającej dane określone w art. 62 a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, wraz z uzupełnieniami,
- 2) mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie ono oddziaływać,
- 3) poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej, obejmującej teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz teren, na który będzie ono oddziaływać,

orzekam

STWIERDZAM brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa LCS na stacji Wola Baranowska LHS**” realizowanego w ramach projektu „**Opracowanie dokumentacji projektowej i rozbudowa lokalnego centrum sterowania na stacji Wola Baranowska**”, o ile spełnione będą następujące warunki:

1. Usunięciu podlegają będą wyłącznie zakrzaczenia/drzewa bezpośrednio kolidujące z inwestycją. Zakres wycinki zieleni średniej i wysokiej przeznaczonej do usunięcia obejmie powierzchnię do ok. 1,83 ha. Wycinka zostanie przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku zaistnienia konieczności przeprowadzenia wycinki w ww. okresie lęgowym, możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo/krzew nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do

momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.

2. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki (wraz ze strefą korzeniową) znajdujące się w najbliższym otoczeniu planowanych prac zostaną zabezpieczone na etapie realizacji robót. W tym celu należy osłaniać pnie drzew narażone na kolizję ze sprzętem mechanicznym za pomocą desek i mat słomianych. Pod drzewami nie będą składowane materiały budowlane oraz ziemia. Krzewy zostaną wyгородzone, w sposób uniemożliwiający ich uszkodzenie.
3. Po zakończeniu robót zostanie wykonany demontaż zabezpieczeń drzew/krzewów.
4. Podczas prowadzenia prac ziemnych, plac robót należy odpowiednio zabezpieczyć, aby uniknąć tworzenia pułapek dla zwierząt głównie płazów i małych ssaków. Wykopy, zagłębienia terenu i tym podobne obiekty niezasypane/niezagospodarowane w danym dniu roboczym, mogące stanowić pułapkę dla drobnych i średnich zwierząt, należy odpowiednio zabezpieczyć, np. szczelnie przykryć/wyгородzić po każdym zakończonym dniu pracy. Codziennie rano, przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac, należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. W przypadku takiego stwierdzenia należy je niezwłocznie odłowić i przenieść poza teren realizacji przedsięwzięcia w odpowiednie siedlisko.
5. Umocnienia dna rowów zostaną wykonane z płytkich korytek np. typu „Gara”, tak aby nie tworzyć pułapek dla małych i średnich zwierząt.
6. Istniejący rów znajdujący się wzdłuż projektowanego toru nr 22, zostanie udrożniony i oczyszczony i posłuży do odwadniania ww. toru. Równoległe do projektowanego toru nr 52 zostanie przebudowany istniejący rów, który posłuży do odwodnienia toru nr 52.
7. Odwodnienie nowoprojektowanej linii torów oparte będzie na systemach otwartych (odwodnienia liniowe) takich jak korytka kolejowe oraz drogowe.
8. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z systemów odwodnieniowych będzie zapewnione projektowaną kanalizacją deszczową, doprowadzoną do istniejącej kanalizacji.
9. Prace budowlane związane z realizacją zadania prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej (tj. w godz. od 06.00 do 22.00). Ograniczenie to nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, nie pozwalającej na ich przerwanie.

Inwestor: PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., ul. Szczebrzeska 11, 22-400 Zamość

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 06 stycznia 2021 r., Pana Piotra Seget, reprezentującego PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa LCS na stacji Wola Baranowska LHS” realizowanego w ramach projektu „Opracowanie dokumentacji projektowej i rozbudowa lokalnego centrum sterowania na stacji Wola Baranowska”.

Do wniosku dołączono wymagane prawem dokumenty, m.in.: Kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem 213/2021.

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

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 73 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji

o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, tj.: „*linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km*” w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, na podstawie art. 75 ust. 1, pkt 1, lit. t ww. ustawy jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji, gdyż jest to inwestycja w zakresie linii kolejowej.

Liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, do doręczeń korespondencji zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Po otrzymaniu wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 19 stycznia 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.1.2021.NH.3 wezwał pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia braków formalnych. Stosowne uzupełnienie zostało przedłożone w dniu 16 lutego 2021 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, obwieszczeniem z dnia 19 lutego 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.1.2021.NH.7, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 10 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.1.2021.NH.10, zobowiązał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 28 maja 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.1.2021.NH.17, zwrócił się z prośbą o przedłożenie informacji czy Pełnomocnik Inwestora zamierza przedłożyć uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia, gdyż w ww. wezwaniu został wskazany termin na przedłożenie uzupełnienia do 30 kwietnia 2021 r. Wymaganych uzupełnień, Pełnomocnik Inwestora dokonał w dniu 02 czerwca 2021 r.

