

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

WOOS.420.5.3.2021.AW.8

Opole, dnia 03 stycznia 2022 r.

Z A W I A D O M I E N I E
R E G I O N A L N E G O D Y R E K T O R A O C H R O N Y
Ś R O D O W I S K A W O P O L U

Działając na podstawie art. 85 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247, z późn. zm.), zwanej dalej *ustawą ooś*, **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu**

podaje do publicznej wiadomości informację:

o wydanej w dniu 03.01.2022 r., na wniosek Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika Panią Magdalenę Kozyra, decyzji nr WOOS.420.5.3.2021.AW.6 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. cyt.: „**Rozbiórka istniejącego mostu oraz budowa nowego mostu przez rzekę Odrę w ciągu toru nr 1 linii kolejowej nr 132 w Opolu**”.

Treść ww. decyzji została udostępniona 03.01.2022 r., w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, na okres 14 dni.

Z treścią dokumentacji oraz decyzji, a także opinią Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, zapoznać się można w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, ul. Firmowa 1, p. 4.40, od poniedziałku do piątku, w godzinach od 7.30 do 15.30, po uprzednim uzgodnieniu terminu pod numerem 77 45 26 230.

Dodatkowo decyzja jest dostępna w Urzędzie Miasta Opola.

Obwieszczenie wywiesza się na okres 14 dni

Alicja Majewska
Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu
/ – podpisany cyfrowo/

Wywieszono w..... na okres od dnia do dnia.....
(gdzie)

pieczętka urzędu i podpis pracownika



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU**

WOOŚ.420.5.3.2021.AW.6

Opole, dnia 03 stycznia 2022 r.

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247, z późn. zm.) oraz z § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z siedzibą przy ul. Targowej 74 w Warszawie, reprezentowanego przez pełnomocnika - Panią Magdalenę Kozyrę, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „*Rozbiórka istniejącego mostu oraz budowa nowego mostu przez rzekę Odrę w ciągu toru nr 1 linii kolejowej nr 132 w Opolu*”

orzekam

- I. **Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia, pn. „*Rozbiórka istniejącego mostu oraz budowa nowego mostu przez rzekę Odrę w ciągu toru nr 1 linii kolejowej nr 132 w Opolu*”;**
- II. **Określam warunki i wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:**
 1. prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. układanie torowiska, układanie trakcji, itd.);
 2. zaplecze budowy, bazę materiałową, parkingi dla maszyn budowlanych zlokalizować po południowo-zachodniej stronie mostu (lewa strona linii kolejowej nr 132) w odległości minimum 150 metrów od zabudowy mieszkaniowej;
 3. zaplecze budowy, bazę materiałową, parkingi dla maszyn budowlanych zlokalizować poza występowaniem płatów siedliska przyrodniczego o kodzie 6510 (niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie Arrhenatherion elatioris) zidentyfikowanego ok. km 100,180;
 4. zaplecza budowy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni;
 5. wszelkie materiały sypkie, np. kruszywo, ziemię z wykopów, gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieku;
 6. czas odwodnienia wykopów budowlanych ograniczyć do niezbędnego minimum;
 7. działania obejmujące budowę mostu prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wód oraz niepowodujący podtopień, cofek, spiętrzeń;
 8. konstrukcję mostu zaprojektować tak, aby nie spowodowała istotnych zmian koryta cieku oraz warunków przepływu wód; światło mostu powinno zapewniać swobodny przepływ wód miarodajnych bez powodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku powyżej budowli oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku;
 9. roboty rozbiórkowe i budowlane prowadzić w sposób niepowodujący zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych;

10. prace w cieku lub w jego pobliżu prowadzić:
 - a) w sposób eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieku,
 - b) w sposób ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących,
 - c) w sposób ograniczający do niezbędnego minimum wprowadzanie w koryto cieku ciężkiego sprzętu;
 - d) z zastosowaniem rozwiązań czasowych, umożliwiających swobodne wykonywanie prac w samym korycie oraz z zachowaniem swobodnego przepływu wód cieku,
11. prace budowlane ingerujące bezpośrednio w koryto rzeki Odry prowadzić poza okresem tarła śliza i różanki, tj. z wyłączeniem okresu od 1 marca do 30 czerwca;
12. prace prowadzić w sposób zapobiegający osuwaniu się materiału ziemnego do koryta Odry, np. poprzez deskowanie, stosowanie mat zabezpieczających
13. zastosować rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpływają na pogorszenie stanu środowiska wodnego;
14. oznaczyć w sposób widoczny w terenie, np. poprzez opalikowanie i obwiedzenie taśmą, stanowisko arcydzięgla litwora w km 100,75 oraz płyty siedliska 6510.

