



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 28 października 2021 roku

WONS-OŚ.420.26.2020.AW.18

DECYZJA Nr 13/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) – dalej zwanej Kpa, art. 75 ust. 1 pkt t), art. 84 ust. 1a 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 2021 r., poz. 247 z późn. zm.) – dalej zwanej ustawą o oś oraz § 3 ust. 1 pkt 60 i § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839); po rozpatrzeniu wniosku oraz jego uzupełnień, przedłożonych przez działającą z pełnomocnictwem inwestora, którym jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia kolejowego do Portu Morskiego Police”,

orzekam

nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, jednocześnie określając:

I. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków, ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Zapewnić na czas budowy odpowiednią organizację ruchu, w szczególności przez wyznaczenie bezpiecznych przejść dla pieszych, zabezpieczenie miejsca robót barierami ochronnymi, odpowiednie oznakowanie terenu budowlanego oraz ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w granicach terenu budowy.
2. W celu zminimalizowania emisji hałasu do środowiska należy:
 - a) Stosować możliwie najmniej uciążliwą akustycznie technologię prowadzenia prac budowlanych, w tym m. in. ograniczać ilości przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynków mieszkalnych, wykorzystywać pojazdy, maszyny i urządzenia nowoczesne, charakteryzujące się obniżonymi poziomami hałasu oraz w pełni sprawne technicznie.
 - b) Wyłączać silniki, urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas niepracujące w danej chwili, ograniczać czas pracy urządzeń i maszyn na najwyższych obrotach.
 - c) Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji w granicy terenów zabudowanych poinformować mieszkańców o terminie rozpoczęcia zaplanowanych prac.
 - d) W sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie prace budowlane stanowiące źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dziennej,

tj. w godz. 6.00 – 22.00. W wyjątkowych przypadkach uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w godzinach nocnych, pod warunkiem, iż prace nie będą powodować znaczącego dyskomfortu dla okolicznych mieszkańców.

- e) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów zlokalizować w miejscu możliwie najbardziej oddalonym od terenów chronionych akustycznie, stosując zabezpieczenia techniczne maksymalnie ograniczające oddziaływanie hałasu.
- f) Zastosować najlepsze dostępne rozwiązania techniczne minimalizujące wibracje i hałas wywołany ruchem taboru kolejowego, w tym stosować sprawny i nowoczesny tabor.
- g) W fazie eksploatacji należy przeprowadzać regularne kontrole stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz prowadzić bieżącą konserwację, a w przypadku stwierdzenia złego stanu wprowadzać działania polegające na wymianie zużytych elementów (rozjazdów, szyn), regulacji w planie i profilu, szlifowaniu szyn, w celu usunięcia nierówności na powierzchniach toczyń, które stanowią źródło hałasu.

3. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza należy:

- a) Ograniczać pylenie poprzez:
 - zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy, zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych,
 - transportowanie materiałów sypkich lub emitujących gazy środkami transportu zabezpieczonymi plandekami,
 - magazynowanie, prowadzenie rozładunku i przemieszczanie materiałów budowlanych sypkich w sposób ograniczający pylenie,
 - systematyczne oczyszczanie dróg dojazdowych w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji,
 - w okresie bezdeszczowym z wysoką temperaturą zraszanie placów manewrowych, dróg dojazdowych i technologicznych wodą.
- b) Zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku w granicach zaplecza budowlanego i baz materiałowo-sprzętowych.
- c) Unikać pracy silników pociągów podczas dłuższych postojów na stacji.

4. W celu prowadzenia racjonalnej gospodarki odpadami należy:

- a) Zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ilość wytwarzanych odpadów oraz przekazywać je do odzysku lub unieszkodliwienia podmiotom posiadającym stosowne uregulowania w zakresie gospodarowania odpadami.
- b) Odpady magazynować w warunkach kontrolowanych, w specjalnie wyznaczonych miejscach, ogrodzonych, oznakowanych i zabezpieczonych odpowiednio przed infiltracją.
- c) Odpady niebezpieczne oraz sypkie magazynować selektywnie, w pojemnikach i kontenerach odpornych na działanie składników umieszczonych w nim odpadów, w sposób zabezpieczający przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- d) Prowadzić ewidencję powstających odpadów na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

5. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne należy:

- a) Zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsca składowania odpadów) zorganizować na terenie przekształconym antropogenicznie, poza terenami podmokłymi (co najmniej w odległości 50 m od cieków).
- b) Warstwę gleby zdjętej z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu (tylko gdy nie będzie zanieczyszczona substancjami ropopochodnymi).

- c) Wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy.
- d) Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, należy go niezwłocznie zebrać i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zebrać przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazać do utylizacji.
- e) Odpowiednio zabezpieczyć użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy przed wyciekami paliw i olejów.
- f) Wydzielić miejsce przeznaczone na postój sprzętu budowlanego oraz ewentualne awaryjne naprawy.
- g) Ze względu na położenie przedsięwzięcia w granicach obszaru narażonego na zalanie, w przypadku zniszczenia wału przeciwsztormowego (przeciwpowodziowego) zabezpieczyć odpowiednio teren inwestycji przed powodzią.
- h) Prace w bliskim sąsiedztwie cieków wykonywać przy niskich stanach wody – w okresie braku zagrożenia powodziowego. W przypadku wezbrań powodziowych i wystąpienia wody z brzegu rzek, zabezpieczyć roboty budowlane i usunąć zagrożenia z tego obszaru.
- i) Przed realizacją planowanej inwestycji ustalić czy planowane przedsięwzięcie znajduje się w kolizji z urządzeniami melioracji wodnych, takimi jak m.in. ciągi drenarskie, rowy czy rurociągi, których przerwanie mogłoby wywołać negatywny wpływ na stosunki wodne w rejonie inwestycji.
- j) W trakcie trwania prac w miejscach gdzie może dojść do naruszenia stosunków wodnych przy budowie nowej linii, teren nasypu na czas budowy odizolować od terenów podmokłych np. szczelną ścianką Larsena.
- k) Na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przenośnych toalet, a następnie przekazywać wyspecjalizowanej firmie asenizacyjnej transportującej ścieki do oczyszczalni ścieków.
- l) Powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z układu torowego odprowadzać do zbiorników infiltracyjnych oraz infiltracyjno-retencyjnych, urządzeń - rowów torowych oraz rowów melioracji szczegółowej lub wód - jezior i rzek, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
- m) Na etapie eksploatacji stosować sprawny system odwadniania torowiska i obiektów inżynierskich, utrzymywać drożność drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych, a także rowów odwadniających podtorze.
- n) Dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń zapewniających skuteczność działania poziomego drenażu odwadniającego oraz rowów odwadniających podtorze: osadniki oraz studnie, w których będzie osadzała się zawiesina ogólna systematycznie opróżniać z nagromadzonych osadów.
- o) Uzyskać wszelkie niezbędne pozwolenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (w tym na wykonanie, likwidację urządzeń wodnych oraz szczególne korzystanie z wód).
- p) Stosować podczas usuwania roślinności herbicydy biodegradowalne. Zabiegi z użyciem środków do zwalczania roślin wykonywać środkami dopuszczonymi do obrotu oraz stosowania, dla których Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydał stosowne zezwolenie na wprowadzanie do obrotu i stosowania zgodnie z zapisami ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin oraz zgodnie z zaleceniami umieszczonymi w etykiecie danego środka.

6. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze należy:

- a) Powołać nadzór przyrodniczy składający się z zespołu specjalistów posiadających doświadczenie i wiedzę z zakresu herpetologii, ornitologii i chiropterologii, który na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla chronionych gatunków fauny, wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań. Do zadań nadzoru przyrodniczego należy m.in.:
- maksymalnie na 7 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych przeprowadzenie kontroli pod kątem występowania obecności osobników chronionych gatunków w granicy przewidzianego do realizacji odcinka linii kolejowej (w szczególności miejsc lęgowych i rozrodczych), w przypadku stwierdzenia wcześniej niezidentyfikowanych gatunków - uzyskanie stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących względem dziko występujących chronionych gatunków oraz kontrola i nadzór nad realizacją zezwolenia zgodnie ze wskazanymi warunkami,
 - wskazanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac budowlanych (o ile nie zostały określone w treści decyzji) w odniesieniu do zidentyfikowanych walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego oraz określanie potrzeby podejmowania dodatkowych działań zabezpieczających i/lub minimalizujących w zależności od stwierdzonych uwarunkowań lokalnych (w tym wyznaczenie miejsc realizacji czasowych ogrodzeń ochronnych dla płazów i drobnych zwierząt),
 - przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę, w trakcie którego przedstawione zostaną informacje dotyczące istniejących uwarunkowań przyrodniczych oraz działań ochronnych koniecznych do stosowania przez pracowników w trakcie prowadzonych prac budowlanych,
 - prowadzenie kontroli prac przygotowawczych (wycinki drzew, zdjęcia wierzchniej warstwy ziemi i budowy nasypu, lokalizowania zaplecza budowy, budowy dróg tymczasowych i dojazdowych) i prac budowlanych oraz ocena skuteczności zastosowanych zabezpieczeń,
 - prowadzenie bieżącej kontroli wykopów i miejsc stanowiących potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, w przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt, podejmowanie z zachowaniem szczególnej ostrożności działań mających na celu przeniesienie zwierząt w bezpieczne miejsce, poza zakres oddziaływania inwestycji w odpowiednie dla gatunku siedliska (na chwytanie, przetrzymywanie, transport i przemieszczanie z miejsc regularnego przebywania w inne miejsca chronionych gatunków zwierząt należy uzyskać zezwolenie właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska zgodnie z ustawą o ochronie przyrody),
 - prowadzenie kontroli realizacji warunków narzuconych treścią przedmiotowej decyzji oraz przedkładanie okresowych (rocznych) sprawozdań z realizowanego nadzoru.
- b) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów lokalizować poza granicą i sąsiedztwem z obszarem Natura 2000 Police - kanały PLH320015.
- c) Wycinkę drzew w granicy działek inwestycyjnych nr 3302/2 Police 2 i 3304/2, 75/8, 3027/3, 3027/2 Police 7 należy przeprowadzić poza okresem najwyższej aktywności nietoperzy tj. poza okresami migracji z i na zimowiska oraz poza okresem ich hibernacji, jak również pod nadzorem ornitologicznym i wykluczeniu wykorzystania tych terenów przez ptaki.
- d) Prace budowlane i roboty ziemne w obrębie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności i z zachowaniem dobrych praktyk (tj. przy zabezpieczeniu pni osłonami, wykluczając składowanie materiałów budowlanych i poruszanie się ciężkiego sprzętu w obrębie rzutu korony drzew, prowadząc ręcznie prace w obrębie systemów korzeniowych).

- e) W granicy terenu sąsiadującego z zespołem rurociągów technologicznych łączących Port Morski Police z Zakładami Azotowymi prace związane z wycinką drzew i krzewów oraz przygotowaniem nawierzchni pod budowę nasypu kolejowego prowadzić poza okresem lęgowym ptaków.
- f) W trakcie prac budowlanych zabezpieczać miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, tj. wykopy, czasowe rowy, betonowe konstrukcje itp., prowadzić regularne przeglądy ww. miejsc pod kątem obecności w nich zwierząt; w przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierzęcia, należy je bezzwłocznie, ze szczególną ostrożnością odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce, poza teren inwestycji.
- g) W celu uniemożliwienia przedostawania się zwierząt na teren budowy, w miejscach o wysokim prawdopodobieństwie występowania płazów (lokalizacja nowej trasy linii kolejowej), zastosować wygradzenia terenu niezbędnego dla realizacji inwestycji (ogrodzenie z folii lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 cm x 0,5 cm lub agrotkaniny, rozpiętej na palikach, do wysokości ok. 0,5 m n.p.t., z 10-15 cm daszkiem górnym (nawiasem), w dolnej części wkopanej w podłoże do głębokości min. 15 cm).

