URZĄD MIASTA w SANOKU
Wydział Geodezji, Architektury i Planowania Przestrzennego
01 WRZ. 2010
Wpłynęło dnia
L. dz. T.G.A. 965/10

R. TELEJYŃSKA - ZAGÓRDA 31.08.2010.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W RZESZOWIE
al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

Rzeszów, 2010-08-20

URZĄD MIASTA SANOK
30 SIE. 2010
Wpłynęło dnia 4461/10
L.dz.

RDOŚ-18-WOOŚ-6613-26-18/30/10/ah

NT

POSTANOWIENIE

Działając na podstawie:
- art. 123, art. 142 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.);
- art. 59 ust. 1 pkt 2, 63 ust. 1 i 2, art. 65, art. 75 ust. 6 i art. 173 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. Nr 199 poz. 1227 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Centrum Realizacji Inwestycji 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, Oddział w Krakowie, Pl. Matejki 12, 31-157 Kraków w imieniu których występuje pełnomocnik P. Bogumił Gierałtowski Centralne Biuro Projektowo – Badawcze Budownictwa Kolejowego „KOLPROJEKT" Sp. z o.o., ul. Boremlowska 40A, 04-338 Warszawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinku linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach RPO WP na lata 2007 - 2013",

postanawiam

STWIERDZIĆ brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na poprawie dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinku linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach RPO WP na lata 2007 - 2013.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na poprawie dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinku linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach RPO WP na lata 2007 - 2013.

Do wniosku Inwestor dołączył wymagane prawem dokumenty, m.in. kartę informacyjną przedsięwzięcia zawierającą dane określone w art. 3 ust. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Uwzględniając położenie inwestycji w części na terenach zamkniętych kolejowych ustalono, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji na podstawie art. 75 ust. 6 ww. ustawy.

Przedmiotem inwestycji jest poprawa dostępności linii kolejowej nr 108 Stróże-Krościenko, na odcinku: Jasło Niegłowice (km 43,550) - Jedlicze (61,020), Zarszyn (94,000) - Sanok (km 101,000) i Sanok (106,640) - Nowy Zagórz (113,050), poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury kolejowej. W zakres prac wchodzić będzie: wymiana nawierzchni torowej na nową, bezstykową, na podkładach strunobetonowych oraz typu "Y" na tłuczniu, ewentualna niewielka korekta geometrii układu torowego w celu umożliwienia budowy peronów wyspowych normatywnych poprawiających bezpieczeństwo i wygodę podróżnych. Prace te obejmą następujące stacje: Jasło (km 45,820), Tarnowiec (km 54,007), Jedlicze (km 60,511), Nowosielce (km 97,945), Sanok (km 107,922). Ponadto przewidziany jest remont lub odbudowa wybranych obiektów inżynieryjnych, remont przejazdów drogowych, częściowa przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym, budowa przystanków osobowych, odbudowa (naprawa i oczyszczenie) istniejących rowów ziemnych i rowów umocnionych oraz wycinka krzewów występujących w granicach torowiska. Istniejące na linii obiekty inżynieryjne znajdują się w rożnym stanie technicznym. Zinwentaryzowanych zostało 75 obiektów. Parametry techniczno–eksploatacyjne obiektów inżynieryjnych wiążą się ściśle z parametrami linii kolejowej. Linia nr 108 jest obecnie i będzie po modernizacji linią pierwszorzędną. Założono dostosowanie obiektów inżynieryjnych do wymagań stawianych linii pierwszorzędnej. W przypadku większości obiektów inżynieryjnych położonych na przedmiotowej linii przewidziane jest doprowadzenie ich do pierwotnych parametrów techniczno–eksploatacyjnych. Pod względem rodzaju obiektów inżynieryjnych występują przepusty masywne, mosty małej i średniej rozpiętości (masywne), wiadukty oraz mosty średnich i dużych rozpiętości (stalowe). Większość obiektów wymagać będzie przeprowadzenia remontu, przebudowy lub wymiany (dotyczy to głownie przepustów z prefabrykatów). Istniejące obiekty mostowe, częściowo zastąpione będą nową konstrukcją z elementów prefabrykowanych. Obiekty stalowe wymagają prac remontowych na przyczółkach, wymiany lub remontu konstrukcji nośnej itp. W wyniku realizacji przedsięwzięcia na przeważającej długości trasy możliwe będzie uzyskanie prędkości rzędu 80 km/h dla ruchu pasażerskiego (na krótkich fragmentach linii nawet 100 km/h) oraz 60–70 km/h dla ruchu towarowego.