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

UZASADNIENIE

Pani Magdalena Kozyra, pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-731 Warszawa, wnioskiem z 07.10.2021 r., zwróciła się do tutejszego organu, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbiórka istniejącego mostu oraz budowa nowego mostu przez rzekę Odrę w ciągu toru nr 1 linii kolejowej nr 132 w Opolu”.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono:

- Kartę informacyjną przedsięwzięcia (Kip) w 3 egzemplarzach wraz z ich zapisem w formie elektronicznej - na nośniku danych (3 płyty CD);
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie - w wersji papierowej i elektronicznej (na nośniku danych - płyta CD);
- mapę w skali zapewniającą czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie - w wersji papierowej i elektronicznej (na nośniku danych - płyta CD);
- pełnomocnictwo udzielone Pani Magdalenie Kozyra, wraz z dowodem dokonanej opłaty skarbowej za pełnomocnictwo;
- dowód wpłaty należnej opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z zapisami art. 75 ust. 1 pkt 1) lit. t) 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 ustawa oos), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

W dniu 19.10.2021 r., informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl) - Nr karty 462/2021.

Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do kategorii planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2

pkt 1) (polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1), w związku z brzmieniem § 2 ust. 1 pkt 29) (linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.), rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

Linia kolejowa nr 132, na przebiegu której znajduje się most objęty przedsięwzięciem, należy do sieci TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa), która jest również częścią Korytarza Infrastrukturalnego Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie, a na odcinku Opole Groszowice-Opole Zachodnie, także Kolejowego Korytarza Transportowego Morze Północne - Morze Bałtyckie.

Za strony postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uznano, zgodnie z zapisami art. 74 ust. 3a w/w ustawy ooś, wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, to zgodnie z brzmieniem art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.) (dalej ustawa Kpa) oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś, o wszystkich etapach prowadzonego postępowania strony informowane były w formie zawiadomień wywieszanych na okres 14 dni. Zawiadomienie nr WOOŚ.420.5.3.2021.AW.1 z 15.10.2021r., o wszczęciu postępowania, wywieszane zostało w nw. miejscach:

- na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu,
- na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Opola,
- w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia (wzdłuż ulic: Ks. J. Dobrego, Pasieczna, Odrowążów, Biskupa Jana Kropidły, Powstańców Śląskich, 11 Listopada),

oraz opublikowane zostało w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej BIP) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu.

W zawiadomieniu tym wskazano, że zgodnie z art. 49 ww. Kpa, zawiadomienie stron o kolejnych etapach prowadzonego postępowania następować będzie w formie publicznego obwieszczenia przez udostępnienie każdego następnego zawiadomienia wyłącznie w BIP na stronie www Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu.

W trakcie prowadzonego postępowania tut. organ, na podstawie art. 64 ustawy ooś, zwrócił się pismem nr WOOŚ.420.5.3.2021.AW.3 z 29.10.2021 r., do:

- Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu (dalej OPWIS W Opolu),
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu (dalej Dyrektor Zarządu Zlewni w Opolu),

z prośbą o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W dniu 03.11.2021 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo Z-cy Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu, informujące o przekazaniu zgodnie z właściwością, wniosku nr WOOŚ.420.5.3.2021.AW.3 z 29.10.2021 r., o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach (dalej Dyrektor RZGW w Gliwicach).