II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1:

1. Uwzględnić uwarunkowania określone w pkt I i II.
2. Dla zapewnienia właściwego odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej, zaprojektować torowisko z pochyleniem poprzecznym o wartości 5%.
3. W nasypie linii kolejowej w km 1+740 i 2+044 zrealizować dwa przepusty dla płazów. Światło przepustu powinno wynosić 1,5 m (szerokość) i 1,3 m (wysokość).

III. Należy zrealizować następujące działania dotyczące unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Przed rozpoczęciem użytkowania przedsięwzięcia należy przeprowadzić właściwy odbiór techniczny całego przedsięwzięcia poprzez sprawdzenie zgodności wykonawstwa z projektem budowlanym.
2. Kontrola oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji musi obejmować nadzór nad wykonawcą robót budowlanych, zwłaszcza w zakresie dotrzymania wymogów nałożonych niniejszą decyzją, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczania obszaru terenu przeznaczonego pod zaplecze budowy, hałasu, zapylenia, zanieczyszczenia terenów poza zapleczem budowy, zagospodarowania odpadów oraz oddziaływania na środowisko przyrodnicze.
3. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy prowadzić ciągłą kontrolę sprawności poszczególnych elementów inwestycyjnych, w tym dokonywać stałych przeglądów, usuwać bieżące usterki.

Uzasadnienie

W dniu 22 października 2020 roku (pismem z dnia 15 października 2020 roku, znak: IOS3a-4423-36.7.1/2020) , działając z pełnomocnictwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia kolejowego do Portu Morskiego Police”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie dokonał analizy przekazanej dokumentacji sprawy, po czym stwierdził, iż nie zawiera ona wszystkich dokumentów określonych w treści art. 74 ustawy ooś, dających podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego. W związku z powyższym pismem z dnia 3 listopada 2020 r., znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.1 wezwano inwestora do uzupełnienia przedłożonego wniosku, o załączenie kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej

przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz o oryginały lub poświadczony notarialnie wypisy z rejestru gruntów lub inne dokumenty (w postaci papierowej lub elektronicznej) wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalające na ustalenie stron postępowania, zawierające co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. W dniu 3 grudnia 2020 r. wpłynęło do tut. urzędu uzupełnienie braków formalnych.

Na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz biorąc pod uwagę zakres analizowanej inwestycji, zgodnie z treścią rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. do § 3 ust. 1 pkt 60 i § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, czyli jako budowa i rozbudowa linii kolejowych innych 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.

Będąc zatem, zgodnie z treścią art. 75 ust. 1 pkt 1 t) ustawy o oś (z uwagi na realizację inwestycji w zakresie linii kolejowych) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tut. organ w dniu 3 grudnia 2020 r. wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie. Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy o oś i art. 49 oraz 61 § 4 Kpa, strony postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 10, były powiadamiane o każdym etapie postępowania w formie obwieszczeń. Obwieszczenia informujące o toku postępowania zamieszczano na stronie Biuletynu Informacji Publicznej tut. urzędu pod adresem: <http://bip.szczecin.rdos.gov.pl> w zakładce Obwieszczenia/Zawiadomienia. O wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie strony poinformowano obwieszczeniem z dnia 17 grudnia 2020 roku, znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.2, które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Szczecinie oraz tablicach informacyjnych RDOŚ Szczecin i Urzędu Miejskiego w Policach.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji pod względem merytorycznym, tut. organ stwierdził braki, które nie dały możliwości rozstrzygnięcia, czy dla planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, dlatego też pismem z dnia 16 grudnia 2020 r., znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.4, działając zgodnie z art. 50 § 1 Kpa, tut. organ wezwał inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia o: informacje dotyczące terminów i metodyki prowadzenia inwentaryzacji nietoperzy i zbiorowisk roślinnych, prognozowanego oddziaływania taboru kolejowego na zimowiska, szlaki migracyjne i żerowiska nietoperzy, oddziaływanie na obszar Natura 2000 Police – kanały PLH320015, przedstawienie rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ na chiropterofaunę, określenie wpływu inwestycji na siedliska płazów i wskazanie możliwych do zastosowania środków minimalizujących wpływ inwestycji na herpetofaunę i drobne ssaki, przedstawienie wpływu eksploatacji inwestycji na lokalne populacje ornitofauny występującej w sąsiedztwie przebiegu nowego śladu projektowanej linii kolejowej nr 437 oraz załączenia danych wprowadzonych do analizy oddziaływania skumulowanego analizowanej inwestycji na klimat akustyczny. W dniu 13 stycznia 2021 r., wpłynęło do tut. urzędu pismo inwestora z prośbą o przedłużenie terminu na uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 19 stycznia 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.5 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przychylił się do prośby wnioskodawcy. W dniu 1 marca 2021 r. do tut. urzędu wpłynęło kolejne pismo wnioskodawcy informujące o konieczności przedłużenia terminu na uzupełnienie dokumentacji, natomiast w dniu 10 marca 2021 r. zostało przedłożone uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia, w ramach której dokonano także korekty zakresu przedsięwzięcia.

Mając na uwadze fakt, iż przedłożona dokumentacja umożliwiała rozstrzygnięcie, czy dla

planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, tutejszy organ zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy ooś, w dniu 17marca 2021 r. przesłał zgromadzoną dokumentację w przedmiotowej sprawie Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Policach i Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zwracając się z prośbą o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 2 kwietnia 2021 r. pismem znak: SZ.ZZŚ.4.4360.57.2021.MTW Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wezwał do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 20 kwietnia 2021 r. znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.9 tut. organ przekazał inwestorowi wezwanie ww. organu. W dniu 25 maja 2021 r., wpłynęło do tut. urzędu pismo inwestora wskazujące na konieczność przedłużenia terminu na uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 1 czerwca 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.10 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przychylił się do prośby o przedłużenie terminu uzupełnienia wniosku, natomiast w dniu 30 czerwca 2021 r. zostało przedłożone przez inwestora uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Pismami znak: WONS- OŚ.420.26.2020.AW.11 i WONS- OŚ.420.26.2020.AW.12 w związku z uzyskaniem dodatkowego materiału dowodowego w sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wystąpił ponownie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach i Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w wnioskiem o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 19 lipca 2021 r., pismem znak: SZ.ZZŚ.4.4360.57.2021.MTW Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie ponownie wezwał inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Przedmiotowe wezwanie zostało przekazane inwestorowi pismem z dnia 21 lipca 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.13, natomiast uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia wpłynęło do tut. urzędu w dniu 30 sierpnia 2021 r.

Pismami znak: WONS- OŚ.420.26.2020.AW.14 i WONS- OŚ.420.26.2020.AW.15 w związku z uzyskaniem kolejnego uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wystąpił ponownie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach i Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w wnioskiem o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 14 września 2021 r., znak: SZ.ZZŚ.4.4360.57.2021.MTW Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zawiadomił o przekazaniu zgodnie z kompetencjami przedmiotowego wniosku do rozpatrzenia przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W dniu 21 września 2021 r. wpłynęła do tut. urzędu opinia sanitarna (pismo z dnia 21 września 2021 roku, znak: ZNZ.9022.2.1.2021), w której Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla planowanego przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 23 września 2021 r. wpłynęła do tut. urzędu opinia (pismo z dnia 21 września 2021 roku, znak: SZ.RZŚ.4360.1.84.2021.AP), w której Zastępca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, określając jednocześnie warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko wodno-gruntowe.

Obwieszczeniem z dnia 29 września 2021 roku, znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.16 strony postępowania zostały powiadomione o kolejno podjętych przez tut. organ czynnościach w przedmiotowym postępowaniu. W powyższym obwieszczeniu poinformowano także o przedłużeniu

terminu na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazując nowy termin załatwienia sprawy (do dnia 2 listopada 2021 r.) oraz uzasadnienie braku możliwości załatwienia sprawy w terminie wynikającym z obowiązujących przepisów.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 29 września 2021 roku, znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.17 poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały przedstawione również żadne uwagi do sprawy, dlatego też bazując na podstawie zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ wydał w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) wnioskowaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Podstawą prawną do wydania przedmiotowej decyzji był również art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, wskazujący, iż dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz art. 82 i art. 85 ww. ustawy określający zakres treści i uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niniejsza decyzja została wydana także w oparciu o art. 104 Kpa stanowiący, iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Niemniej jednak dla inwestycji dotyczących linii kolejowych takiej analizy się nie prowadzi.

Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie obejmuje budowę jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 437 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, stanowiącą połączenie nowoprojektowanego układu torowego stacji Port Morski Police z linią nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński. Układ torowy stacji Port Morski zostanie wybudowany w ramach odrębnego przedsięwzięcia inwestycyjnego, realizowanego przez Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o. o. Teren przyszłej inwestycji stanowi w części południowej (od km 0+000 do km ok. 0+270) obszar stacji Police, następnie na odcinku do km ok. 1+400 tor nr 1 LK437 przebiegać będzie w obrębie istniejącego korytarza i z wykorzystaniem nasypu kolejowego linii nr 406. Na dalszym odcinku (tj. do końca opracowania w km 2+510,23) planowana linia przebiegać będzie już nowym śladem, przecinając w km 1+906 drogę wojewódzką nr 114 (ul. Jasienicka) i wkraczając w obszar terasy zalewowej doliny Odry, po czym dowiązana zostanie do poprowadzonego na grobli zespołu rurociągów technologicznych łączących Port Morski Police z Zakładami Azotowymi. Orientacyjna długość całkowita projektowanej linii nr 437 wynosi ok. 3288 m. Szczegółowy zakres oraz parametry inwestycji oraz jej przebieg stanowi Charakterystyka przedsięwzięcia, która przedstawiona została w załączniku do niniejszej decyzji.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie na terenie miasta Police, w powiecie polickim, na terenie województwa zachodniopomorskiego. Na odcinku przyległym do linii nr 406 nowoprojektowana linia usytuowana będzie na działkach stanowiących teren kolejowy zamknięty, zaś na odcinku o nowym przebiegu linia znajdzie się w obrębie działek będących własnością Skarbu Państwa, Województwa Zachodniopomorskiego oraz Gminy Police. Zagospodarowanie terenu w rejonie inwestycji jest zróżnicowane. W sąsiedztwie stacji Police i wzdłuż istniejącego odcinka linii nr 406 (od km -0+778,62 do km ok. 0+600), w bliskim sąsiedztwie analizowanej inwestycji zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa, obiekty użyteczności publicznej (sklepy, zakłady usługowe, urzędy), tereny produkcyjne i magazynowe, a także tereny zielone. Wraz z dalszym odcinkiem linii stopień zainwestowania terenów sąsiadujących z linią zmniejsza się, a w jej otoczeniu występują zarówno tereny otwarte, jak i zabudowa przemysłowo-składowa. Po stronie zachodniej zlokalizowane jest nielegalne wysypisko

śmieciami oraz rozległy obszar poprzemysłowy dawnego niemieckiego zakładu produkcji paliw syntetycznych Hydrierwerke Pölitze AG. Na ostatnim odcinku planowanej linii, na wschód od drogi wojewódzkiej nr 114 (ul. Jasienickiej) otoczenie inwestycji stanowią obszary zielone terasy zalewowej Odry, zajęte w części przez torfowisko niskie, z licznymi rozlewiskami i zastoiskami wód. Od km ok. 2+050 do końca zakresu inwestycji, po północnej stronie planowanego przebiegu linii nr 437 przebiega grobla z rurociągami przesyłowymi, łączącymi Port Morski Police z Zakładami Azotowymi Police S.A.

Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas fazy realizacji przedmiotowej inwestycji to przede wszystkim beton, stal i kruszywo. Na etapie realizacji, zapotrzebowanie na materiały i surowce wiązać się będzie głównie z pracami nawierzchniowymi (wymiana tłucznia, wymiana szyn i podkładów, wykorzystanie geosyntetyków do wzmocnienia nasypów i podtorza) oraz z pracami remontowymi obiektów inżynierskich (beton, gotowe prefabrykаты betonowe, stal zbrojeniowa itp.). Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie oszacować ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie realizacji projektowanych prac budowlanych. Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy. Zaopatrzenie w energię elektryczną na potrzeby technologiczne zaplecza technicznego, w tym zasilanie urządzeń i oświetlenia, pochodzić będzie ze źródeł własnych PKP i odbywać się będzie na podstawie oddzielnych umów z dystrybutorem. Z uwagi na brak przyjętej technologii prac, na obecnym etapie nie można w sposób wiarygodny określić prognozowanego zapotrzebowania na energię elektryczną. Nie przewiduje się jednak, że będą to znaczne ilości. Także zużycie paliw ciekłych jest na obecnym etapie trudne do oszacowania. Zakłada się, że zapotrzebowanie na olej napędowy do wykorzystywanego sprzętu (maszyn budowlanych, samochodów, pociągów technicznych) wyniesie średnio ok. 500 l/dobę. Na etapie budowy połączenia kolejowego, nie przewiduje się istotnego zużycia wody. W miarę potrzeb woda pobierana będzie z wodociągów znajdujących się na stacjach lub wodociągów gminnych, na podstawie podpisanej umowy. W szczególnych przypadkach woda dostarczana będzie beczkowitzem. Woda na placu budowy będzie używana głównie na cele socjalno-bytowe oraz w miesiącach letnich do zraszania miejsc kruszenia/gromadzenia gruzu powstałego z rozbiórek. Szacuje się, że będzie to maksymalnie kilkanaście metrów sześciennych na dobę.

Eksploatacja powstałej infrastruktury nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji linii, jednak na obecnym etapie nie można określić rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. Linia kolejowa wymaga zapotrzebowania na energię w trakcie jej eksploatacji, ponieważ jest zelektryfikowana, zasilania wymagają także systemy świetlne (semafory), oświetlenie rozjazdów i systemy bezpieczeństwa, w tym również do podgrzewania rozjazdów w czasie miesięcy zimowych oraz urządzenia sterowania ruchem w budynkach nastawni.

Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania

Prace będą wykonywane przy użyciu pojazdów transportowych, maszyn i sprzętu budowlanego. Wykonanie powyższych prac przy użyciu maszyn z silnikami spalinowymi, urządzeń, narzędzi i pojazdów transportowych, dostarczających na teren budowy materiały i surowce będzie wiązało się z powstaniem takich uciążliwości, jak emisja zanieczyszczeń do powietrza czy emisja hałasu do środowiska. Oddziaływanie to będzie typowe dla etapu inwestycyjnego i będzie miało charakter stosunkowo krótkotrwały, nieorganizowany, będzie ograniczone głównie do granicy działek inwestycyjnych i ich bezpośredniego sąsiedztwa i ustanie po zakończeniu etapu realizacji inwestycji.

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach budowanej linii prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Pod

względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych i wymiana podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu. Niemniej jednak, zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.) – dalej zwanej ustawą Prawo ochrony środowiska, w trakcie prowadzenia prac budowlanych inwestor jest zobowiązany uwzględnić ochronę środowiska w obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych. W niniejszej decyzji określono szereg warunków dot. prowadzenia prac, określając zasady organizacyjno-porządkowe, które pozwolą ograniczyć oddziaływanie fazy realizacji przedsięwzięcia w szczególności w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Mając na uwadze lokalizację przedsięwzięcia wzdłuż, którego zlokalizowane są obiekty mieszkaniowe, niezmiernie ważnym jest zastosowanie oraz podjęcie wszelkich możliwych działań skutkujących ograniczeniem negatywnego oddziaływania fazy budowy na klimat akustyczny. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko zobowiązano inwestora do opracowania sposobu organizacji wszelkich prac budowlanych w sposób zapewniający ich sprawną i możliwie najszybszą realizację, w trakcie prowadzonych prac stosowania najmniej uciążliwej pod względem akustycznym technologii, korzystania wyłącznie ze sprawnych maszyn i urządzeń o ważnych przeglądach technicznych oraz spełniających wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 z późn. zm.), wyłączenia zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi emitujących hałas i zanieczyszczenia do powietrza. W sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie prowadzenie prac budowlanych oraz używanie urządzeń stanowiących źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej dopuszczalne jest wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Dopuszcza się realizację prac, które ze względu na technologię budowy nie mogą zostać przerwane i muszą być wykonywane w systemie ciągłym w pozostałych godzinach, niemniej jednak nie mogą one stanowić znaczącej uciążliwości dla okolicznych mieszkańców. Z uwagi na znaczne oddziaływanie hałasowe związane z obsługą takich obiektów, w granicy terenów chronionych akustycznie należy wykluczyć lokalizowanie miejsc stanowiących zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i punkty czasowego magazynowania wytworzonych odpadów. W celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem powietrza prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający pylenie, w szczególności poprzez zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy (zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych), transportowanie materiałów sypkich środkami transportu zabezpieczonymi plandekami, ostrożne prowadzenie rozładunku i przemieszczania materiałów budowlanych. W okresie bezdeszczowym z utrzymującą się wysoką temperaturą należy zraszać place manewrowe, drogi dojazdowe i technologiczne wodą, oczyszczać środki transportowe wyjeżdżające z terenu budowy oraz czyścić drogi dojazdowe w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji. W granicach zaplecza budowlanego należy zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku. Zastosowanie przez inwestora ww. warunków, pozwoli zminimalizować znacząco negatywny wpływ etapu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny i zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego i ograniczyć niemożliwe do całkowitego wykluczenia uciążliwości dla terenów sąsiadujących.

Na etapie eksploatacji analizowana linia kolejowa będzie obiektem mającym w szczególności wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia, ze względu na odbywający się po niej ruch taboru kolejowego. Zgodnie z przedstawionymi informacjami natężenie ruchu na projektowanym odcinku linii kolejowej nr 437 wynosić będzie sześć pociągów towarowych w porze dnia i dwa pociągi w porze nocy. Ocenę oddziaływania projektowanej linii kolejowej na klimat akustyczny wykonano przy pomocy metody obliczeniowej stanu prognozowanego dla horyzontu czasowego w 2023 roku. Celem przeprowadzonych w raporcie analiz było określenie poziomu dźwięku w wyznaczonych punktach,

stanowiących zabudowę chronioną akustycznie znajdującą się najbliższej projektowanej linii kolejowej, w odniesieniu do wartości dopuszczalnych dla pory dnia i nocy. W ramach oddziaływań skumulowanych w analizie uwzględniono także oddziaływanie związane z ruchem taboru kolejowego prowadzonego na części odcinka przez linie kolejowe nr 406 i 431. Przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku, wykazała spełnienie dopuszczalnych norm określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Najwyższe wartości poziomu hałasu wyniosły odpowiednio do 52,5 dB w porze dnia i 51,3 dB w porze nocy. Dopuszczalne poziomy hałasu zostały przekroczone w jednym z wyznaczonych punktów pomiarowych, gdzie wyniosły odpowiednio 62,4 dB w porze dnia i 61,2 dB w porze nocy, niemniej jednak zabudowa ta zlokalizowana jest w granicy obszaru kolejowego. Zgodnie z art. 114 ust. 3, 4 Prawo ochrony środowiska, dla takiej zabudowy ochrona akustyczna polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne wewnątrz budynków. Stosownie do powyższego przeprowadzona analiza obliczeniowa wykazała, iż w hałas wewnątrz wskazywanego budynku wyniesie 36,5 dB, co świadczy o dotrzymaniu dopuszczalnych poziomów hałasu wewnątrz pomieszczenia. Zadaniem organów administracji państwowej jest dopuszczanie do realizacji inwestycji, które spełniają i zapewniają jak najlepszy stan akustyczny środowiska (co powinno być zgodne z zapisem art. 112 ustawy Prawo ochrony środowiska) i dążenie do utrzymania poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, zmniejszaniem poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Dlatego w celu ograniczenia emisji hałasu w niniejszej decyzji zdefiniowano działania konieczne do zastosowania przez inwestora na etapie eksploatacji inwestycji. Niezmiernie ważnym jest, aby na funkcjonującym już odcinku linii kolejowej przeprowadzać regularne kontrole stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz prowadzić bieżącą konserwację. Podczas eksploatacji linii kolejowej w wyniku normalnego użytkowania następuje pogorszenie stanu infrastruktury. W przypadku stwierdzenia złego stanu technicznego poszczególnych elementów należy wprowadzać działania polegające na przywróceniu ich odpowiednich parametrów, poprzez naprawę lub wymianę na nowe. Na trasę projektowanych torowisk należy kierować wyłącznie sprawny technicznie i w miarę możliwości nowoczesny tabor kolejowy, dostosowany do zastosowanych torowisk i charakteryzujący się niższym poziomem emisji hałasu. Ponadto zgodnie z art. 175 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, zarządzający linią kolejową jest zobowiązany do okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją tych obiektów. Mając na uwadze zapisy Rozporządzenia 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 2011 r., Nr 140, poz. 824 z późn. zm.), w przypadku wzrostu natężenia ruchu do 30 tys. pociągów rocznie, zarządzający linią jest zobligowany do wykonania okresowych pomiarów hałasu. Ww. uzyskane wyniki zgodnie z art. 177 ust. 1 ww. ustawy zarządzający linią kolejową przedkłada organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska, o ile pomiary te mają szczególne znaczenie dla systematycznej obserwacji zmian stanu środowiska wynikających z eksploatacji tych obiektów. W przypadku stwierdzenia przekroczeń standardów jakości środowiska inwestor jest zobowiązany do podjęcia działań minimalizujących poziom hałasu do co najmniej dopuszczalnego poprzez wprowadzenie odpowiednich rozwiązań np. zastosowanie tłumików akustycznych, ekranów akustycznych lub poprzez wprowadzenie odpowiedniej zmiany organizacji ruchu.