Projektowane przedsięwzięcie zalicza się do grupy przedsięwzięć, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, na podstawie art. 63 ust. 1 w związku z art. 59 ust. 1 pkt 2 i art. 173 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w związku z § 3 ust. 1 pkt 54 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowej inwestycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zwrócił się pismami z dnia 12 lipca 2010 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sanoku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jaśle, z prośbą o wydanie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla tej inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sanoku, w opinii z dnia 21 lipca 2010 r., znak: PSNZ.465-40/10 uznał, że ze względów higienicznych i zdrowotnych nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jaśle, w opinii z dnia 22 lipca 2010 r., znak: PSNZ.465-39/10 uznał za niezbędne zobowiązanie Inwestora do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji. Uzasadnieniem ww. opinii była jedynie kwalifikacja przedmiotowego przedsięwzięcia do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krośnie, w opinii z dnia 2 sierpnia 2010 r., znak: PSNZ.465-42/10 zajął stanowisko, że z uwagi na rodzaj, specyfikę i charakter obiektu, brak dostatecznych informacji na temat oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie oraz warunki życia ludzi w pobliżu linii kolejowej, a także możliwe ujemne oddziaływanie inwestycji na środowisko na etapie jej realizacji i eksploatacji, niezbędne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeanalizowaniu informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia mając na względzie kryteria selekcji określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w szczególności, takie jak:

a) <u>skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, lokalizacja i charakter inwestycji</u>

Przybliżona powierzchnia objęta przedsięwzięciem, przy umownej szerokości pasa kolejowego (10 m) na odcinku szlakowym i długości omawianego odcinka - 30,880 km, wyniesie ok. 31 ha. W związku z pracami, nie przewiduje się zajęcia nowych terenów. Większość przewidzianych prac modernizacyjnych zamknie się w granicach własności PKP. W niewielkim zakresie inwestycja obejmie teren przyległy do torowiska i obiektów kolejowych, przewidziany do zajęcia na potrzeby realizacji inwestycji i funkcjonowania jej zaplecza (głownie w granicach istniejących stacji kolejowych). Rewitalizacja nawierzchni torowej na szlakach pomiędzy stacjami oparta jest na istniejącej geometrii trasy linii. Ewentualne drobne korekty geometrii osi toru będą wykonane w granicach istniejącego torowiska. Przebudowa układów torowych stacji ma na celu uzyskania lepszej ich funkcjonalności oraz umożliwienie lokalizacji i budowy normatywnych peronów niezbędnych dla podniesienia standardu obsługi i bezpieczeństwa pasażerów, wraz z dojściami dla osób niepełnosprawnych.

b) <u>powiązania z innymi przedsięwzięciami z uwzględnieniem możliwości kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedmiotowe przedsięwzięcie</u>

Linia kolejowa nr 108 Stróże–Krościenko wraz z linią linią nr 107 Nowy Zagórz–Łupków stanowi trasę dojazdową do przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie. Sama linia nr 108 prowadzi do przejścia granicznego z Ukrainą w Krościenku.