OPWIS w Opolu, w piśmie nr NZ.9022.4.9.2021.AW z 10.11.2021 r., stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Z-ca Dyrektora RZGW w Gliwicach, w piśmie nr GL.RZŚ.435.106.2021.KK z 17.11.2021r., wyraził stanowisko o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, określając równocześnie następujące warunki cyt.:

1. w przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać),
2. miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną (tj. benzyny, oleje napędowe itp.) uszczelnić materiałami izolacyjnymi oraz wyposażone w sorbenty,
3. powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywozić przez uprawnione jednostki do oczyszczalni ścieków,
4. wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieku,
5. zaplecza zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni,
6. czas odwodnienia wykopów budowlanych powinien być ograniczony do niezbędnego minimum,
7. wody opadowe i roztopowe odprowadzać w sposób niepowodujący zalania terenów przyległych,
8. odprowadzane wody opadowe i roztopowe powinny spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U.2019.1311),
9. przekroczenia cieku przez obiekt inżynierski wykonać zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi,
10. działania obejmujące budowę mostu powinny zapewnić swobodny przepływ wód oraz nie powodować podtopień, cofek, spiętrzeń,
11. roboty rozbiórkowe i budowlane prowadzić w sposób niepowodujący zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych,
12. zastosować rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpływają na pogorszenie stanu środowiska wodnego,
13. konstrukcje mostu zaprojektować tak, aby nie spowodowała istotnych zmian koryta cieku oraz warunków przepływu wód; światło mostu powinno zapewniać swobodny przepływ wód miarodajnych bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku powyżej budowli oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku,
14. prace w cieku lub w ich pobliżu należy prowadzić w sposób:
 - eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieku,
 - ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących,
 - ograniczający do niezbędnego minimum wprowadzanie w koryto cieku ciężkiego sprzętu,
 - prowadzenie prac w korycie w okresie niskich stanów wód, jeżeli jest to możliwe,
 - z zabezpieczeniem koryta cieku (np. siatką) przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do wód materiałów budowlanych i odpadów,
 - w celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych należy zastosować rozwiązania czasowe umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenia oraz zachowanie swobodnego przepływu tych wód,
15. po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji.

Warunki wymienione w pkt 4,5,6,10,11,12,13,14 zostały określone w niniejszej decyzji, natomiast nie określono w niej warunków wynikających wprost z przepisów prawa (punkt 1,2,3,7,8,9,15).

Informację o:

- ✓ ww. wniosku oraz o Kip,
 - ✓ opinii OPWIS w Opolu nr NZ.9022.4.9.2021.AW z 10.11.2021 r.,
 - ✓ opinii Z-cy Dyrektora RZGW w Gliwicach,
- umieszczono w Bazie Ocen Oddziaływania na Środowisko.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.420.5.3.2021.AW.5 z 30.11.2021 r., poinformowano strony o:

- wystąpieniu, przy piśmie nr WOOŚ.420.5.3.2021.AW.3 z 29.10.2021 r., do Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu oraz OPWIS w Opolu z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie;
- przekazaniu ww. wystąpienia (pismo Dyrektora Zarządu Zlewni w Opolu nr GL.ZZŚ.3.435.264.2021.MO z 03.11.2021 r.) do Dyrektora RZGW w Gliwicach, w celu wydania opinii;
- braku możliwości rozpatrzenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w terminie określonym w art. 35 § 3 ww. ustawy Kpa. i wyznaczeniu terminu załatwienia sprawy do dnia: 07.01.2022 r.;
- przysługującym stronom, zgodnie z art. 37 Kpa, prawie do wniesienia ponaglenia oraz, że ponaglenie wnosi się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem organu prowadzącego postępowanie tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu.
- stanowisku OPWIS w Opolu nr NZ.9022.4.9.2021.AW z 10.11.2021 r., o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- stanowisku Z-cy Dyrektora RZGW w Gliwicach, nr GL.RZŚ.435.106.2021.KK z 17.11.2021 r. o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,

a także o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (art. 10 Kpa). W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków strony postępowania nie wniosły żadnych uwag i wniosków.

Biorąc pod uwagę zapisy art. 80 ust. 2 ustawy ooś, w trakcie postępowania nie badano zgodności lokalizacji przedmiotowej inwestycji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

RDOŚ w Opolu, we wcześniej wydanej decyzji z dnia 17.09.2018 r. nr WOOŚ.4201.2.2017.IOC.29, określił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie w ramach linii kolejowej nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice - Opole Zachodnie”.

Www. decyzja obejmuje między innymi:

- a) przebudowę, będącego przedmiotem niniejszego postępowania, istniejącego w km 100,106 linii kolejowej 132, mostu stalowego, służącego obecnie do przeprowadzenia, nad korytem rzeki Odra w m. Opole, torów nr 1 i nr 2 tej linii;
- b) budowę nowego obiektu mostowego w km 100,106 linii kolejowej 132, który będzie prowadził (po zrealizowaniu przedsięwzięcia), nad korytem rzeki Odra w m. Opole, tor nr 2 tej linii;
- c) budowę ekranów akustycznych E05 w km od 99,730 do 100,000 oraz E11 od 99,920 do 100,000.