W związku z faktem, iż linia nr 437 będzie zelektryfikowana, bezpośrednio na terenie przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych na skutek spalania paliw praktycznie nie będzie zachodzić. Ewentualnie może do niej dochodzić podczas sporadycznych przejazdów lokomotyw spalinowych. W trakcie przejazdu pociągów może dochodzić do emisji pyłów na skutek ścierania okładzin hamulcowych oraz części jezdnych składów, niemniej emisja ta będzie mieć marginalne

znaczenie dla jakości powietrza. Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia oraz prognozowane wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza, w tym gazów cieplarnianych, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na klimat, co więcej rozwój transportu kolejowego przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Planowane przedsięwzięcie będzie stanowić alternatywę dla części ruchu towarowego (samochodów ciężarowych), co będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych. Zjawiska atmosferyczne mogą powodować wydarzenia kolejowe, tj. niepożądane sytuacje zaistniałe w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu, zakłócające realizację procesu przewozowego. Największe szkody i niebezpieczeństwo niosą ze sobą pojawiające się coraz częściej zjawiska ekstremalne, które w widoczny sposób zmieniają cechy klimatu w Polsce. Do zjawisk tych należy zaliczyć przede wszystkim: intensywne opady deszczu i śniegu, w tym grad, nawałnice, silne wiatry, burze i wyładowania atmosferyczne, mroźne dni, fale upałów. Materiały wykorzystane do budowy linii kolejowej nr 437, podobnie jak i obiektu mostowego w ciągu DW114 będą odporne na wysokie i niskie temperatury. Poprowadzenie nowego fragmentu linii na wysokim (4-5 m) nasypie zapobiegnie możliwości zalania linii podczas intensywnych opadów atmosferycznych. Elementy obiektów inżynierskich zostały zaprojektowane w sposób uwzględniający maksymalne obciążenie wiatrem. Inwestycja w planowanym kształcie nie będzie w sposób istotny wpływać na zmiany klimatu. Zostanie zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zastosowaniem materiałów zapewniających trwałość konstrukcji zarówno w warunkach normalnej eksploatacji jak i w trakcie występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych, w stopniu dostępnym na obecnym etapie technologicznym.

Gospodarka odpadami

Na etapie realizacji inwestycji można spodziewać się wytworzenia głównie odpadów powstających na terenie placów budowy, do których zaliczyć można przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10) do grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W minimalnych ilościach powstaną także odpady z grupy 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych); 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty 16 - odpady nieujęte w innych grupach oraz 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Na etapie eksploatacji linii kolejowej nie przewiduje się wytwarzania znaczących ilości odpadów. Powstające odpady związane będą z utrzymaniem linii kolejowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Powstałe odpady, zgodnie z klasyfikacją zawartą w rozporządzeniu w sprawie katalogu odpadów, należeć będą do grup: 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19), 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).

Niezbędnym jest, aby sposób postępowania z wytworzonymi odpadami był zgodny z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779 z późn. zm.), dlatego zobowiązano inwestora do prowadzenia racjonalnej gospodarki odpadami w tym: realizacji prac w sposób minimalizujący ilość powstających odpadów, selektywnego magazynowania wytworzonych odpadów w miejscach do tego przystosowanych, odpowiedniego ich zagospodarowania oraz ewidencjonowania.

Zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi

Wpływ na zdrowie i życie ludzi został oceniony na etapie prowadzonego postępowania przez organ inspekcji sanitarnej (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach). W wyniku przeprowadzonej analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia ww. organ pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, stwierdzając, że nie będzie ono negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi. W ramach przeprowadzonej oceny tutejszy organ określił szereg

warunków minimalizujących uciążliwości wynikające z konieczności wykonania prac budowlanych, zapewnienia bezpiecznego dostosowania terenu budowy do ruchu pieszych i pojazdów, a także dotrzymania obowiązujących norm środowiskowych na etapie eksploatacji inwestycji.

Środowisko gruntowo-wodne

Analizę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne przeprowadził Zastępca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W wydanym postanowieniu o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. organ określił warunki niezbędne do realizacji w trakcie prowadzonych prac budowlanych oraz na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Wszystkie warunki zostały uwzględnione w treści niniejszej decyzji, w kilku przypadkach zmieniono jedynie formę ich zapisu, dostosowując ją do pozostałych warunków.

Inwestycja będzie realizowana poza granicami obszarów wodno-błotnych (w myśl Konwencji o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego), z dala od obszarów wybrzeża i środowiska morskiego. Najbliższe jezioro (Jezioro Bartoszewo) położone jest w odległości ok. 8 km od lokalizacji planowanej inwestycji. W pobliżu miejsca inwestycji nie występują naturalne zbiorniki wodne. W obszarze położonym wokół końcowego odcinka planowanej linii nr 437 (na wschód od DW114) licznie występują zastoiska wód powierzchniowych, co związane jest z płytko występującym tu zwierciadłem wód (teren torfowiska niskiego). Na północ od biegnących rurociągów przesyłowych znajduje się również sztuczny zbiornik wód o znacznej powierzchni, a cztery kolejne sztuczne zbiorniki zlokalizowane są na północ od km ok. 1+800 planowanej linii, w odległości ok. 150 m na północ od tego odcinka linii.

Uwzględniając lokalizację terenu inwestycyjnego w odniesieniu do jednolitych części wód, należy wskazać, że teren objęty wnioskiem znajduje się w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967), przedsięwzięcie znajduje się w granicach zlewni dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): Kanał Policki (kod: RW6000019954) i Łarpia (kod RW60001719929) oraz w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW60003. JCWP Kanał Policki (kod RW6000019954) to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się dobrym stanem ogólnym, którą określono jako niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. JCWP Łarpia (kod RW60001719929) to naturalna część wód charakteryzująca się dobrym stanem ogólnym, którą określono jako niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Planowana inwestycja zlokalizowana jest także w granicy jednolitej części wód podziemnych GW60006. Jest to część wód w stanie dobrym, niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, dla której ustalono następujące cele środowiskowe: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego. Działki, na których planowana jest realizacja inwestycji nie są zlokalizowane na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód powierzchniowych i podziemnych, obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, czy obszarach Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Zastępca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdził, iż realizacja inwestycji przy zastosowaniu przez inwestora warunków określonych w orzeczeniu przedmiotowej decyzji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, zawartymi w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania. Przedmiotowa inwestycja nie narusza także zapisów rozporządzenia nr 3/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2014 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu

wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2014 r., poz. 2431; Dz. Urz. Woj. Lub. z 2014 r., poz. 1139; Dz. Urz. Woj. Pom. z 2014 r., poz. 2237) oraz rozporządzenia zmieniającego ww. rozporządzenie z dnia 22 grudnia 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. 2017 r., poz. 5527; Dz. Urz. Woj. Pom. z 2017 r., poz. 4641; Dz. Urz. Woj. Lub. 2017 r., poz. 2775) oraz zapisów Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 20 marca 2017 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód zlewni Międzyodrza – Zalew Szczeciński – wyspy Wolin i Uznam (Dz. Urz. Woj. Zach. 2017 r., poz. 1224).

Woda na placu budowy będzie używana głównie na cele socjalno-bytowe. Szacuje się, że będzie to maksymalnie kilkanaście metrów sześciennych na dobę. Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach typu TOI-TOI i odbierane przez uprawniony podmiot. W obrębie ciek Siedliczka nie są planowane żadne prace mogące powodować ingerencję w jego koryto – nie będzie usuwana roślinność wodna i przywodna. Jedynym czynnikiem mogącym mieć wpływ na wody na tym etapie są spływy deszczowe i roztopowe oraz zanieczyszczenie na skutek wystąpienia sytuacji awaryjnej. Wody narażone będą na zanieczyszczenie materiałami budowlanymi, a w przypadku nie utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść również do skażenia gruntu wyciekami paliw z maszyn. Przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji pracy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia należy jednak uznać za niewielkie. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia do środowiska będą przedostawać się wody opadowe i roztopowe pochodzące z terenu, na którym zlokalizowana będzie inwestycja. Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej, zaprojektowano torowisko z pochyleniem poprzecznym o wartości 5%. Wody opadowe i roztopowe z układu torowego będą odprowadzane do zbiorników infiltracyjnych oraz infiltracyjno-retencyjnych, urządzeń - rowów torowych oraz rowów melioracji szczegółowej lub wód - jezior i rzek. Wody opadowe i roztopowe z terenów linii kolejowych mogą być odprowadzane bez oczyszczania. Potwierdzają to wyniki badań przeprowadzonych na zlecenie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przedstawione w opracowaniu „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych”. Na podstawie analizy zaprezentowanych wyników należy stwierdzić dobrą jakość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z linii kolejowych i brak podstaw do budowy systemów ich oczyszczania. Wprowadzanie wód opadowych i roztopowych z odwodnienia nie będzie wpływało negatywnie na stan wód powierzchniowych i realizację celów środowiskowych określonych dla Jednolitych Części Wód Powierzchniowych, w obrębie których znajduje się inwestycja. Projektowany system odwodnienia linii kolejowej nie zmieni stosunków wodnych panujących na obszarze objętym opracowaniem.

Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii

Planowana inwestycja w rozumieniu art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska nie kwalifikuje się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii. Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 23 ww. ustawy możliwa jest jedynie poważna awaria w transporcie. Zagrożenie wystąpienia zdarzenia o znamionach poważnej awarii na etapie eksploatacji linii kolejowej związane jest przede wszystkim z transportowanymi materiałami (ładunki niebezpieczne tj. paliwo, substancje chemiczne), zaś wielkość tego zagrożenia zależy od stanu taboru i infrastruktury kolejowej. Zgodnie z raportem Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Warszawa, kwiecień, 2014 r.) w 2013 roku (najnowszy publicznie dostępny raport) na terenie kraju doszło do 84 zdarzeń mających znamiona poważnej awarii. Z powyższej liczby 21 zdarzeń (25%) stanowił transport, ale tylko 3 zdarzenia dotyczyły transportu kolejowego. Powyższa statystyka wskazuje, że ok 3,5 % zdarzeń mających znamiona poważnej awarii wiązało się z poruszaniem się pociągów po sieci linii kolejowych. Oznacza to, że zagrożenie poważnymi awariami w transporcie kolejowym jest nieznaczne. Dla ograniczenia ilości zdarzeń o charakterze poważnych awarii niezwykle istotna jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przyczyniająca się do redukcji ilości wypadków. Modernizacja linii kolejowych poprzez m.in. poprawę stanu torowiska wpisuje się

w to zadanie, podobnie jak budowa nowych linii o nowoczesnych standardach technicznych. Najbardziej narażonymi na występowanie wypadków w transporcie kolejowym uznano: stacje i przystanki kolejowe, obszary zabudowy mieszkaniowej, przejazdy kolejowe, okolice rozjazdów i zwrotnic, mosty i wiadukty. Biorąc powyższe uwarunkowania pod uwagę, należy liczyć się z potencjalną możliwością wystąpienia poważnej awarii na planowanej linii nr 437, głównie z powodu: specyfiki planowanych przewozów, w których poważny udział przypadają będzie na produkty chemiczne, przebiegu linii przez tereny o słabej nośności gruntów i nisko występujących wodach podziemnych, ryzyka powodziowego i ryzyka występowania podtopień. Analizowany projekt spełnia oczekiwania w zakresie zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i odpowiada adekwatnym dla danego rodzaju ruchu wymogom technicznym, jednak ze względu na specyficzne uwarunkowania przebiegu planowanej linii w obszarze zalewowym Odry, dla analizowanego przedsięwzięcia należy przewidzieć na etapie opracowywania Projektu budowlanego zastosowanie takich rozwiązań i zabezpieczeń, które sprowadzą prawdopodobieństwo wystąpienia poważnych awarii, lub zdarzeń noszących ich znamiona do minimum.