c) <u>wykorzystywanie zasobów naturalnych</u>

Na etapie budowy energia będzie pobierana na podstawie oddzielnej umowy z dystrybutorem zewnętrznym lub będzie wytwarzana na placu budowy przy użyciu agregatów. Zaopatrzenie na energię elektryczną na potrzeby oświetlenia, monitorowania,

tablic informacyjnych oraz innych potrzeb będzie pobierana ze źródeł PKP lub na podstawie oddzielnych umów z dystrybutorem. Na obecnym etapie, nie można dokładnie określić zapotrzebowania na energię elektryczną, nie będą to jednak znaczące ilości. Zakłada się, że w trakcie budowy zapotrzebowanie na olej napędowy do wykorzystywanego sprzętu (maszyn budowlanych, samochodów, pociągów technicznych) wyniesie średnio ok. 500 l/dobę. Ponadto szacuje się, że w trakcie realizacji inwestycji wystąpi zapotrzebowanie na beton asfaltowy w ilości ok. 60 m^3, piasek w ilości ok. 250 m^3, ok. 450 m^3 cementu oraz 380 Mg stali. Podczas eksploatacji wykorzystywane będą materiały służące do konserwacji torowiska, urządzeń technicznych, oświetlenia itp.

d) ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii

W trakcie realizacji przedsięwzięcia, w wyniku niewłaściwej obsługi parku maszynowego na placu budowy może wystąpić potencjalne zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi. Odpowiednia organizacja placu budowy i zaplecza budowy, jak również użytkowanie sprawnych maszyn i sprzętu, powinno zminimalizować ryzyko wystąpienia takich sytuacji. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie uzgodnił kwestie postępowania w sytuacjach awaryjnych również w zakresie zwalczania awarii przemysłowych, w tym zdarzeń związanych z przewozem ładunków niebezpiecznych z Państwową Strażą Pożarną w Rzeszowie.

e) lokalizacja przedsięwzięcia z uwzględnieniem obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarów wodno – błotnych, płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarów górskich bądź leśnych, obszarów wybrzeży, obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarów o dużej gęstości zaludnienia, obszarów przylegających do jezior, uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej

Przedmiotowa linia kolejowa nie stwarza zagrożenia dla obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub do ewidencji zabytków. W sąsiedztwie linii, w pasie o szerokości 1000 metrów (licząc po 500 m po obu stronach linii), zidentyfikowano na podstawie informacji uzyskanych w rejestrze Krajowego Ośrodka Badania i Dokumentacji Zabytków (KOBiDZ) w Warszawie, kilkadziesiąt stanowisk archeologicznych. Niemniej jednak przebudowa i późniejsza eksploatacja linii kolejowej nie będą stanowiły dla nich zagrożenia. Linia kolejowa przebiega na znacznej długości w obrębie głównych zbiorników wód podziemnych, w tym Zbiornika nr 431 „Bieszczady" (w jego obrębie leży fragment linii kolejowej w rejonie miejscowości Nowosielce) oraz Zbiornika nr 433 „Dolina rzeki Wisłoka" (w jego obrębie leży odcinek linii kolejowej Jasło – Tarnowiec–Jedlicze). W bezpośrednim otoczeniu linii kolejowej nr 108 brak jest ustanowionych stref ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych. W sąsiedztwie inwestycji występują miejscami wilgotne łąki na łagodnych zboczach gór, stanowiące obszary źródliskowe niewielkich cieków wodnych. Przebudowa linii nr 108 nie zakłada potrzeby zmiany geometrii linii, nie będzie zatem ingerować w przyległy teren. Odpowiednia organizacja placu budowy i zaplecza budowy, jak również użytkowanie sprawnych maszyn i sprzętu ograniczy możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne podczas prac budowlanych. Na etapie eksploatacji będzie kontrolowana efektywność układu odwodnieniowego peronów i wiat, wykorzystującego system odwodnieniowy torowiska. W przypadku linii nr 108, na której obecnie ruch pasażerski prawie ustał, skład wód opadowych niewiele odbiega od ich pierwotnego składu. Wody opadowe odprowadzane z nieutwardzonych powierzchni torowych będą traktowane jako wody czyste nie wymagające podczyszczania przed odprowadzeniem do gruntu lub odbiorników powierzchniowych. W sąsiedztwie przedmiotowej linii lasy występują głównie

w szczytowych partiach wzniesień oraz na ich zboczach. Bezpośrednio w pobliżu projektowanej inwestycji nie ma obszarów ochrony uzdrowiskowej.