Wobec weryfikacji rozwiązań dotyczących obiektu wskazanego wyżej w poz. a), które aktualnie przewidują konieczność rozbiórki wszystkich elementów istniejącego stalowego mostu i budowę w jego miejsce nowego, zaistniała konieczność uzyskania dla tego obiektu, jako nowego przedsięwzięcia, odrębnej decyzji środowiskowej.

Objęta niniejszą decyzją inwestycja obejmuje również zmianę przebiegu układu torowego linii 132 (tor nr 1), zmianę układu trakcji, przebudowę sieci kolidujących na

istniejącym obiekcie, zmianę uszynienia w zakresie projektowanego obiektu, zmianę w sieci kanalizacji deszczowej, zmiany w zakresie branży elektroenergetyki nietrakcyjnej.

Po zrealizowaniu inwestycji obiekt służyć będzie do przeprowadzenia ruchu kolejowego po jednym torze (tor nr 1). Początek przedsięwzięcia przewidziano w km ok. 99+661,5 natomiast koniec w km ok. 100+423,6 linii kolejowej nr 132 (odcinek o długości ok. 763 m).

Analizując wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska ustalono, co następuje:

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych. Głównym źródłem emisji substancji do powietrza atmosferycznego będą prace rozbiórkowe i budowlane. Na etapie realizacji przedsięwzięcia uciążliwość związana z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będzie miała charakter lokalny i krótkotrwały i nie wpłynie w sposób znaczący na stan powietrza atmosferycznego w rejonie realizacji inwestycji.

Zgodnie z zapisami *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim Raport wojewódzki za rok 2020*, wykonanej w Wydziale Monitoringu Środowiska w Opolu Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami przekroczeń standardów jakości powietrza.

Wpływ emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza w związku z eksploatacją odcinka linii kolejowej, w ciągu której usytuowany jest przedmiotowy most, został oceniony w ramach oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzonej dla ww. przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie w ramach linii kolejowej nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice – Opole Zachodnie”, dla którego została wydana, przez RDOŚ w Opolu, ww. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.4201.2.2017.IOC.29 z dnia 17.09.2018 r.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie związany z emitowaniem hałasu, powstającego na skutek prowadzenia prac rozbiórkowych i prac budowlanych. Podczas planowanych robót źródłami hałasu będą:

- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające odpady pochodzące z rozbiórki i demontażu istniejącego mostu, elementów infrastruktury oraz nasypu,
- maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas robót torowych tj.: kombajn podtorzowy AHM; układnice rozjazdów; zgrzewarki do szyn; podbijarki szlakowe; podbijarki rozjazdów; żurawie kolejowe; zgniatarki tłucznia; suwnice bramowe; wózki motorowe; wagony samowyladowcze; wagony do układki; pociąg sieciowy; szlifierki do rozjazdów i torów; młoty wyburzeniowe; zagęszczarki gruntu; wibratory wgłębne; listwy wibracyjne; zacieraczki do betonu; nasuwarki toru; wkładarki szyn;
- sprzęt ciężki wykorzystywany przy pracach ziemnych w postaci: koparek, ładowarek, spycharek, agregatów, itp.

Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwy będzie etap intensywnych prac ziemnych, podczas których na niewielkim obszarze skoncentrowana zostanie znaczna ilość ciężkiego sprzętu. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że planowane prace budowlane powodować będą uciążliwość akustyczną na obszarach mieszkalnych zlokalizowanych nawet w odległości do 240 m. Należy zaznaczyć, że hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji jest krótkotrwały i ma charakter lokalny a przedstawiona analiza została dokonana dla założeń skrajnie niekorzystnych (maksymalna moc akustyczna urządzeń).

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych na terenach chronionych, w punkcie II.1. decyzji nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. układanie torowiska, układanie trakcji, itd). Natomiast w punkcie II.2. decyzji zobligowano inwestora do zlokalizowania zaplecza budowy, bazy materiałowej i parkingów dla maszyn budowlanych po południowo-zachodniej

stronie mostu (lewa strona linii kolejowej nr 132) w odległości minimum 150 metrów od zabudowy mieszkaniowej.