Dobra materialne, zabytki i krajobraz

Na odcinku linii kolejowej objętej wnioskiem, w buforze do 100 m nie zlokalizowano zabytków wpisanych do rejestru zabytków, pomników historii, obiektów wpisanych na listę UNESCO, czy też parków kulturowych. W najbliższym sąsiedztwie inwestycji (w buforze 100 m od analizowanego zakresu przedsięwzięcia) zlokalizowane są następujące obiekty zabytkowe wpisane na listę gminnej ewidencji zabytków: dom mieszkalny przy ul. Stefana Batorego 2, położony w odległości ok. 50 m na wschód od toru 1 linii nr 406, budynek dworca kolejowego w obrębie stacji kolejowej Police. Ponadto wpisem do ewidencji zabytków Gminy Police objęty został obszar byłej (sprzed 1945 r.) niemieckiej fabryki benzyny syntetycznej Hydrierwerke Pölitz AG, którego obszar przylega od zachodu do przebiegu istniejącej linii kolejowej nr 406, a tym samym zbliża się do przebiegu projektowanej linii nr 437 w rejonie proj. km ok. 1+550. Prace związane z budową nowej linii kolejowej, także te prowadzone w obrębie stacji Police, nie przewidują ingerencji w ww. budynki i obszary. Nie należy zatem spodziewać się negatywnego oddziaływania na ww. dobra kultury. Niemniej z uwagi na to, iż prace będą prowadzone w bliskim sąsiedztwie zabytkowego budynku dworca, place budowy, miejsca magazynowania materiałów, bazy techniczne sprzętu i drogi dojazdowe do placu budowy zostaną zlokalizowane w odległości od obiektów zabytkowych, zapewniającej ich odpowiednią ochronę. Na etapie projektu budowlanego zakres prac będzie uzgodniony z właściwym konserwatorem zabytków. W obszarze planowanej inwestycji nie występują zidentyfikowane stanowiska archeologiczne - najbliższe znane stanowisko stanowi miejsce osady średniowiecznej, położone w rejonie ul. Dębowej w Policach, ok. 530 m na wschód od początkowego odcinka planowanego przedsięwzięcia. Planowana inwestycja przewiduje ingerencję w grunt, w związku z powyższym w przypadku napotkania obiektów archeologicznych podczas prowadzenia prac inwestycyjnych, należy postępować w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami prawa, w tym zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 2 sierpnia 2018 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich i badań konserwatorskich przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków albo na Listę Skarbów Dziedzictwa oraz robót budowlanych, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków, a także badań archeologicznych i poszukiwań zabytków (Dz. U. z 2021 r., poz. 81).

Realizacja inwestycji spowoduje nieznaczne przekształcenie istniejącego krajobrazu (końcowy odcinek projektowanej linii), co będzie skutkowało zajęciem fragmentu terenu dotychczas nieprzekształconego, kosztem rozbudowy terenów przemysłowych. Minimalizację oddziaływania na krajobraz przewidziano poprzez budowę linii w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej grobli, po której przebiegają urządzenia przesyłowe z portu przeładunkowego do Zakładów Azotowych. Tym

samym ograniczono oddziaływanie na elementy przyrodnicze związane z rozległym fragmentem terenu nieprzekształconego występującego w rejonie przedsięwzięcia. W granicach analizowanego terenu nie występują szczególne walory krajobrazowe, a obszar położony jest poza granicami form ochrony przyrody, których przedmiotami ochrony jest także krajobraz tj. obszarów chronionego krajobrazu oraz parków krajobrazowych.

Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji względem form ochrony przyrody wyszczególnionych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098) - dalej zwanej ustawą o ochronie przyrody, należy stwierdzić, iż analizowane przedsięwzięcie w części znajduje się w granicy obszaru Natura 2000 Police - kanały PLH320015. Projektowana linia kolejowa przebiega przez ww. obszar na odcinku ok. 180 m (ok. 68 m zgodnie z przekazaną do Komisji Europejskiej propozycją korekty granic obszaru, zaakceptowaną uchwałą RM w sprawie wyrażenia zgody na przekazanie Komisji Europejskiej dokumentu „Lista zmian w sieci obszarów Natura 2000” (M.P. z 2021 r. poz. 45)) to odcinek realizowany na przebiegu istniejącej już linii kolejowej nr 406. Pozostałe formy ochrony przyrody zlokalizowane są w dalszej odległości (ok. 1,26 km) i są to obszary Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 oraz Zalew Szczeciński PLB320009.

Obszar Natura 2000 Police - kanały PLH320015 obejmuje sieć 4000 m podziemnych kanałów, będących pozostałością po niemieckiej, przedwojennej fabryce benzyny syntetycznej Hydrierwerke Pölitz. Obszar uznany jest za największe zimowisko nietoperzy na Pomorzu Zachodnim (780 osobników - sezon zimowy 2003). Zimuje tu 6 gatunków nietoperzy, z czego 2 to gatunki z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Zgodnie z obowiązującym aktem prawnym (Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Police – kanały PLH320015) przedmiotami ochrony obszaru są następujące gatunki nietoperzy: nocek duży *Myotis myotis* i mopek *Barbastella barbastellus*. Jako istniejące zagrożenia dla ww. gatunków uznano niszczenie zabezpieczeń obiektów (ścian z wlotami dla nietoperzy i metalowych krat) powodujące niekorzystną zmianę mikroklimatu zimowiska mającą wpływ na śmiertelność nietoperzy; niezorganizowaną turystykę pieszą w niezabezpieczonych obiektach, powodującą płoszenie i niepokojenie nietoperzy, które podczas hibernacji może powodować ich dodatkowe wybudzenie, co może wpływać na śmiertelność; niekontrolowane przejazdy quadami i samochodami ciężarowymi, co powoduje zawalanie się podziemnych korytarzy wykorzystywanych przez nietoperze; duża ilość odpadów gospodarczych i przemysłowych, utrudniająca nietoperzom dostęp do zimowiska; brak swobodnego dostępu do wlotów do kryjówek zimowych spowodowany zasłonięciem ich przez drzewa i krzewy. Z kolei jako zagrożenia potencjalne uznano zmiany temperatury istotnie wpływające na hibernację nietoperzy; elektrownie wiatrowe stanowiące zagrożenie dla liczebności populacji; rozbiórkę obiektów doprowadzającą do zniszczenia siedliska; zasypywanie kanałów, melioracje i osuszanie mogące powodować zmniejszenie poziomu wilgotności w kanałach; planowaną budowę Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu S6, której jeden z odcinków zaprojektowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru, co może stanowić zagrożenie dla sezonowo migrujących nietoperzy do przedmiotowego zimowiska (kolizyjność i wpływ na stabilność obiektów podziemnych i naziemnych znajdujących się w obszarze).

W granicy analizowanego terenu inwestycyjnego przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą, która obejmowała rozpoznanie m.in. wykorzystania terenu przez chiropterofaunę. Terminy przeprowadzonych badań (08.05.2020, 19.05.2020, 04.06.2020, 19.06.2020, 11.07.2020, 24.08.2020, 14.09.2020, 12.01.2021, 24.05.2021, 05.06.2021, 13.06.2021, 20.06.2021) obejmowały wszystkie okresy aktywności nietoperzy, w tym migracje wiosenne, początek formowania kolonii

rozrodczych, rozród, szczyt aktywności lokalnych populacji, rozpad kolonii rozrodczych, migracje jesienne, rojenie i hibernację nietoperzy. W okresie zimowania podczas nasłuchów detektorowych w granicach obszaru rozpoznania stwierdzono obecność co najmniej trzech gatunków nietoperzy - borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, karlika *Pipistrellus* (drobny *P. pipistrellus* lub malutki *P. pygmaeus*) oraz nocka *Myotis sp.* Nasłuchy detektorowe nie wykazały jednoznacznie obecności gatunków stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Police - kanały PLH320015, niemniej jednak ich występowania w obrębie obszaru rozpoznania nie można wykluczyć. W otoczeniu planowanej inwestycji znajdują się wloty do zimowisk wykorzystywanych przez nietoperze oraz obszary wykorzystywane przez nie w celach żerowiskowych. W sąsiedztwie inwestycji stwierdzono występowanie wlotów do zimowisk nietoperzy, przy czym najbliższe z nich zlokalizowane są w odległości 35 m od osi linii kolejowej, a kolejny w odległości 70 m. Wszystkie wloty zlokalizowane są na odcinku projektowanej linii kolejowej stanowiącej istniejące i wykorzystywane torowisko linii nr 406. Największa aktywność nietoperzy na analizowanym terenie występuje wiosną (marzec) oraz jesienią (październik), tj. w okresach migracji z i na zimowiska. W ramach aktywności sezonowej nietoperzy stwierdzono występowanie następujących gatunków: nocek duży *Myotis myotis* (>60 osobników), nocek rudy *Myotis daubentonii* (>470 osobników), nocek łydkowłosy *Myotis dasycneme* (<10 osobników), nocek Natterera *Myotis nattereri* (>60 osobników), nocek wąsatek *Myotis mystacinus* (>10 osobników), nocek Brandta *Myotis brandtii* (<10 osobników), mroczek późny *Eptesicus serotinus* (<10 osobników), karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus* (<10 osobników), borowiec wielki *Nyctalus noctula* (<10 osobników), mopek *Barbastella barbastellus* (<10 osobników), gacek brunatny *Plecotus auritus* (<10 osobników). Najistotniejsze znaczenie dla migracji nietoperzy na przedmiotowym terenie ma zwarty fragment zadrzewienia w północno-wschodniej części obszaru rozpoznania (las gospodarczy mieszany z przewagą sosny, jawora i brzozy), odcinek rzeki Łarpi oraz obszary wodno-błotne o cechach mokradeł zlokalizowane we wschodniej części badanego terenu. Dodatkowe nasłuchy detektorowe przeprowadzone w punktach pomiarowych w maju i czerwcu 2021 r. wykazały występowanie nocka rudego *Myotis daubentonii*, karlika malutkiego *Pipistrellus pipistrellus*, karlika większego *Pipistrellus nathusii*, borowca wielkiego *Nyctalus noctula*. Największe aktywności pomiędzy granicą istniejącej linii,

a kompleksem leśnym (do 4 przelotów na godzinę) wykazywał karlik malutki i borowiec wielki.

Na podstawie rozpoznanego sposobu wykorzystania analizowanego terenu przez nietoperze stwierdzono, iż realizacja inwestycji może stanowić potencjalne zagrożenie dla chiropterofauny. Możliwy negatywny wpływ inwestycji na nietoperze został zminimalizowany określonymi w przedmiotowej decyzji warunkami koniecznymi do zastosowania przez inwestora na etapie realizacji inwestycji. Odcinek linii kolejowej zlokalizowany w granicy i sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Police - kanały PLH320015 stanowi istniejącą linię kolejową, po której w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji poruszać się będzie dodatkowy tabor kolejowy. W granicy tego terenu nie przewiduje się prowadzenia prac budowlanych mogących wpływać znacząco negatywnie na wloty i obiekty budowlane stanowiące zimowisko nietoperzy (prace w obrębie nasypu i podtorza, wymiana szyn i podkładów). Zakres zaplanowanych prac budowlanych wyklucza konieczność realizacji prac emitujących wibracje i oddziałujących w istotny sposób na klimat akustyczny. Roboty budowlane w znacznej większości będą prowadzone w porze dziennej. Niemniej wykluczyć należy lokalizację zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych i miejsc czasowego magazynowania wytworzonych odpadów w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej. W celu wyeliminowania ingerencji w obiekty wykorzystywane przez nietoperze, na okres prowadzonych prac, teren inwestycyjny należy wygrodzić w odległości do 20 m od osi linii kolejowej, uniemożliwiając poruszanie się ludzi i sprzętu poza tym obszarem. Z realizacją inwestycji związane jest zajęcie fragmentu kompleksu leśnego (w granicy którego stwierdzono najwyższe aktywności nietoperzy) i wycinka drzew (w pasie o szerokości ok. 30 m) pozostających w kolizji z projektowanym przebiegiem nowej linii kolejowej nr 437 oraz budową wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 114. Powyższe działania doprowadzą