Przy piśmie z dnia 11 czerwca 2021 r., znak: Nr WR1c-226LWB-48/2021 Prezes Zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., Pan Zbigniew Tracichleb ustanowił dodatkowego Pełnomocnika Pana Andrzeja Krawczyk.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 6a ust.1 oraz art. 64 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismami z dnia 21 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.1.2021.NH.23 i WOOŚ.420.22.1.2021.NH.24 zwrócił się odpowiednio do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, z prośbą o wydanie opinii dotyczących potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, w opinii z dnia 30 czerwca 2021 r., znak: RZ.RZŚ.435.45.2021.JJ, stwierdził brak obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, o ile spełnione będą określone przez niego warunki, które zostały ujęte w niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu w opinii z dnia 08 lipca 2021 r., znak: PSNZ.465.21.2021, uznał, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ponieważ realizacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 05 lipca 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.1.2021.NH.27, zobowiązał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia.

W związku z wygaśnięciem w dniu 06 lipca 2021 r. pełnomocnictw dla Pana Piotra Seget i Pana Andrzeja Krawczyk, zostało przy piśmie z dnia 06 lipca 2021 r., znak: ELK 1214/2021/P-1514 przedłożone pełnomocnictwo tylko dla Pana Andrzeja Krawczyk.

W związku z ponownym wezwaniem do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia, Pełnomocnik Inwestora dokonał uzupełnień w dniu 10 sierpnia 2021 r.

W związku z przedłożonym uzupełnieniem karty informacyjnej przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 6a ust.1 oraz art. 64 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismami z dnia 11 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.22.1.2021.NH.36 i WOOŚ.420.22.1.2021.NH.37 zwrócił się odpowiednio do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, z prośbą o ponowne wydanie opinii dotyczących potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, w piśmie z dnia 23 sierpnia 2021 r., znak: RZ.RZŚ.435.45.2021.BD podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 30 czerwca 2021 r., znak: RZ.RZŚ.435.45.2021.JJ.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu zawiadomieniem z dnia 24 sierpnia 2021 r., znak: PSNZ.465.21.2021 poinformował o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 14 września 2021 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu w opinii z dnia 13 września 2021 r., znak: PSNZ.465.30.2021, uznał, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ponieważ realizacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi.

Podczas analizy informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ust. 1 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.

Inwestycja zostanie zrealizowana w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, na granicy powiatów mieleckiego i tarnobrzęskiego, w gminach Padew Narodowa (obręby Padew Narodowa i Zachwiejów) oraz gminie Baranów Sandomierski (obręby Knapy i Durdy). Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje teren zlokalizowany w rejonie stacji Wola Baranowska LHS. Zakres objęty projektem zawiera się pomiędzy km 194,000, a km 198,300 linii nr 65. Jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana (trakcja spalinowa) szerokotorowa o prześwicie toru 1520 mm. Linia ma charakter towarowy i obsługuje przewozy kontenerowe, masowe, w tym materiały sypkie. Na stacji znajduje się sieć torów bocznych wyciągowych i odstawczych, przy których zlokalizowane są place ładunkowe, punkty za i wyładunkowe, w tym punkt do rozładunków materiałów sypkich.

Zakres prac obejmuje m.in.:

1. Przebudowę układu torowego stacji w celu jego optymalizacji, to jest dostosowania do bieżących i przewidywanych czynności wykonywanych na stacji.
2. Budowę nowej nawierzchni torowej w miejscach likwidowanych rozjazdów.
3. W miejscach budowy nowej nawierzchni, na odcinkach torach głównych gdzie moduł odkształcenia jest mniejszy niż 60 MPa przewiduje się wykonanie wzmocnień podtorza tak, aby uzyskać wartości modułu minimum 100 MPa. Dla torów stacyjnych planuje się wykonanie wzmocnień w lokalizacjach, gdzie moduł odkształcenia jest obecnie mniejszy niż 40 MPa – tu projektowane wzmocnienie musi pozwolić na osiągnięcie modułu odkształcenia min. 80 MPa.
4. Odtworzenie, oczyszczenie, udrożnienie lub wykonanie prawidłowego systemu odwodnienia wzdłuż nowoprojektowanych torów.
5. Budowę drogi o długości ok. 53,7 m z placem do zawracania w rejonie toru nr 81.