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

W toku postępowania w oparciu o informacje o planowanym przedsięwzięciu stwierdzono, że przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania częściowo w granicach proponowanego obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Wisłoka z Dopływami" (PLH180052) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie proponowanego obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Dorzecze Górnego Sanu" (PLH180021) i w bliskim sąsiedztwie proponowanego obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Kościół w Nowosielcach" (PLH180035) oraz poza granicami innych wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r., Nr 151, poz. 1220, ze zm). Pozostałe obszary Natura 2000 znajdują się w następujących odległościach: proponowany obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Las Niegłowicki" (PLH180040) - ok. 0,6 km, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Jasiołka" (PLH180011) - ok. 0,8 km oraz obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Rzeka San" (PLH180007) - ok. 1,5 km. W ramach przedsięwzięcia niektóre z istniejących obiektów inżynieryjnych (mosty, przepusty) zostaną zaadoptowane na przejścia dla zwierząt. Dodatkowo w ramach realizacji planowanych działań nie będzie prowadzona wycinka drzew, natomiast wycinka krzewów zostanie ograniczona tylko do zakrzewień kolidujących z pracami remontowymi i przeprowadzona z wyłączeniem głównego okresu lęgowego ptaków tj. z wyłączeniem okresu marzec–lipiec. Planowane działania nie przewidują budowy nowych rowów, natomiast remont obecnie istniejących zostanie przeprowadzony z wyłączeniem okresu rozrodu płazów tj. okresu marzec-czerwiec. Ze względu na charakter przedsięwzięcia oraz proponowane rozwiązania minimalizujące uznano, że nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na zasoby, twory i składniki przyrody, o których mowa w art. 2 ust. 1 ww. ustawy o ochronie przyrody, w tym na przedmiot i cele ochrony obszaru Natura 2000, na integralność tego obszaru i spójność sieci Natura 2000. Stąd po dokonaniu analizy wstępnej w kontekście potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 stwierdzono, że nie ma konieczności przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania wymaganej art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

g) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest odcinkowo w strefie jasielskiej oraz krośnieńsko-sanockiej, które zostały zakwalifikowane do klasy C, na podstawie pomiarów pyłu PM10 i benzo(a)pirenu mierzonego w pyle PM10 wykonanych na stanowiskach pomiarowych w Jaśle przy ul. Floriańskiej i w Krośnie przy ul. Kletówki. Jednakże z uwagi na lokalny zasięg oddziaływania i charakter planowanej inwestycji nie będzie ona wpływała na obszary, w których stwierdzono przekroczenia.

h) emisja i występowanie innych uciążliwości

Emisja substancji zanieczyszczających powietrze oraz emisja hałasu podczas prowadzenia prac budowlanych nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter krótkotrwały i odwracalny. Uciążliwości dla terenów sąsiednich będą mieć charakter przejściowy. Wzdłuż linii nr 108, zabudowa mieszkalna znajduje się przede wszystkim w odległości 50 i więcej metrów od torów. Sporadycznie zabudowania przybliżają się na odległość 20–30 m od torowiska. Są to najczęściej byłe budynki kolejowe (po zmianie ich

funkcji). Jak wynika z informacji uzyskanych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Rzeszowie, z powodu braku zapotrzebowania nie zakłada się prowadzenia ruchu pasażerskiego w godzinach nocnych.

Zasięgi hałasu dla godzin nocnych, w granicach terenów chronionych pod względem akustycznym będą sięgać ok. 30 m, co przekłada się na miejscowe przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu o ok. 2-3 dB, co odpowiada granicy błędu obliczeniowego. Realizacja inwestycji przy zastosowaniu najnowszych technologii uwzględniających ograniczanie powstawania hałasu u źródła, jak również wprowadzenie taboru dostosowanego do zakładanych wielkości przewozów, wpłynie na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii. Ponadto z doświadczeń innych realizowanych inwestycji, w tym drogowych, należy zauważyć, że symulacja komputerowa oddziaływań akustycznych daje niejednokrotnie wyniki zawyżone w stosunku do zmierzonych po oddaniu inwestycji do eksploatacji.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w sąsiedztwie przedmiotowej linii kolejowej nie będą przekroczone dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń pyłowo gazowych i NOx.