do fragmentacji kompleksu leśnego, niemniej jednak nie doprowadzą do zniszczenia istniejącego korytarza migracyjnego nietoperzy. Wycinka najprawdopodobniej wpłynie na zmianę tras migracyjnych nietoperzy, które będą poruszać się wzdłuż istniejącej ściany zadrzewień. W celu wykluczenia znaczącej ingerencji w siedliska nietoperzy przedmiotową wycinkę należy przeprowadzić poza okresem najwyższej aktywności nietoperzy, w tym poza okresem migracji z i na zimowiska oraz poza okresem ich hibernacji, a także pod nadzorem chiropterologa i ornitologa. W trakcie prowadzonych prac nie należy stosować oświetlania terenu, a w przypadkach wyjątkowych (związanych z koniecznością realizacją prac budowlanych w porze nocy, podyktowaną uzasadnionymi rozwiązaniami technologicznymi i organizacyjnymi) wykluczać wykorzystanie lamp emitujących światło ze składową niebieską. Prognozowane natężenie pociągów towarowych będzie nieznaczne (6 pociągów w ciągu dnia i 2 pociągi w ciągu nocy), a prędkość ich jazdy będzie ograniczona maksymalnie do 40 km/h. Biorąc pod uwagę istniejące wykorzystanie linii kolejowej przebiegającej w granicy obszaru Natura 2000 2000 Police - kanały PLH320015 i prognozowany wzrost natężenia ruchu pociągów nie przewiduje się znacząco negatywnego wpływu na nietoperze. Dotychczasowe użytkowanie istniejącej linii kolejowej nie wykazuje negatywnego wpływu na obiekty stanowiące zimowisko nietoperzy o czym świadczy skala wykorzystania obiektu przez chiropterofaunę w kolejnych sezonach zimowych. Zakres analizowanej inwestycji nie wpisuje się na listę zidentyfikowanych zagrożeń określonych w planie zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Police - kanały PLH320015. Zdaniem tut. organu określone warunki pozwolą ograniczyć do minimum negatywny wpływ na siedlisko nietoperzy zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie inwestycji, a sprawowany nadzór przyrodniczy zapewni stały nadzór nad prowadzonymi pracami i ich oddziaływaniem. Przy realizacji inwestycji z zachowaniem ww. warunków projektowana inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Police - kanały PLH320015.

Zakres i skala oddziaływania projektowanej inwestycji oraz znaczna odległość od granicy obszarów Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 oraz Zalew Szczeciński PLB320009 wyklucza możliwość negatywnego wpływu przedsięwzięcia na ww. formy ochrony przyrody.

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia w oparciu o dane literaturowe i inwentaryzację przyrodniczą dokonano opisu stanu środowiska przyrodniczego. Analizowana inwestycja przebiega w decydującej mierze przez tereny intensywnie przekształcone przez człowieka. Na odcinku od km -0+778,62 do km ok. 1+500 inwestycja zlokalizowana będzie głównie na terenach kolejowych. Nie występują tu chronione gatunki roślin czy siedliska przyrodnicze, teren nie jest także siedliskiem chronionych gatunków fauny. Na terenie torowiska i w jego okolicy występują głównie rośliny synantropijne. Poza terenem kolejowym, począwszy od km ok. 0+600 w otoczeniu linii pojawiają się tereny otwarte - głównie nieużytki oraz niewielkie kompleksy leśne. Po stronie zachodniej istniejącej linii nr 406 są to obszary przemysłowe, wtórnie kolonizowane przez roślinność. W odległości od ok. 20 m do 80 m od linii zinwentaryzowano stanowiska kocanek piaskowych, które nie kolidują z zakresem inwestycji. Cechy zbiorowisk naturalnych lub seminaturalnych nosi natomiast obszar położony na wschód od ul. Jasienickiej (DW114), będący w znacznej części torfowiskiem niskim, który nie stanowi siedliska przyrodniczego ale z uwagi na uwarunkowania stanowi siedlisko dla wielu gatunków chronionych. Teren ten jest siedliskiem co najmniej czterech gatunków płazów (żaba śmieszka *Pelophylax ridibundus*, żaba wodna *Pelophylax esculentus* i żaba jeziorkowa *Pelophylax lessonae*, ropucha szara *Bufo bufo*) oraz dwóch gatunków gadów (jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*, zaskroniec zwyczajny *Natrix natrix*). Siedliska płazów stwierdzono także w obrębie kompleksu leśnego w granicy działki nr 3302/2 i działek 3027/2 i 3027/3. Podczas niemal 7-miesięcznego rozpoznania przyrodniczego na obszarze nim objętym zidentyfikowano występowanie 54 gatunków ptaków, z czego 41 zidentyfikowano jako gatunki lęgowe na badanym obszarze. Spośród gatunków lęgowych 13 to ptaki uznane za najcenniejsze (wymienione w załączniku I Dyrektywy Ptasiej). Zdecydowana większość zanotowanych cennych gatunków ptaków występuje w północnej części obszaru rozpoznania,

na obszarach wodno-błotnych zlokalizowanych po obu stronach odcinka projektowanej linii kolejowej. Obszary te są także wykorzystywane przez liczne ptaki nie lęgące się w granicach obszaru rozpoznania, a jedynie na niego zalatujące, m.in. podczas żerowania. W czasie rozpoznania przyrodniczego na obszarze badań stwierdzono występowanie dwóch gatunków ssaków objętych ochroną częściową - bobra europejskiego *Castor fiber* i kreta europejskiego *Talpa europaea*.

W związku z realizacją inwestycji nieunikniona jest ingerencja w siedliska części ww. fauny. Istotnym jest zatem fakt dostosowania przebiegu inwestycji do istniejących uwarunkowań przyrodniczych. W granicy najcenniejszego fragmentu inwestycji, gdzie powstanie nowy fragment linii kolejowej, jej nasyp zostanie wykonany w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu rurociągów technologicznych łączących Port Morski Police z Zakładami Azotowymi. Takie działanie spowoduje zajęcie zewnętrznego fragmentu terenu charakteryzującego się niższymi walorami przyrodniczymi i jednocześnie nie doprowadzi do jego rozdzielenia, a co za tym idzie fragmentacji siedlisk chronionych gatunków. W wyniku realizacji inwestycji wyłącznie część siedlisk chronionych gatunków zostanie zniszczona, niemniej jednak dostępność tożsamyh siedlisk na znacznej powierzchni pozostałego terenu nie powinna wywierać znaczącego wpływu na utrzymanie siedlisk tych gatunków i ich liczebność. Negatywny wpływ na występujące tu gatunki może wykazywać w szczególności etap realizacji przedsięwzięcia, który będzie związany z zajęciem fragmentu cennego terenu oraz oddziaływaniem akustycznym, mogącym mieć wpływ na zajmowane stanowiska chronionych gatunków fauny. Jedynym możliwym do zastosowania rozwiązaniem minimalizującym negatywny wpływ tego etapu na chronione gatunki jest odpowiedni czas prowadzenia prac budowlanych, w szczególności przy maksymalnym ograniczaniu zajętości terenu oraz korzystaniu z technologii ograniczających hałas. Tym samym za niezbędny warunek uznano konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów oraz przygotowanie nawierzchni pod budowę nasypu kolejowego poza okresem lęgowym ptaków. Z kolei etap eksploatacji inwestycji będzie skutkował głównie oddziaływaniem hałasowym, które może mieć istotny wpływ na płoszenie i niepokojenie zwierząt posiadających swoje siedliska w granicy analizowanego terenu. Przewiduje się, że część bardziej wrażliwych gatunków fauny przeniesie się na stanowiska oddalone od wybudowanej linii kolejowej. Dla każdego przypadku, gdzie skutkiem prowadzonych robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia (np. prowadzenia nadzoru przyrodniczego) będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, tj.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową - umyślnego zabijania, umyślnego okaleczania lub chwytania, umyślnego niszczenia ich jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych, transportu, chowu lub hodowli, zbierania, pozyskiwania, przetrzymywania, posiadania lub preparowania okazów gatunków, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, niszczenia, usuwania lub uszkodzenia gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień, umyślnego uniemożliwiania dostępu do schronień, zbywania, oferowania do sprzedaży, wymiany, darowizny lub transportu w celu sprzedaży okazów gatunków, wwożenia z zagranicy lub wywożenia poza granicę państwa okazów gatunków, umyślnego płoszenia lub niepokojenia, umyślnego płoszenia lub niepokojenia w miejscach noclegu, w okresie lęgowym w miejscach rozrodu lub wychowu młodych lub w miejscach żerowania zgrupowań ptaków migrujących lub zimujących, fotografowania, filmowania lub obserwacji, mogących powodować ich płoszenie lub niepokojenie, umyślnego przemieszczania z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca, umyślnego wprowadzania do środowiska przyrodniczego;

- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślnego niszczenia, umyślnego zrywania lub uszkodzania, niszczenia ich siedlisk lub ostoi, dokonywania zmian stosunków wodnych, stosowania środków chemicznych, niszczenia ściółki leśnej lub niszczenia gleby w ostojach, hodowli, pozyskiwania lub zbioru, przetrzymywania lub posiadania okazów gatunków, zbywania, oferowania do sprzedaży, wymiany, darowizny lub transportu okazów gatunków, wwożenia z zagranicy lub wywożenia poza

granicę państwa okazów gatunków, umyślnego przemieszczania w środowisku przyrodniczym, umyślnego wprowadzania do środowiska przyrodniczego;
inwestor jest zobowiązany do uzyskania zgody na wykonanie ww. czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Rozpoznanie terenu inwestycyjnego pozwala stwierdzić, iż północny fragment terenu inwestycyjnego stanowi obszar najcenniejszy przyrodniczo. Mając powyższe na uwadze zdaniem tut. organu kluczowym warunkiem dla realizacji przedmiotowej inwestycji jest konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego (składającego się z zespołu specjalistów przyrodników, w tym chiropterologa, herpetologa i ornitologa), który na etapie realizacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla gatunków fauny, wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań. W orzeczeniu niniejszej decyzji określono podstawowe obowiązki i zadania ww. nadzoru, natomiast faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego powinien być każdorazowo dostosowany do aktualnych sytuacji i problemów (ciężkich do przewidzenia na obecnym etapie), a wszelkie jego działania powinny mieć na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego. W przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniem nadzoru przyrodniczego, a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania powinny zostać wypracowywane przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora. W celu wykluczenia możliwości ingerencji w siedliska chronionych gatunków nadzór przyrodniczy maksymalnie na 7 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych powinien przeprowadzić kontrolę pod kątem występowania siedlisk i obecności osobników chronionych gatunków w granicy przewidzianego do realizacji odcinka linii kolejowej. W przypadku stwierdzenia wcześniej niezidentyfikowanych gatunków należy uzyskać zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących względem dziko występujących chronionych gatunków i realizować zezwolenia zgodnie ze wskazanymi warunkami. Jednym z głównych celów nadzoru powinno być określanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac w odniesieniu do występujących cennych elementów przyrodniczych w granicy terenu inwestycyjnego. Niemniej jednak rozpoczęcie prac budowlanych na końcowym odcinku linii kolejowej (obszar w sąsiedztwie zespołu rurociągów technologicznych łączących Port Morski Police z Zakładami Azotowymi) należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków. W celu wykluczenia negatywnego wpływu na gady, płazy i drobne ssaki wskazano na konieczność zastosowania czasowych wygrodzeń terenu niezbędnych dla realizacji inwestycji uniemożliwiających migrację fauny w granicę terenu inwestycyjnego. Dokładne miejsca w zależności od etapu inwestycji i terminów prowadzonych prac powinny zostać wskazane przez nadzór przyrodniczy. W zakres działań prowadzonych przez nadzór wpisuje się stała kontrola skuteczności zastosowanych zabezpieczeń terenu budowy, w tym właściwego stanu tymczasowych ogrodzeń dla płazów i drobnych ssaków oraz wygrodzeń chroniących przed ingerencją w siedliska nietoperzy. Stałym kontrolom należy poddawać także wykopy i miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt. W przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt, nadzór przyrodniczy powinien uwalniać uwięzione zwierzęta i wypuszczać je w bezpiecznych miejscach, poza zakresem oddziaływania inwestycji. Działalność nadzoru przyrodniczego powinna być dokumentowana w formie sprawozdania, które należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie (sprawozdanie z pracy nadzoru dla okresu rocznego tj. każdorazowo do końca grudnia za rok objęty nadzorem).