6. Budowę chodnika wraz z przejściem na istniejącym przejeździe kolejowo-drogowym w km 195,175.
7. Budowę nowego budynku nastawni dysponującej LCS WB.
8. Rozbiórkę nastawni dysponującej i wykonawczej.
9. Demontaż istniejących i zabudowa nowych urządzeń SRK.
10. Włączenie przejazdu w km 195,175 do zdalnego sterowania z nowej nastawni LCS.
11. Budowę nowych urządzeń teletechnicznych, kanalizacji kablowej, telewizji użytkowej TVU, budowę masztu radioł łączności.
12. Budowę EOR, zasilanie obiektów i urządzeń srk.
13. Budowę nowej linii oświetleniowej LED.
14. Wycinkę drzew/ krzewów.

Na stacji Wola Baranowska przewiduje się zabudowę nowego budynku nastawni, w której docelowo ma zostać zlokalizowane centrum LCS dla obszaru „Wola Baranowska”. Projektuje się nowy budynek nastawni dysponującej LCS w km ok. 196,777. Projektowany budynek będzie pełnił funkcję nastawni kolejowej LCS. Program funkcjonalny budynku obejmuje pomieszczenia techniczne przeznaczone do wspierania obsługi ruchu kolejowego (t.j. przekąźnikownia, magazyn, agregatorownia, pomieszczenie teletechniczne i telekomunikacyjne itp.) oraz pomieszczenia przeznaczone do pracy pracowników nastawni (tj. nastawnicownia, pomieszczenie socjalne, warsztaty). W skład stacji Wola Baranowska LHS wejdą następujące tory: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 22, 23, 52, 55, 57 i 59.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw i energii. Materiały, jakie wykorzystane będą podczas planowanej budowy to m.in.: masy ziemne, podsypka, tłuczeń torowy, betonowe podkłady kolejowe, szyny, rury drenażowe z elementami odwodnienia, prefabrykowane elementy zasilania, urządzenia techniczne oraz srk (kable miedziane i światłowodowe), w ilościach typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć.

Wpływ na powietrze na etapie budowy związany będzie z pyleniem powstającym podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, emisją spalin pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu. Ww. uciążliwości nie spowodują trwałych zmian w środowisku. Na tym etapie nastąpi okresowe zwiększenie emisji spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pylenie z terenów objętych pracami demontażowymi i budowlanymi. Oddziaływania te wystąpią na etapie realizacji przedsięwzięcia, dlatego nie będą powodowały długotrwałych uciążliwości. W celu ograniczenia emisji niezorganizowanej przewiduje się eliminowanie pracy na biegu jałowym silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu, prędkość ruchu pojazdów w rejonie inwestycji zostanie ograniczona oraz terenu budowy będzie zraszany wodą.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej infrastruktury kolejowej bezpośrednio emisje zanieczyszczeń powietrza wynikać będą przede wszystkim ze spalania paliw w silnikach lokomotyw spalinowych oraz z eksploatacji urządzeń infrastruktury. Przewiduje się minimalny spadek emisji spalin z lokomotyw w wyniku zakładanej poprawy warunków torowych, która wpłynie pozytywnie na płynność i ekonomię jazdy. Zakłada się, że eksploatacja inwestycji nie będzie znacząco oddziaływać na stan jakości powietrza i nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych w tym zakresie norm.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi okresowe pogorszenie klimatu akustycznego w związku z pracami rozbiórkowymi, ziemnymi (z wykorzystaniem koparkoładowarki, dźwigu samojezdnego, kafara, sprężarki, agregatu prądotwórczego) oraz transportem m. in. niezbędnych materiałów i urządzeń. Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przemijający, okresowy, lokalny (przewiduje się postępowy charakter prac) i ustąpią z chwilą zakończenia ww. prac. W niniejszej decyzji dodano wyłączenie, iż ograniczenie prac do pory dziennej nie dotyczy robót wynikających z technologii już trwających prac, nie pozwalających na ich przerwanie.

Na etapie realizacji zadania wystąpią również emisje drgań i wibracji, wynikające przede wszystkim z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego. Ruch pojazdów budowlanych będzie również dodatkowym źródłem drgań. Jak wyjaśniono w dokumentacji, przewiduje się stosowanie sprawnych maszyn i urządzeń budowlanych o niskim poziomie drgań.

Zgodnie z informacjami w przedłożonej dokumentacji, najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym w rejonie rozpatrywanej linii kolejowej, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) to:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB oraz 56 dB w porze nocy;
- tereny zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 65 dB oraz 56 dB w porze nocy.

Najbliższe budynki mieszkalne położone są w odległości od ok. 50 m od planowanego przedsięwzięcia (obręb Zachwiejów i Durdy).