Hałas emitowany przez odcinek linii kolejowej, w ciągu której usytuowany jest przedmiotowy most, generowany jest głównie w miejscu styku stalowego koła składu z główką szyny. Oddziaływanie akustyczne linii kolejowej 132 zostało przeanalizowane w ramach oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzonej dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie w ramach linii kolejowej nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice – Opole Zachodnie”, dla którego, jak wskazano wyżej, została wydana, przez RDOŚ w Opolu, ww. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOŚ.4201.2.2017.IOC.29 z dnia 17.09.2018 r. Efektem ww. analizy jest konieczność montażu 2 ekranów akustycznych:

- E05 - dwustronnie pochłaniającego w km 99,730 do km 100,000 po lewej stronie linii kolejowej, o wysokości 2,5 metra i długości 270 metrów,
- E11 - jednostronnie pochłaniającego o numerze E11 w km 99,920 do km 100,000 po prawej stronie linii kolejowej, o wysokości 2,5 metra i długości 80 metrów.

do czego zobowiązano w punkcie I.4 cytowanej decyzji z dnia 17.09.2018 r.

Wyniki obliczeń propagacji hałasu na odcinku linii kolejowej 132, po zastosowaniu ekranów akustycznych E05 i E11, potwierdzają dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w rejonie objętego niniejszym postępowaniem mostu, zarówno w porze dziennej jak i nocnej.

Analiza, o której mowa wyżej obejmowała także prognozę wspólnego akustycznego oddziaływania linii kolejowej 132, zaopatrzonej w proponowane środki ochrony przed hałasem, istniejących w sąsiedztwie tej linii dróg oraz projektowanej trasy średnicowej. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się skumulowanego hałasu z uwzględnieniem wskazanych wyżej ekranów akustycznych, wykazały również, że standardy akustyczne na terenach chronionych akustycznie w rejonie mostu kolejowego będą dotrzymane.

Objęte niniejszą decyzją przedsięwzięcie nie powoduje zmiany parametrów mających wpływ na oddziaływanie akustyczne, tj. liczby torów, prędkości pociągów, natężenia ruchu pociągów. Nie uległa zmianie kwalifikacja akustyczna terenów położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, ani ustalenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określone w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r. poz. 112). W związku z tym uznano, że wspomniana wyżej analiza akustyczna jest aktualna także dla przedsięwzięcia, objętego niniejszą decyzją i tym samym, przewidziane w decyzji RDOŚ w Opolu nr WOŚ.4201.2.2017.IOC.29 z dnia 17.09.2018 r., środki ochrony przed hałasem, są wystarczające do zapewnienia odpowiedniego klimatu akustycznego na najbliższych terenach chronionych, usytuowanych przy: ul. Odrowążów i Księcia Jana Dobrego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia organizacja placu budowy będzie uwzględniać ustawienie przenośnych kabin sanitarnych np. typu TOI-TOI. Ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnych zbiornikach, stanowiących wyposażenie kabin sanitarnych i odbierane przez specjalistyczne firmy zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia w tym zakresie.

Wody opadowe i roztopowe z obiektu mostowego odprowadzane będą poprzez kolektory odwadniające do rzeki Odra. Zgodnie z informacjami wskazanymi w Kip, przedmiotowe wody będą spełniały wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019 r.poz.1311) oraz odprowadzane będą w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich.

Analizowane przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu jednolitych części wód powierzchniowych o nazwie:

- Odra od Osobłogi do Małej Panwi i kodzie PLRW60002111799. Jest to silnie zmieniona część wód, dla której wyznaczono cel środowiskowy: osiągnięcie dobrego

potencjału ekologicznego; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekłu istotnego - Odra w obrębie JCWP i utrzymanie dobrego stanu chemicznego. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała słaby potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczono na 2027 r. W zlewni JCWP zidentyfikowano presję hydromorfologiczną. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji,

- *Kanał Ulgi w Opolu i* kodzie PLRW60000117929. Jest to sztuczna część wód, dla której wyznaczono cel środowiskowy: utrzymanie dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała co najmniej dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Inwestycja znajduje się również na terenie jednolitej części wód podziemnych o numerze PLGW6000127, dla której celem środowiskowym jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego. Jest to JCWPd zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wody podziemne występujące w obrębie JCWPd nr 127 są narażone na zanieczyszczenia związane przede wszystkim z działalnością człowieka.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych:

- nr 336 Niecka Opolska,
- nr 335 Zbiornik Krapkowice - Strzelce Opolskie,
- nr 333 Zbiornik Opole - Zawadzkie.