Planowana inwestycja należy do grupy przedsięwzięć o charakterze liniowym, których eksploatacja ma wpływ na migrację zwierząt. Z uwagi jednak na położenie inwestycji w miejscu już przekształconym przez człowieka (w części stanowiącym eksploatowaną linię kolejową, przecinającą drogę i sąsiadującą z zespołem rurociągów technologicznych łączących Port Morski Police z Zakładami Azotowymi), nie przecinającym korytarzy ekologicznych i szlaków migracyjnych zwierząt, nie stwierdza się konieczności realizacji przejść dla zwierząt. W związku z realizacją

inwestycji na fragmencie związanym z budową nowego odcinka linii kolejowej stwierdzono możliwy negatywny wpływ przedsięwzięcia na utrzymanie populacji i szlaków migracyjnych płazów. Niemniej inwestor zaproponował zastosowanie dwóch przejść dla płazów i innych małych zwierząt, projektowanych w nasypie kolejowym. Pozwoli to na utrzymanie drożności między zajmowanymi siedliskami i zapewnienie zróżnicowania genowego w populacjach płazów. Biorąc powyższe pod uwagę nie przewiduje się znacząco negatywnego wpływu inwestycji na przyrodę ożywioną, w tym faunę i florę występującą w rejonie linii kolejowych.

Biorąc pod uwagę charakter i zakres planowanych do wykonania prac budowlanych oraz w szczególności lokalizację inwestycji należy stwierdzić, iż nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na bioróżnorodność. Realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie wywierała znacząco negatywnego wpływu na ekosystemy i siedliska zajmowane przez chronione gatunki fauny i flory, a także nie będzie prowadzić do zmian w liczebności oraz zmniejszania zróżnicowania genowego w populacjach. Nie przewiduje się również wpływu planowanej inwestycji na siedliska przyrodnicze. Zakres prac budowlanych nie będzie wiązał się ze zmianami stosunków wodnych terenów sąsiadujących, więc nie wpłynie na różnorodność biologiczną tych terenów. W wyniku realizacji inwestycji do minimum zostanie ograniczona konieczność zajmowania nowych terenów, nieprzekształconych dotychczas przez człowieka.

Teren inwestycyjny nie znajduje się na obszarach górskich oraz w granicach miejscowości wyznaczonych jako uzdrowiska, jak również poza obszarami ochrony uzdrowiskowej. Przedsięwzięcie nie przecina kompleksów leśnych, jedynie w północno-wschodniej części terenu inwestycyjnego inwestycja zlokalizowany jest zwarty fragment zadrzewienia, który koliduje z inwestycją, co będzie skutkowało koniecznością prowadzenia wycinki drzew w pasie o szerokości ok. 30 m.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego (<http://www.polskawliczbach.pl>) w 2020 roku liczba ludności zamieszkującej w gminie Police wynosiła 41 117 osób, natomiast gęstość zaludnienia to 165 osób na km².

W granicach analizowanej inwestycji oraz w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone. Również realizacja przewidzianych prac inwestycyjnych, a także eksploatacja przedsięwzięcia po jego przebudowie, nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska.

Oddziaływanie transgraniczne

Rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz niewielkie uciążliwości dla środowiska, jakie mogą wystąpić w związku z realizacją inwestycji, wskazują na brak wystąpienia oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko

Na terenie objętym inwestycją realizowany jest aktualnie projekt pod nazwą „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” - Zadanie A „Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny - Police”, stanowiący przestrzennie powiązaną inwestycję i mogący potencjalnie generować oddziaływania o zakresie i charakterze kumulującym się z przedsięwzięciem polegającym na budowie linii nr 437. Jak stwierdzono w wyniku przeprowadzonej analizy, przedmiotowe przedsięwzięcie nie charakteryzuje się znaczącym oddziaływaniem na poszczególne elementy środowiska, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Kumulacja stwierdzonych oddziaływań będzie dotyczyć głównie wpływu na klimat akustyczny i zanieczyszczenie powietrza. Niemożliwym jest całkowite wykluczenie oddziaływania w trakcie prowadzonych prac budowlanych, jednak dla obu inwestycji zostały określone możliwe środki minimalizujące negatywny wpływ na środowisko, które pozwolą w maksymalny sposób ograniczyć prognozowane oddziaływanie. W ramach inwestycji zidentyfikowano także potencjalne oddziaływania o charakterze skumulowanym z przedsięwzięciami

realizowanymi i zrealizowanymi, położonymi w sąsiedztwie inwestycji. Głównym źródłem liniowym mogącym prowadzić do kumulacji oddziaływań w połączeniu z oddziaływaniem analizowanego odcinka linii kolejowej są linie kolejowe nr 406 oraz 431 oraz droga wojewódzka nr 114. Oddziaływanie linii kolejowych nr 406 i 431 zostało uwzględnione w obliczeniach akustycznych przeprowadzonych dla projektowanej linii kolejowej. W przypadku oddziaływania skumulowanego z drogą wojewódzką nr 114 wykonano dodatkowe obliczenia. Wyniki nie wykazały występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Przedłożone na etapie przedmiotowego postępowania administracyjnego informacje na temat zakresu planowanego przedsięwzięcia, a także dane na temat uwarunkowań występujących w miejscu realizacji inwestycji oraz w jego sąsiedztwie, pozwoliły oszacować bezpośrednio i pośrednio skutki oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko. Przeprowadzone przez inwestora analizy pozwoliły stwierdzić brak znacząco negatywnego wpływu inwestycji na środowisko. Przedstawione wyniki potwierdziły dotrzymanie odpowiednich poziomów hałasu na najbliższych terenach chronionych akustycznie (również w ujęciu skumulowanym z innymi przedsięwzięciami). Nie stwierdzono również znaczących emisji zanieczyszczeń do powietrza. Poprzez zastosowane rozwiązania minimalizujące realizacja inwestycji nie spowoduje również zagrożenia dla środowiska wodno-gruntowego i przyrodniczego. Z uwagi na brak znaczących negatywnych oddziaływań planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska, tutejszy organ stwierdził, że zamierzone przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dlatego też postanowił jak w sentencji.

Pouczenie

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

Wnioskodawca dokonał uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji oraz przedłożone pełnomocnictwo, zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r., poz. 1923).

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś,
2. Przebieg projektowanej linii kolejowej nr 437



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie
Aleksandra Stadulinska

Otrzymują (list polecony za zwrotnym potwierdzeniem odbioru):

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś.
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach, ul. Kresowa 14, 72-010 Police – ePUAP,
4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Tama Pomorzańska 13a, 70-030 Szczecin – ePUAP.

Załącznik nr 1
do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie
Nr 13/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach
z dnia 18 października 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.18

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia kolejowego do Portu Morskiego Police”, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie miasta Police (gmina miejsko - wiejska), w powiecie polickim, w województwie zachodniopomorskim.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 437 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, stanowiącej w przyszłości połączenie nowoprojektowanego układu torowego stacji Port Morski Police z linią nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński. Projektowana linia kolejowa nr 437 odgałęziać się będzie od linii nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński na stacji Police, a jej początek znajdować się będzie w km 22+620,39 toru głównego nr 1. Trasa nowoprojektowanej linii przebiegać będzie początkowo po dotychczasowym torze głównym stacyjnym nr 1 aż do głowicy północnej, wyjazdowej ze stacji Police. Za głowicą projektuje się budowę nowego toru linii 437.

Planowany początek linii kolejowej nr 437 w km ok. -0+778, planowany koniec przedsięwzięcia w miejscu połączenia z układem torowym stacji Port Morski Police w km ok. 2+510.

Orientacyjna długość projektowanej linii nr 437 wynosi ok. 3 288 m.

Realizacja przedsięwzięcia ma na celu osiągnięcie następujących parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych projektowanej linii kolejowej nr 437:

- typ linii wg Standardów Technicznych - T80,
- kategoria linii wg Rozporządzenia MTiGM Dz. U. 1998 nr 151 poz.987 – drugorzędna,
- linia jednotorowa,
- linia zelektryfikowana,
- prędkość maksymalna dla pociągów towarowych - 80 km/h, nie mniejsza niż 50 km/h,
- dopuszczalny nacisk osi 221kN/oś,
- maksymalna długość pociągów towarowych - 750 m

Nawierzchnia torowa

Projektuje się tor bezстыkowy na całej długości linii 437 oraz kompleksową wymianę nawierzchni toru nr 1 na stacji Police. Zakres kompleksowej wymiany nawierzchni toru nr 1 obejmuje odcinki o łącznej długości 1138 m. Nowoprojektowany odcinek toru linii 437 w nowym śladzie budowany będzie od km 0+302 do miejsca połączenia z układem torowym stacji Port Morski Police (ok. km 2+510).

Rozjazdy

Aby zapewnić połączenie toru nr 1 linii 437 z układem torowym stacji Police zaprojektowano połączenie trapezowe pełne. W skład połączenia trapezowego będą wchodzić rozjazdy nr 21, 22, 27 i 28, przy czym rozjazdy nr 21, 27 i 28 są rozjazdami zabudowanymi w nowych lokalizacjach natomiast rozjazd nr 22 jest rozjazdem wymienianym i zabudowywanym w dotychczasowej lokalizacji. W celu ujednoczenia nawierzchni w torze nr 2 głowicy rozjazdowej, przewiduje się ponadto wymianę rozjazdów nr 20 (istn. nr 21) i 25 (istn. nr 26).

Podtorze

Koronę torowiska projektuje się ze spadkiem poprzecznym 5%. Przyjęto ujednoczoną warstwę ochronną z niesortu grubości minimalnej 0,15 m. Warstwa ochronna układana będzie na przygotowanym - wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu. W rejonie stwierdzonych na podstawie badań geologicznych, słabych gruntów konieczne będzie zaprojektowanie wzmocnienia podtorza. Sposób wzmocnienia oraz technologia zostanie przedstawiona w projektach budowlanych i wykonawczych.

Odwodnienie

Na szlaku w przekopie i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, gdzie istnieje konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnione będzie poprzez budowę rowów bocznych ziemnych. W pozostałych miejscach przy nasypach o wysokości ponad 0,6 m nie przewiduje się budowy rowów.

Rowy zaprojektowano w następujących lokalizacjach:

- km 0+599 ÷ 0+665 strona prawa,
- km 0+667 ÷ 1+110 strona prawa.