Zgodnie z wyjaśnieniami w dokumentacji, w związku z realizacją zadania nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu pojazdów szynowych, które wynosi obecnie: 10 pociągów w porze dnia oraz 6 pociągów w porze nocy.

Ponadto, w ramach przedsięwzięcia planuje się zastosowanie odcinkowo nawierzchni bezстыkowej:

- przy budowie toru wyciągowego nr 52 od km ok. 196,769 do km ok. 197,338,
 - przy budowie toru wyciągowego nr 22 od km ok. 195+200 do km ok. 195,564,
 - przy przebudowie toru nr 59 od km ok. 196,708 do km ok. 198,851,
 - przy przebudowie toru nr 74 od km ok. 196,948 do km ok. 197,105,
- na ww. odcinkach zastosowane zostaną także podkłady strunobetonowe z przytwierdzeniem sprężystym szyn, warstwa ochronna i nowa podsypka tłuczniowa.

Jak wyjaśniono w uzupełnieniu KIP, w wyniku realizacji zadania nie powstaną żadne nowe źródła hałasu, nie przewiduje się zmian w procesie załadunku i wyładunków towarów, natężenie ruchu pojazdów na projektowanej drodze dojazdowej, przewidzianej jako dojazd do placu zawracania, szacowane jest na poziomie kilku przejazdów w ciągu doby. Zamierzenie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

Uwzględniając powyższe, uznano, iż w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia, nie dojdzie do przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższych terenach chronionych pod względem akustycznym.

Wschodnia część inwestycji znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 425 „Zbiornik Dębica - Stalowa Wola – Rzeszów”. Przedmiotowe zadanie znajduje się poza terenami narażonymi na niebezpieczeństwo wystąpienia powodzi. Na terenie trasy projektowanego toru oraz w jego bliskim sąsiedztwie nie znajdują się ujęcia wód i wyznaczone dla nich strefy ochronne.

Nawiązując do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 ze zm.) teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o kodach:

- PLGW2000134 będącej monitorowaną częścią wód, w dobrym stanie ilościowym i chemicznym oraz niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, bez derogacji,
- PLGW2000135 będącej monitorowaną częścią wód, w dobrym stanie ilościowym i chemicznym oraz zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, bez derogacji.

Ww. JCWPd zostały zaliczone do obszarów chronionych wyznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że na obszarze inwestycji na potrzeby koncepcji wykonano otwory badawcze w celu dokonania rozpoznania hydrogeologicznego. JCWPd o nr PLGW2000134 wchodzi w skład regionu wodnego Górnej Wisły, a na jej obszarze występują wody związane z utworami czwartorzędu, paleogenu i kredy. Na podstawie analizy otworów geotechnicznych wykonanych na obszarze stacji Wola Baranowska LHS można zauważyć, że dla projektowanych torów nr 22 i 52 w podłożu występują grunty nośne, a woda gruntowa

występuje poniżej 2 m od powierzchni terenu. Największych zmian warunków gruntowo-wodnych spodziewać się można w okresie wiosennym i jesiennym. W okresach dłuższej suszy sączenia lub ewentualne zwierciadło wody będą miały tendencję do zanikania lub zalegania głębiej.

Z przedłożonego Aneksu nr 1 do KIP wynika, że podczas realizacji prac inwestycyjnych zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji zadania nie planuje się prac odwodnieniowych oraz nie przewiduje się ingerencji w przebieg naturalnie występujących cieków.

Z dokumentacji wynika, że projektuje się odwodnienie na całej długości toru. Wzdłuż projektowanego toru nr 22 biegnie istniejący rów, który zostanie udrożniony i oczyszczony, który będzie służył do odwodnienia ww. toru nr 22. Natomiast równolegle do projektowanego toru nr 52 projektuje się przebudowę istniejącego rowu, który będzie służył do odwodnienia toru nr 52. Planowana jest przebudowa rowów wchodzących w skład odwodnienia drogowego/kolejowego w następującym zakresie:

- zakres przebudowy rowu przy torze nr 22: od km 195+190 do km 195+289, rodzaj umocnienia: korytka kolejowe płytke typu Gara bądź korytka drogowe, skarpy rowów umocnione płytami betonowymi ażurowymi na szerokości 0,7-1 m, głębokość rowu: ok. 1,1 m, pochylenie rowu: 0,3%,
- zakres przebudowy rowu przy torze nr 52: od km 196+940 do km 197+335, rodzaj umocnienia: korytka kolejowe płytke typu Gara bądź korytka drogowe, skarpy rowów umocnione płytami betonowymi ażurowymi na szerokości 0,7-1 m, głębokość rowu: ok. 0,8 m -1,3 m, pochylenie rowu: 0,2% - 0,35%,
- zakres projektowanego drenażu przy torze nr 52: od km 196+693 do km 196+753, pochylenie drenażu: 0,5%, średnica drenażu: 160 mm.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z systemów odwodnieniowych będzie zapewnione projektowaną kanalizacją deszczową, doprowadzoną do istniejącej kanalizacji. Jak wynika z treści przedłożonej dokumentacji wykonanie planowanych prac zapewni poprawienie spływu wód opadowych i roztopowych z torowiska oraz nie spowoduje zmian stosunków wodnych na działkach sąsiednich.

Podczas etapu budowy używane będą niewielkie ilości wody głównie do zraszania placu budowy, przygotowania zapraw betonowych, na cele bytowo-gospodarcze i inne. Pobór wody do celów budowlanych odbędzie się z wodociągów gminnych. Na etapie eksploatacji zapotrzebowanie na wodę nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu obecnego. Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji zadania będą gromadzone w przenośnym zbiorniku kabiny toaletowej i opróżniane przez specjalistyczną firmę.

W zakresie ochrony środowiska wodno-gruntowego stosowany będzie sprzęt sprawny technicznie, który będzie regularnie serwisowany. W przypadku stwierdzenia zanieczyszczenia na skutek wystąpienia sytuacji awaryjnej lub wycieku substancji ropopochodnych, nastąpi natychmiastowe zebranie zanieczyszczonego gruntu do szczelnego pojemnika, a następnie przekazanie go podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie transportu, zbierania, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów. Wykonawca zapewni odpowiedni dostęp do sorbentów służących do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. Plac budowy będzie utrzymywany w należytym porządku, a odpady pochodzące z procesu budowlanego będą sukcesywnie sprzątane, poddawane recyklingowi lub wtórnemu wykorzystaniu (nieliczne opakowania, palety itp.). Maszyny i sprzęt ciężki będą się poruszać wyłącznie w wyznaczonym terenie robót. Zaplecza na miejsce mas ziemnych, postojów maszyn budowlanych i środków transportu będą zlokalizowane na placu na stacji Wola Baranowska LHS.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie trzech zlewni jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- „Babulówka” o kodzie PLRW200017219299, typ 17 (potok nizinny piaszczysty), będącej monitorowaną, naturalną częścią wód w dobrym stanie i niezagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny, bez derogacji. Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony zależnych od wód, tj. obszar specjalnej

ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 oraz obszar mający dla Wspólnoty Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049,

- „Łuczek” o kodzie PLRW2000172196389, typ 17 (potok nizinny piaszczysty), będącej niemonitorowaną, naturalną częścią wód w złym stanie i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty przedłużono termin osiągnięcia ww. celu środowiskowego do 2021 r. Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszaru chronionego przeznaczonego do ochrony przedmiotów ochrony zależnych od wód, tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005,
- „Trześniówka do Karolówki” o kodzie PLRW200017219634, typ 17 (potok nizinny piaszczysty), będącej niemonitorowaną, silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika m3), w dobrym stanie i niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny, bez derogacji. Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony zależnych od wód, tj. Rezerwat Przyrody Pateraki REZ759 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005.

Teren przeznaczony pod przedsięwzięcie położony jest częściowo w granicach ww. obszaru chronionego Puszcza Sandomierska PLB180005, dla którego wyznaczono cel środowiskowy, którym jest m.in. utrzymanie lub odtworzenie właściwego stanu ochrony gatunków ptaków zależnych od wód, stanowiących przedmioty ochrony w tym obszarze, zgodnie z którym m.in. dla właściwego stanu ochrony gęsi gęgawy konieczne jest zachowanie naturalnej mozaiki mokradłowego krajobrazu, dla bociana białego - zachowanie biotopów żerowiskowych, w tym wilgotnych i podmokłych łąk i pastwisk, a pośrednio dla zachowania bazy żerowej - uwilgotnienia terenu i obfitości zabagnień i oczek wodnych w krajobrazie, dla błotniaka stawowego konieczna jest naturalna mozaika mokradłowego krajobrazu, zwykle z udziałem stawów, zbiorników wodnych, podmokłych szuwarów itp.