Inwestycja leży poza terenami ochrony pośredniej stref ochronnych ujęcia wody. Przedsięwzięcie położone jest na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233).

W wyniku analizy przedłożonych dokumentów, w tym stanowiska Z-cy Dyrektora RZGW w Gliwicach uznano, że planowane w ramach przedsięwzięcia działania nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych o których jest mowa w art. 57, art. 59, art. 61 ww. ustawy *Prawo wodne*, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1967).

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane z rozbiórką istniejącego wiaduktu i budową, w jego miejsce, nowego wiaduktu. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. *w sprawie katalogu odpadów* (Dz. U. z 2020 r., poz. 10), odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia klasyfikuje się do następujących grup:

- grupa 15 - odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- grupa 16 - odpady nieujęte w innych grupach,
- grupa 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- grupa 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia, w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami, będzie firma budowlana.

Na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady związane z utrzymaniem i konserwacją układu torowego oraz infrastruktury kolejowej, kolizjami i wypadkami. Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (Dz. U. z 2021 r. poz. 779) oraz aktów wykonawczych w tym zakresie. Etap eksploatacji nie będzie stanowił uciążliwości w zakresie emisji odpadów.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy pkt 1-4, 6-9 z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z

2021 r. poz. 1098), a zatem nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem opolskich obszarów Natura 2000, a tym samym poza siedliskami przyrodniczymi oraz poza stanowiskami gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których je wyznaczono.

Najbliższym opolskim obszarem Natura 2000 w stosunku do miejsca realizacji projektu, położonym w odległości 6,7 km od niego, jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Łąki w okolicach Chrzęstowic PLH160010, dla którego ustanowiono plan zadań ochronnych (zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w okolicach Chrzęstowic PLH160010 - Dz. Urz. Woj. Op. poz. 977). W ww. akcie prawnym zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków będących przedmiotem ochrony oraz zidentyfikowano cele działań ochronnych. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie generowała wskazanych w planie zadań ochronnych zagrożeń, a także nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych.

W bazie danych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, brak jest informacji o występowaniu na terenie inwestycji (w ciągu toru 1) gatunków roślin, czy grzybów podlegających ochronie prawnej, jak również płatów siedlisk mających znaczenie dla Wspólnoty. Jednocześnie, jak wynika z danych będących w posiadaniu RDOŚ w Opolu (Inwentaryzacja Przyrodnicza Miasta Opola 2017 załącznik Walory faunistyczne, załącznik Ekologiczny System Przestrzenny i Ochrona Przyrody), w rzece Odrze występuje śluz i różanka. Powyższe potwierdziła ocena oddziaływania na środowisko dla przebudowy linii kolejowej nr 132 z 2018 r. Prace budowlane związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzone będą z utrzymaniem przepływu wody w cieku. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, ingerencja w koryto cieku zostanie ograniczona do minimum, co zminimalizuje negatywny wpływ na skład i liczebność fitoplanktonu, fitobentosu oraz innych bezkręgowców wodnych. Jednakże, aby ograniczyć ingerencję w cieki w okresie szczególnej wrażliwości (migracyjnej i rozrodczej) stwierdzonych w Odrze chronionych gatunków ryb, prace budowlane ingerujące bezpośrednio w koryto Odry prowadzić z pominięciem terminu określonego w punkcie 11 niniejszej decyzji (przyjęto za opracowaniem wykonanym na zlecenie GDOŚ: Ochrona ichtiofauny przy realizacji inwestycji wodnych, Olsztyn listopad 2013). Ponadto, by podczas prac nie powodować zwiększenia zawiesiny w cieku z zastosowaniem działania ograniczającego określonego w punkcie 12 niniejszej decyzji.