Odwodnienie linii wymaga oczyszczenia i odbudowy rowów ziemnych i umocnionych elementami betonowymi. Na przeważającym odcinku droga kolejowa odwadniana jest rowami ziemnymi lub w korytach betonowych. Wody opadowo-roztopowe pochodzące z dachów lub odwodnienia torowiska nieuszczelnionego nie wymagają stosowania urządzeń podczyszczających. Są one traktowane jako wody czyste i nie wymagają stosowania podczyszczania przed odprowadzeniem do gruntu lub odbiorników powierzchniowych. System odwadniający podtorze składający się z systemów rowów (trawiastych i utwardzonych), powoduje redukcję natężenia spływu wód opadowych i jednocześnie redukcję zanieczyszczeń. Wody opadowo-roztopowe z rejonów peronów wyspowych stacji kolejowych w Tarnowcu, Jedliczu i Nowosielcach będą odprowadzane drenażem poprzez studnie z osadnikiem i syfonem zlokalizowane w rejonie istniejących odbiorników. Wzmocnienie dna i skarp odbiorników w obrębie remontowanych przepustów będzie wykonane z wykorzystaniem takich materiałów jak kamień, trylinka, itp. Odwodnienie przebudowywanych mostów zakłada zastosowanie szczelnych pomostów odprowadzających wody opadowo-roztopowe poza przyczółki obiektów, natomiast odwodnienie przepustów o długości wzdłuż toru od 1 do 5 m realizowane będzie poprzez odprowadzanie wody za ściany zewnętrzne przyczółków, a następnie drenażem na zewnątrz skarpy nasypu. Dla średnich i dużych obiektów mostowych wody opadowo-roztopowe będą odprowadzane z zastosowaniem osadnika.

Podczas realizacji inwestycji, odpady wytwarzane będą na etapie przygotowania placu budowy oraz w trakcie samej budowy. Odpady będą selektywnie gromadzone w miejscach do tego wyznaczonych, a następnie przekazywane do ponownego wykorzystania (odzysku) lub unieszkodliwienia. Na etapie eksploatacji linii przewiduje się powstawanie odpadów związanych z utrzymaniem torowiska, użytkowaniem infrastruktury towarzyszącej oraz zagospodarowanego terenu w pasie inwestycji. Odpady wytworzone w przyszłości w ramach remontów i napraw, zagospodarowywane będą przez firmy wykonawcze, po uzgodnieniu z Inwestorem.

W związku z pracami, nie przewiduje się zajęcia nowych powierzchni, w tym pod gruntami rolnymi i innych. Większość przewidzianych prac modernizacyjnych zamknie się w granicach własności PKP. W ramach realizacji planowanych działań nie będzie prowadzona wycinka drzew, natomiast wycinka krzewów zostanie ograniczona tylko do zakrzewień kolidujących z planowanymi pracami.

i) prawdopodobieństwo oddziaływania

Czynnikami decydującymi o oddziaływaniu przedsięwzięcia są: rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń, metody prowadzenia prac w fazie budowy. W trakcie prac realizacyjnych wystąpi emisja spalin do powietrza związana z pracą sprzętu budowlanego na miejscu oraz pochodząca od środków transportu. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery uzależniona jest od czasu realizacji oraz od miejsca prowadzenia prac w fazie realizacji. Zamierzenie inwestycyjne będzie również źródłem emisji hałasu, generowanego przez pracujące maszyny i urządzenia oraz środki transportu w trakcie jego realizacji. Na etapie eksploatacji inwestycji wartości dopuszczalne na terenach prawnie chronionych pod względem hałasu nie zostaną przekroczone. Na przedmiotowej linii kolejowej nie nastąpi również przekroczenie dopuszczalnej normy dotyczącej stężenia substancji ropopochodnych oraz zawiesiny w wodach opadowo-roztopowych odprowadzanych do środowiska oraz nie zostaną przekroczone dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń pyłowo gazowych i NOx. Wpływ przebudowy omawianej linii na roślinność będzie niewielki, gdyż nie będzie się wiązał z zajętością nowych powierzchni, gdyż linie rozgraniczające teren objęty realizacją zadania nie wykraczają poza pas terenu kolejowego.

j) czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania

Występujące oddziaływania i uciążliwości związane będą jedynie z okresem realizacji inwestycji, w szczególności hałas i spaliny generowane przez sprzęt budowlany będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny i jego powstawanie ograniczone będzie tylko do terenu realizacji inwestycji. Uciążliwości dla terenów sąsiednich będą mieć charakter przejściowy. Prace uciążliwe pod względem hałasu będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej. Po zakończeniu realizacji inwestycji oddziaływania związane z funkcjonowaniem przedmiotowej linii kolejowej ulegną ograniczeniu.

k) transgraniczny charakter oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Przedmiotowa linia kolejowa nr 108 Stróże–Krościenko wraz z linią linią nr 107 Nowy Zagórz–Łupków stanowi trasę dojazdowa do przejścia granicznego ze Słowacja w Łupkowie. Sama linia nr 108 prowadzi do przejścia granicznego z Ukrainą w Krościenku. Przewidywany zakres przebudowy realizowany na odcinkach szlakowych i na stacjach, nie spowoduje istotnych oddziaływań o charakterze transgranicznym, przede wszystkim z uwagi na zakres modernizacji, skupiający się na torach i infrastrukturze je obsługującej oraz istniejące i prognozowane niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowej linii kolejowej.

l) zastosowane rozwiązania chroniące środowisko

Rozwiązania chroniące środowisko to m.in.: właściwa organizacja placu budowy i zaplecza budowy, użytkowanie sprawnych maszyn i sprzętu, realizacja inwestycji w obrębie istniejącego układu torowego bez zmiany istniejącej obecnie geometrii linii kolejowej i bez ingerencji w tereny przyległe, ograniczenie wycinki krzewów do minimum i przeprowadzenie jej poza sezonem lęgowym ptaków, zabezpieczenie pni drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej przed uszkodzeniami mechanicznymi, przeprowadzenie renowacji rowów z wyłączeniem okresu rozrodczego płazów, selektywne gromadzenie odpadów umożliwiające ich odzysk, rozdział mas ziemnych na masy niezanieczyszczone, gruz i inne, co umożliwi ich powtórne wykorzystanie. Ponadto przy przebudowie linii zastosowane będą szyny spawane, sprężyste mocowania oraz podkładki wibroizolujące pod mocowania szyn, co ograniczy powstający hałas u źródła. Prace uciążliwe pod względem hałasu będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej. W systemie odwodnieniowym mostów oraz peronów będą

zastosowane osadniki. Dodatkowo w ramach przedsięwzięcia niektóre z istniejących obiektów inżynieryjnych (mosty, przepusty) zostaną zaadoptowane na przejścia dla zwierząt. **stwierdzono**, że przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

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

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Możliwość zaskarżenia istnieje w trybie odwołania od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 142 Kpa.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W RZESZOWIE

p.o. REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W RZESZOWIE
Magdalena Grebowska

Otrzymują:

1. P. Bogumił Gierałtowski Centralne Biuro Projektowo – Badawcze Budownictwa Kolejowego „KOLPROJEKT" Sp. z o.o., ul. Boremlowska 40A, 04-338 Warszawa
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, Oddział w Krakowie, Pl. Matejki 12, 31-157 Kraków
3. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Miasta Jasło
4. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Gminy Jasło
5. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Gminy Tarnowiec
6. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Miasta i Gminy Jedlicze
7. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Gminy Zarszyn
8. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Miasta Sanok
9. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Gminy Sanok
10. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Miasta i Gminy Zagórz

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sanoku
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jaśle
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krośnie
4. RDOŚ-18-WOOŚ; a/a.