W ramach inwestycji nie przewiduje się działań mogących spowodować trwałe zmiany środowiska na terenie wykraczającym poza rejon inwestycji. Mając na uwadze, iż przedsięwzięcie realizowane jest na terenie zainwestowanym i przekształconym antropogenicznie oraz biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia, jego lokalizację oraz zastosowaną technologię i szereg działań minimalizujących należy stwierdzić, że planowana realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia ww. celu środowiskowego.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i zasięg oddziaływania, a także wymienione wyżej działania minimalizujące wpływ tego zadania inwestycyjnego na środowisko uznano, że zamierzenie nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne. Jednocześnie, przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Powstające odpady będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779 ze zm.). Odpady powstające podczas realizacji zadania będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach, w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się w środowisku i odbierane przez uprawnionego odbiorcę w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania. Powstające odpady, tak jak dotychczas, związane będą z utrzymaniem linii kolejowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Odpady powstające na etapie eksploatacji będą na bieżąco odbierane przez uprawnionego odbiorcę w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania.

Przedsięwzięcie znajduje się częściowo (wschodnia część inwestycji o powierzchni ok. 10 ha) w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005.

Ponadto, przedsięwzięcie częściowo znajduje się w granicach głównego korytarza

ekologicznego – Korytarza Południowego (GKPd-7 – Puszcza Sandomierska), wyznaczonego w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R.W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J.M., Zalewska H., Pilot M. 2005, zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

Na potrzeby sporządzenia karty informacyjnej przedsięwzięcia przeprowadzono inwentaryzację przedmiotowego terenu oraz jego otoczenia. Stwierdzone zbiorowiska roślinne w większości nie przedstawiają dużej wartości przyrodniczej. Większość terenu inwestycji oraz jego sąsiedztwa stanowią obszary bardzo silnie przekształcone, takie jak tory kolejowe, czy miejsca na których przeprowadzano wcześniej roboty ziemne. Zbiorowiska te charakteryzują się niewielkim pokryciem. Występują tu głównie gatunki ruderalne (starzec lepki *Senecio viscosus*, podbiał zwyczajny *Tussilago farfara*), chwasty polne (mak polny *Papaver rhoeas*, perz zwyczajny *Elymus repens*) oraz gatunki inwazyjne (rukiewnik wschodni *Bunias orientalis*, nawłóć późna *Solidago gigantea serotina*). Najcenniejszym siedliskiem jest murawa piaskowa, przy czym występuje tu uboga w gatunki forma tego zbiorowiska, ponadto wpływ inwestycji na to siedlisko będzie znikomy. W rejonie inwestycji stwierdzono występowanie dwóch chronionych gatunków mchów płonnika pospolitego *Polytrichum commune* i rokielnika pospolitego *Pleurozium schreberi*. Na etapie realizacji przedsięwzięcia w miejscach prowadzenia prac ziemnych oraz wycinki może dojść do zniszczenia siedlisk i poszczególnych osobników. Na terenie inwestycji nie stwierdzono chronionych gatunków owadów. Jedynie nieoznaczony osobnik trzmieła *Bombus* sp. prawdopodobnie może należeć do jednego z gatunków objętych ochroną. Na terenie inwestycji znajdują się rowy melioracyjne oraz zastoiska wodne. W kwietniu 2021 r. przeprowadzono dodatkowe kontrole herpetologiczne, które wykazały, że we wspomnianych drobnych zbiornikach nie występują płazy. W bliskim sąsiedztwie inwestycji nad brzegiem rzeki Babulówki stwierdzono dwa osobniki żab zielonych *Pelophylax* sp. Z awifauny, w pobliżu inwestycji stwierdzono dwa gniazda, które nie były aktywnie użytkowane przez ptaki oraz występowanie 25 gatunków ptaków. Gatunki odnotowane na analizowanym terenie są gatunkami pospolitymi w skali regionu jak i kraju, jednakże na uwagę zasługuje gąsiorek *Lanius collurio*, będący gatunkiem wymienionym w załączniku I dyrektywy 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Gąsiorek jest również przedmiotem ochrony w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska. Na terenie inwestycji stwierdzono ślady obecności (tropy, odchody, zgryzy) średnich i dużych ssaków. Nie stwierdzono potencjalnych siedlisk nietoperzy. Obszar w okolicach inwestycji jest miejscem bytowania sarny europejskiej *Capreolus capreolus*, bobra *Castor fiber* i lisa *Vulpes vulpes*.

W ramach inwestycji planuje się wycinkę do ok. 1,83 ha drzew i zakrzewień wzdłuż rowów melioracyjnych, których skład gatunkowy stanowią: wierzba iwa (*Salix caprea*), klon jesionolistny (*Acer negundo*), orzech włoski (*Juglans regia*), olsza czarna (*Alnus glutinosa*). Drzewa i zakrzewienia zostaną usunięte poza okresem lęgowym ptaków.

Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na krajobraz, gdyż zlokalizowana jest na obszarze zurbanizowanym, już przekształconym antropogenicznie, istniejącej stacji Wola Baranowska LHS. W związku z budową przedmiotowej inwestycji nastąpi usunięcie części roślinności z tego terenu.

Mając na uwadze rodzaj, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, oraz wskazane warunki jego realizacji, stwierdza się, iż nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz na obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000, stąd nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura (oceny, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej). Realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie także w sposób istotny na funkcjonalność głównych korytarzy ekologicznych.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, decyzje te wydawane są w odrębnych postępowaniach i mają inny charakter, dlatego też w przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku

do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098).

Skala zagrożenia w przypadku poważnej awarii w transporcie związanej z uwolnieniem do środowiska znacznych ilości substancji niebezpiecznych zależy od szeregu czynników, do których zaliczyć można m.in.: ilość uwolnionej do środowiska substancji chemicznej, długość czasu pozostawania substancji w środowisku, stan fizyczny substancji/materiału, toksyczność substancji/materiału. Zdarzeniom takim przeciwdziałają w znacznym stopniu zastosowane w transporcie kolejowym zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz stosowne przepisy normujące zasady zachowania bezpieczeństwa w transporcie, w tym w transporcie towarów niebezpiecznych, takie jak:

- a) wymagania dotyczące budowy opakowań (w tym cystern) służących do przewozu towarów niebezpiecznych określone w normach oraz w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
- b) dopuszczanie do ruchu jedynie sprawnych wagonów i pojazdów trakcyjnych,
- c) sprawny, skomputeryzowany system sterowania ruchem kolejowym,
- d) plany powiadamiania w trybie alarmowym o zaistniałych wypadkach i zdarzeniach kolejowych wraz z instrukcją alarmowania dla dyżurnych ruchu,
- e) instrukcje pisemne wg RID dla załóg pojazdów trakcyjnych,
- f) plany zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka,
- g) system szkoleń okresowych dla pracowników związanych z przewozem towarów niebezpiecznych,
- h) utrzymywanie własnych służb awaryjnych (pociągów ratownictwa technicznego oraz drużyn awaryjnych),
- i) stosowanie przez Wykonawców robót sprawnych pojazdów, maszyn i urządzeń.

W odniesieniu do potencjalnych katastrof budowlanych, zastosowane założenia projektowe będą zgodne z obowiązującymi przepisami prawnymi, wykorzystanie nowych technologii, materiałów i surowców pozwoli zrealizować obiekt w taki sposób, który wyklucza możliwość wystąpienia ryzyka katastrofy budowlanej.

Budowa toru do awaryjnego odstawiania wagonów z ładunkiem niebezpiecznym również jest inwestycją, którą planuje się w rejonie stacji kolejowej Wola Baranowska LHS. Zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie nastąpi kumulacja oddziaływania z innymi przedsięwzięciami. Inwestycja będzie miała charakter lokalny, jej oddziaływanie nie wykróczy poza obszar przeznaczony pod jej realizację.

Z uwagi na odległość od najbliższej granicy państwa – 122 km w linii prostej oraz lokalny zasięg oddziaływań przedsięwzięcia wskutek wprowadzanych do środowiska substancji i energii, a także skalę przedsięwzięcia (polepszenie stanu istniejącej infrastruktury kolejowej), nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym w żadnym komponentcie środowiska. Przedsięwzięcie nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania oraz przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z emisją gazów cieplarnianych, takich jak CO₂. Będzie ona związana z procesem spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy. Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej. Z uwagi na chwilowe i przemijające oddziaływania (ustaną wraz z zakończeniem prac), stosunkowo krótkotrwały okres trwania budowy, oddziaływanie na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i ponadlokalnej należy uznać za pomijalne. W przypadku przedmiotowej linii kolejowej bezpośrednim źródłem emisji CO₂, tak jak obecnie, będą silniki spalinowe lokomotyw, które będą służyć do prowadzenia ruchu towarowego. Przewiduje się zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, gdyż realizacja inwestycji przyczyni się m.in. do zwiększenia płynności ruchu, co przyczyni się do ograniczenia spalania paliwa, a tym samym emisji gazów. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja przyczyni się w efekcie do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, a co za tym idzie nie wpłynie negatywnie na pogłębianie zmian klimatu.