Jednocześnie, z inwentaryzacji wykonanej na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko na potrzeby realizacji inwestycji pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie w ramach linii kolejowej nr 132 w rejonie stacji Opole Groszowice - Opole Zachodnie”, dla którego została wydana ww. decyzja RDOŚ w Opolu o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 17.09.2018 r., znak WOOŚ.4201.2.2017.IOC.29 wynika, że: w km 100,175 linii kolejowej nr 132, w odległości 27 m. od linii, po stronie prawej, występuje gatunek objęty ochroną – arcydzięgiel litwor, a na międzywału w okolicy km. 100,180 po obu stronach linii kolejowej zidentyfikowano płaty siedliska 6510. Stanowisko gatunku chronionego, jak również płaty siedliska należy zabezpieczyć na czas trwania prac, zgodnie z punktem 3 i 14 niniejszej decyzji.

Teren objęty przedsięwzięciem znajduje się w obszarze, wyznaczonym w Inwentaryzacji Przyrodniczej Miasta Opola jako siedliska mroczka późnego, gacka brunatnego, karlika drobnego. Notowany na tym terenie był również nocek wąsatek, jednakże była to obserwacja o charakterze jednostkowym. Na obszarze planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania kolonii rozrodczych, ponadto realizacja przedmiotowej inwestycji nie wymaga wycinki żadnych drzew, które nietoperze mogą wykorzystywać jako kryjówkę lub trasę dolotu. W związku z powyższym przedsięwzięcie nie powinno mieć negatywnego wpływu na nietoperze. Przedsięwzięcie lokalizowane będzie poza zidentyfikowanymi w ww. opracowaniu siedliskami motyli i siedliskami ptaków.

Inwestycja realizowana będzie w części w obrębie międzynarodowego korytarza

ekologicznego Odra, wyznaczonego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego (2019 r.) na podstawie koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Ponadto, inwestycja realizowana jest częściowo w granicy korytarza KPd-19 Dolina Górnej Odry wyznaczonego przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży w 2011 r. we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot. Jak można wnioskować z przedłożonych dokumentów realizacja przedsięwzięcia nie stworzy nowych barier ekologicznych oraz nie zaburzy podstawowej funkcji korytarza ekologicznych. W ramach zaplanowanych prac nie powstaną nowe przeszkody zakłócające ciągłość rzeki Odry.

Inwestycja zlokalizowana jest częściowo w granicznej części obszaru o wysokich walorach krajobrazowych, wskazanych w opracowaniu pn.: Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony (K. Badora i K. Badora 2006). Przedmiotowy most w km 100,106 na linii kolejowej nr 132 stanowi element istniejącej infrastruktury kolejowej i jest trwale wkomponowany w obecny krajobraz, tworząc jego nieodzowną część. Stąd nie przewiduje się, aby wyburzenie i odbudowa mostu wpłynęła negatywnie na krajobraz.

Ponadto, w wyniku analizy przedmiotowego wniosku organ ustalił, że w bezpośrednim sąsiedztwie, a zarazem w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują:

- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek;
- b) obszary wybrzeży i środowiska morskiego;
- c) obszary górskie lub leśne;
- d) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;
- e) obszary przylegające do jezior;
- f) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miejscowości Opole (gm. m. Opole), w dzielnicy IX - jednostka urbanistyczna Stare Miasto i dzielnicy XIII-jednostka urbanistyczna Szczepanowice. Dzielnice posiadają powierzchnię odpowiednio: ok. 1,8 km² (zamieszkuje je ok. 9604 osób) i 14,3 km² (zamieszkuje je ok. 8344 osób) (dane UM Opole, stan na 30.06.2020 r.)

Zgodnie z pismem Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr RZ.5135.239.2021.SO z 29.06.2021 r., w rejonie planowanej inwestycji przy ul. Jana Dobrego-Odrowążów-Kropidły w Opolu:

- są zlokalizowane zabytki nieruchome wpisane do rejestru zabytków (np. park miejski „Pasieka”, kamienica mieszkalna, ul. Kropidły 1) i ujęte w ewidencji zabytków (np. budynek administracyjny ul. Odrowążów 2),
- nie są zlokalizowane obiekty zabytkowe ruchome oraz stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków oraz ujęte w ewidencji zabytków; w przypadku występowania na ww. obszarze zabytków, kapliczek oraz przydrożnych krzyży należy je zachować oraz należy prowadzić prace w taki sposób, który gwarantuje zabezpieczenie ich przed zniszczeniem oraz uszkodzeniem,
- ww. teren nie jest zlokalizowany na obszarze zabytkowego układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków oraz ujętego w ewidencji zabytków.