Wody opadowe i roztopowe z rowów bocznych odprowadzane będą do istniejącego przepustu i rowu w km 0+666. Na stacji odprowadzenie wody z torowiska zapewnione będzie poprzez budowę sieci odwodnienia wglębnego w postaci drenaży. Ciąg drenarski został zaprojektowany na międzytorzu torów linii 437 i 406 począwszy od przejazdu kolejowo-drogowego przy ul. Tanowskiej. Wody z drenażu zostaną odprowadzone nowo projektowanym rowem do istniejącego przepustu kolejowego i rowu w km 0+666.

Zabezpieczenia geotechniczne i przeciwpowodziowe

Po wykonaniu pełnego, szczegółowego rozpoznania geotechnicznego przewiduje się:

- wzmocnienie podtorza poprzez zabudowę warstwy ochronnej,
- wzmocnienie podłoża gruntowego poprzez wykonanie palowania gruntu,
- wymiana gruntu w sytuacji gdy stwierdzona miąższość warstw nienośnych będzie mniejsza niż 2 m,
- stabilizacja innymi metodami, jak najmniej ingerującymi w środowisko (w zależności do wyników badań geotechnicznych).

Jako zabezpieczenie przeciwpowodziowe przewiduje się posadowienie linii kolejowej na nasypie o średniej wysokości 4–5 m.

Układ drogowy i obiekty inżynierskie

Projektowana linia kolejowa nr 437 przecina następujące drogi:

- ulicę Kamienną - w km 1+229,
- ulicę Jasienicą (ciąg drogi wojewódzkiej nr 114) - w km 1+906.

Ul. Jasienicka (DW114)

W związku z realizacją analizowanej inwestycji w ciągu istniejącej ul. Jasienickiej zaprojektowano obiekt inżynierski (wiadukt drogowy) oraz przebudowę istniejącej ulicy w celu umożliwienia bezkolizyjnej komunikacji nad projektowaną linią kolejową. Ul. Jasienicka projektowana jest w klasie G i kategorii ruchu KR4. Przyjęto szerokość jezdni 7 m, ciąg pieszo rowerowy szerokości 2,5 m po stronie prawej (wschodniej) oraz chodnik szerokości 2 m po stronie lewej (zachodniej). Z obu stron przewidziano balustrady oraz bariery ochronne. W zakresie odwodnienia przewidziano odprowadzenie wód przez wpusty do projektowanych rowów odparowująco chłonnych. Na skarpach zaprojektowano koryta skarpowe od wylotu kanalizacji deszczowej oraz umocnienie rowu w miejscach włączeń koryt skarpowych. Przewidziano rów infiltracyjny pod zjazdem w km ok. 0+217. Przewiduje się również wykonanie 3 zjazdów połączonych z istniejącym układem drogowym w celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. Zjazd projektowany w km ok. 0+214 będzie posiadał szerokość 7 m Zjazd projektowany w km ok. 0+735 po stronie lewej przewidziano szerokości 6 m, natomiast po stronie prawej szerokości 7 m Ponadto zjazd po lewej stronie zaopatrzone w zabruki z kostki kamiennej.

Wiadukt drogowy w km 1+906 (ul. Jasienicka)

Projektowany obiekt jest wiaduktem drogowym w ciągu drogi wojewódzkiej nr 114 (ul. Jasienicka)

i ma za zadanie bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu nad projektowaną linią kolejową nr 437.

W poniższym zestawieniu przedstawiono podstawowe parametry projektowe obiektu:

- | | |
|-----------------------|----------|
| – kąt ukosu: | 76° |
| – długość obiektu: | 15,230 m |
| – szerokość obiektu: | 14,80 m |
| – ilość przęseł: | 1 |
| – rozpiętość przęseł: | 14,20 m |
| – ilość jezdni: | 1 |

Obiekt zaprojektowano jako ustrój jednoprzęsłowy w schemacie belki swobodnie podpartej. Nad podporami belki stężone są poprzecznice żelbetowymi. Przyczółki składają się z wolnostojących ścian czołowych i konstrukcji oporowych z gruntu zbrojonego, podtrzymujących nasyp drogowy na dojazdach.

Wiadukt kolejowy w km 1+229 (nad ul. Kamienna)

Projektuje się remont wiaduktu w km 24,623 istniejącej linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński (odpowiednio km 1,229 linii 437). Jest to wiadukt stalowy o konstrukcji blachownicy, opartej na żelbetowych przyczółkach.

W projekcie przewidziano wykorzystanie głównych elementów konstrukcji (np. stalowych elementów przęsła, łożysk, przyczółków) po ich oczyszczeniu, poddaniu konserwacji i zabezpieczeniu antykorozyjnemu. Projekt przewiduje demontaż istniejących mostownic i wykonanie nowej nawierzchni kolejowej na stołkach centrujących wraz odbojnicami. Wszystkie balustrady na przyczółkach oraz na przęsle zostaną podwyższone oraz wzmocnione. W ramach remontu obiektu przewiduje się także oczyszczenie i naprawę schodów skarpowych od strony Polic wraz z wykonaniem balustrady oraz wykonanie nowych schodów skarpowych z balustradą stalową po drugiej stronie wiaduktu, a także wykonanie na przęsle nowego zabezpieczenia przeciwpożarowego z blachy ryflowanej.

Przejazd kolejowo-drogowy

Na terenie należącym do Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police w ciągu drogi technologicznej biegnącej wzdłuż rurociągów przewidziano budowę przejazdu kolejowo-drogowego kategorii F w km 2+030,30. Na przejeździe zabudowane zostaną płyty przejazdowe oraz rogatki na stałe zamknięte (otwierane w razie potrzeby).

Droga dojazdowa do instalacji technologicznych

W projekcie ujęto przebudowę istniejącego dojazdu do instalacji przemysłowych należącym do Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police. Przewidziano nawierzchnię bitumiczną oraz obustronne pobocza o szerokości 0,75 m. Założono szerokość 5 m, uwzględniając stosowne poszerzenia jezdni.

Drogi obsługujące

Zaprojektowano dwie drogi obsługujące o szerokości 5 m, nawierzchni z kruszywa. Obie drogi wyposażono w obustronne pobocza szerokości 0,75 m.

Elektroenergetyka

W zakres planowanych robót wchodzi:

- demontaż elementów istniejącego oświetlenia wyjazdowej głowicy rozjazdowej (słupy, oprawy, kable), znajdującego się w kolizji z projektowanym układem torowym,
- demontaż istniejących urządzeń EOR modernizowanych rozjazdów,
- wykonanie nowego systemu EOR modernizowanych i nowobudowanych rozjazdów,
- zabudowa nowego oświetlenia głowicy rozjazdowej (słupy kompozytowe wraz z oprawami typu LED) nowobudowanych i modernizowanych rozjazdów,

- ułożenie nowych kabli zasilających dla potrzeb oświetlenia, elektrycznego ogrzewania rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK), urządzeń teletechnicznych.

Sterowanie ruchem kolejowym (SRK)

Planuje się następujące prace budowlane:

- instalacja sygnalizatorów świetlnych i wskaźników wraz z połączeniem do sieci kablowej,
- instalacja elektrycznych napędów zwrotnicowych w układzie napędowym wraz z połączeniem do sieci kablowej,
- budowa kanalizacji kablowej podziemnej dla kabli urządzeń automatyki kolejowej wraz z siecią kablową,
- instalacja urządzeń samoczynnego hamowania pociągów (SHP).

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę sieci trakcji elektrycznej, zasilanej napięciem 3 kV prądu stałego z przewodów jezdnych. Przewiduje się zastosowanie konstrukcji wsporczych indywidualnych (metalowych lub strunobetonowych), konstrukcji bramkowych oraz konstrukcji przestrzennych z wysięgiem przez 2 tory. Zasilanie sieci trakcyjnej odbywać się będzie z istniejącej Podstacji w km 22,050 (dobudowany zostanie jeden kabel zasilający).

Instalacje sanitarne i branżowe

W zakres opracowania branży instalacyjnej - sanitarnej w ramach analizowanej inwestycji wchodzi:

- odwodnienie ul. Jasienickiej,
- wyloty systemu odwodnienia do odbiorników,
- przebudowa i zabezpieczenie istniejących sieci wodociagowych kolidujących z nowym układem drogowym.

Rurociągi na terenie Zakładów Chemicznych Police S.A.

Projektowana linia kolejowa na odcinku od ok 1+960 do ok km 2+060 krzyżuje się z rurociągami:

- siecią wodociagową DN 150 mm,
- siecią kanalizacyjną DN 450 mm,
- siecią wodociagową DN 400 mm (nieczystą),
- rurociągiem kwasu siarkowego DN200 mm,
- rurociągiem amoniaku DN650,100 mm,
- rurociągiem kurtyny wodnej DN350 mm.

W ramach inwestycji projektuje się rozwiązanie kolizji m.in. poprzez zabezpieczenie ich konstrukcją stalową otwartą, która będzie umożliwiała dostęp do nich.

Usuwanie drzew i krzewów

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia, na odcinku przebiegającym w korytarzu istniejącej linii kolejowej nr 406 może zajść potrzeba wycinki krzewów lub drzew samosiejek. Ponadto przewiduje się wycinkę lasu mieszanego o charakterze gospodarczym (pas o szerokości ok. 30 m) będącego w kolizji z projektowanym przebiegiem nowej linii kolejowej 437 oraz budową wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 114.

Przepusty dla płazów

W km 1+740 i 2+044 wykonane zostaną przepusty dla płazów.

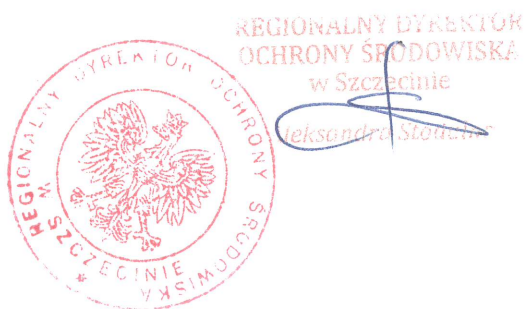
Przejście dla płazów w km 1+740

Światło przepustu wynosić będzie 1,5 m (szerokość) x 1,3 m (wysokość). Powierzchnia wewnątrz przepustu, po której przemieszczać się będą zwierzęta, pokryta będzie gliną, pod którą znajdują się będzie geowłóknina ułożona na podsypce piaskowej. Poziom dna (wierzchu warstwy gliny) będzie znajdować się około 1m poniżej poziomu otaczającego terenu. Dojścia do przejścia (zlewnia około 12m²) będą ukształtowane w spadku 1:3 w kierunku części przelotowej. Na wlocie do przejścia

na szerokości 30 cm będzie znajdować się drenaż z otoczków otoczony geowłókniną, co umożliwi odpływ wody do przepuszczalnych warstw zasypki oraz niżej położonych warstw gruntu.

Przejście dla płazów w km 2+044

Światło przepustu wynosić będzie 1,5 m (szerokość) x 1,3 m (wysokość). Powierzchnia wewnątrz przepustu, po której przemieszczać się będą zwierzęta, pokryta będzie gliną, pod którą znajdować się będzie geowłóknina ułożona na podsypce piaskowej. Rozwiązania projektowe w przepuście tym są analogiczne, jak w przepuście zlokalizowanym w km 1+740, z tą różnicą, że przejście płazów będzie się odbywać z poziomu terenu, gdyż umożliwia to usytuowanie linii kolejowej na skarpie.



Załącznik nr 2
do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie
Nr 13/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach
z dnia 1 października 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.26.2020.AW.18

Przebieg projektowanej linii kolejowej nr 437.