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

Przed wydaniem niniejszej decyzji zapewniono stronom możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 Kpa poprzez obwieszczenie z dnia 17 września 2021 r., znak: WOOS.420.22.1.2021.NH.45. W związku z ww. obwieszczeniem, w tut. Urzędzie żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, jak również nie zostały wniesione żadne uwagi do postępowania.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie oraz przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego wynika, że sposób realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac oraz rozwiązań technologicznych określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz charakterystyce przedsięwzięcia pozwoli na dotrzymanie obowiązujących standardów jakości środowiska, w tym zdrowia ludzi na obszarze w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

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

Pouczenie

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia.
2. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
3. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załącznik do decyzji:

- 1) Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. P. Andrzej Krawczyk – pełnomocnik PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
2. Strony postępowania za pośrednictwem BIP i tablicy ogłoszeń RDOŚ w Rzeszowie
3. Strony postępowania za pośrednictwem Urząd Gminy w Padwi Narodowej zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska
4. Strony postępowania za pośrednictwem Urząd Miasta i Gminy Baranów Sandomierski zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu – doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie – doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
3. WOOŚ aa

WOOS.420.22.1.2021.NH.49

Rzeszów, dnia 14 października 2021 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:
„Budowa LCS na stacji Wola Baranowska LHS” realizowanego w ramach projektu
„Opracowanie dokumentacji projektowej i rozbudowa lokalnego centrum sterowania
na stacji Wola Baranowska”

Inwestycja zostanie zrealizowana w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, na granicy powiatów mieleckiego i tarnobrzeckiego, w gminach Padew Narodowa (obręb Padew Narodowa i Zachwiejów) oraz gminie Baranów Sandomierski (obręb Knapy i Durdy). Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje teren zlokalizowany w rejonie stacji Wola Baranowska LHS. Zakres objęty projektem zawiera się pomiędzy km 194,000, a km 198,300 linii nr 65 obejmował on będzie m.in.:

1. Przebudowę układu torowego stacji w celu jego optymalizacji, to jest dostosowania do bieżących i przewidywanych czynności wykonywanych na stacji.
2. Budowę nowej nawierzchni torowej w miejscach likwidowanych rozjazdów.
3. W miejscach budowy nowej nawierzchni, na odcinkach torach głównych gdzie moduł odkształcenia jest mniejszy niż 60 MPa przewiduje się wykonanie wzmocnień podtorza tak, aby uzyskać wartości modułu minimum 100 MPa. Dla torów stacyjnych planuje się wykonanie wzmocnień w lokalizacjach, gdzie moduł odkształcenia jest obecnie mniejszy niż 40 MPa – tu projektowane wzmocnienie musi pozwolić na osiągnięcie modułu odkształcenia min. 80 MPa.
4. Odtworzenie, oczyszczenie, udrożnienie lub wykonanie prawidłowego systemu odwodnienia wzdłuż nowoprojektowanych torów.
5. Budowę drogi o długości ok. 53,7 m z placem do zawracania w rejonie toru nr 81.
6. Budowę chodnika wraz z przejściem na istniejącym przejeździe kolejowo-drogowym w km 195,175.
7. Budowę nowego budynku nastawni dysponującej LCS WB.
8. Rozbiórkę nastawni dysponującej i wykonawczej.
9. Demontaż istniejących i zabudowa nowych urządzeń SRK.
10. Włączenie przejazdu w km 195,175 do zdalnego sterowania z nowej nastawni LCS.
11. Budowę nowych urządzeń teletechnicznych, kanalizacji kablowej, telewizji użytkowej TVU, budowę masztu radiołączności.
12. Budowę EOR, zasilanie obiektów i urządzeń srk.
13. Budowę nowej linii oświetleniowej LED.
14. Wycinkę drzew/ krzewów.

Na stacji Wola Baranowska przewiduje się zabudowę nowego budynku nastawni, w której docelowo ma zostać zlokalizowane centrum LCS dla obszaru „Wola Baranowska”. Projektuje się nowy budynek nastawni dysponującej LCS w km ok. 196,777. Projektowany budynek będzie pełnił funkcję nastawni kolejowej LCS. Program funkcjonalny budynku obejmuje pomieszczenia techniczne przeznaczone do wspierania obsługi ruchu kolejowego (t.j. przekaźnikownia, magazyn, agregatorownia, pomieszczenie teletechniczne i telekomunikacyjne itp.) oraz pomieszczenia przeznaczone do pracy pracowników nastawni (tj. nastawnicownia, pomieszczenie socjalne, warsztaty). W skład stacji Wola Baranowska LHS wejdą następujące tory: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 22, 23, 52, 55, 57 i 59.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)