Na etapie prac budowlanych w tym rozbiórkowych wystąpią krótkotrwałe uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, głównie CO₂. Będzie ona związana z procesem spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy). Mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustanie oddziaływań wraz z zakończeniem prac), jak i stosunkowo krótki okres trwania budowy, oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia na klimat zarówno w skali lokalnej jak i ponadlokalnej należy uznać za nieistotne, niewymagające wprowadzania działań minimalizujących.

Most będzie zaprojektowany i wykonany w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, tak aby była zapewniona jego trwałość

oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania. Parametry techniczne obiektu zapewnią będą bezpieczny ruch pociągów.

Realizacja, jak i eksploatacja przedmiotowej inwestycji, nie będzie powodowała zagrożenia wystąpieniem poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia (z dała od granic państwa) oraz jego charakter (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia), jego realizacja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia, w tym uwarunkowania wynikające z art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz biorąc pod uwagę stanowiska: Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, w niniejszej decyzji stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia pn. „Rozbłórka Istniejącego mostu oraz budowa nowego mostu przez rzekę Odrę w ciągu toru nr 1 linii kolejowej nr 132 w Opolu”.

Stosownie do treści art. 85 ust. 2 pkt 2 w/w ustawy ooś, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uzasadnienie decyzji zawiera informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

POUCZENIE

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

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

Zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923), za wydanie niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (słownie: dwieście pięć złotych), która została wpłacona na konto Urzędu Miasta Opola.

Alicja Majewska
Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu
/ – podpisany cyfrowo/

Otrzymują /za zawrotnym potwierdzeniem odbioru:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Warszawa na ręce pełnomocnika - Pani Magdalena Kozyra
2. Pozostałe strony postępowania zawiadomieniem zgodnie z art. 49 Kpa
3. aa

Do wiadomości:

1. Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach

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

WOOŚ.420.5.3.2021.AW.6

Opole, dnia 03 stycznia 2022 r.

Załącznik nr 1

do decyzji nr WOOŚ.420.5.3.2021.AW.6 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w
Opolu z dnia 2022-01-03

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

(zgodnie z wymogiem art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko – Dz. U. z 2021 r., poz. 247, ze zm.).

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbiórka istniejącego mostu na linii kolejowej nr 132 w km 100,106 i budowa nowego obiektu.

Podstawowe parametry projektowe mostu nad rzeką Odrą na linii kolejowej nr 132:

- szerokość w świetle pod przęsłem $l_{01} = \text{ok. } 34,4 \text{ m,}$
 $l_{02} = \text{ok. } 101 \text{ m,}$
 $l_{03} = \text{ok. } 34,5 \text{ m,}$
- wysokość w świetle pod przęsłem $h_{01} = \text{ok. } 3,8 \text{ m,}$
 $h_{02} = \text{ok. } 4,9 \text{ m (nad terenem),}$
 $h_{02} = \text{ok. } 4,1 \text{ m (ponad WWŻ),}$
 $h_{03} = \text{ok. } 3,2 \text{ m,}$
- rozpiętości teoretyczne $l_{t1} = \text{ok. } 36,3 \text{ m,}$
 $l_{t2} = \text{ok. } 102,4 \text{ m,}$
 $l_{t3} = \text{ok. } 36,3 \text{ m,}$
- wysokość konstrukcyjna $h_k = \text{ok. } 1,3 \text{ m,}$
- szerokość całkowita obiektu $b = \text{ok. } 7,1 \text{ m,}$
- długość przęsła $l_1 = \text{ok. } 37,3 \text{ m,}$
 $l_2 = \text{ok. } 103,7 \text{ m,}$
 $l_3 = \text{ok. } 37,3 \text{ m,}$
- długość obiektu $L = \text{ok. } 179 \text{ m,}$
- długość eksploatacyjna obiektu $L_e = \text{ok. } 179 \text{ m,}$
- skos obiektu $\alpha = \text{ok. } 90^\circ$
- kąt skrzyżowania $\alpha = \text{ok. } 71,1^\circ$
- prędkość maksymalna pociągów pasażerskich 160 km/h,
- prędkość maksymalna pociągów towarowych 120 km/h,

Alicja Majewska
Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu
/ – podpisany cyfrowo/