



WOO-II.420.41.2020.ZP.42

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2), art. 75 ust. 1 pkt 1) lit. t) i ust. 1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1) i 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 2024 r. poz. 1112) oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działającej przez pełnomocnika pana Łukasz Hąca o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.”, według wariantu realizacyjnego.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje budowę drugiego toru kolejowego wraz z przeprawą mostową (budową drugiego przęsła) na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp. Przedsięwzięcie dotyczy odcinka linii kolejowej od km 24+700 do km 27+900 w zakresie budowy drugiego toru, natomiast na odcinku od km 24+700 do km 27+642 planowane są roboty torowe na istniejącym torze.

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

1) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe, miejsca gromadzenia odpadów, place ładunkowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych utwardzić i uszczelnić oraz nie lokalizować:

- na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych, na obszarach podmokłych oraz w dolinach cieków naturalnych;
- na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią;
- bliżej niż 50 m od zbiorników wodnych oraz cieków i rowów;
- w obrębie rzutu koron drzew;
- na terenach o wysokich walorach szaty roślinnej;
- w miejscach występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych.

2) We wszystkich ww. miejscach oraz w miejscach bezpośrednich prac budowlanych zapewnić dostęp sorbentów w ilości i rodzaju dostosowanego do potencjalnego zagrożenia mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.

3) Tereny powierzchni uszczelnionych zabezpieczyć przed spływami wód opadowych bezpośrednio do gruntu poprzez zastosowanie opasek. Wody zebrane z tej powierzchni, przed odprowadzeniem do środowiska, podczyszczać usuwając, w szczególności, substancje ropopochodne oraz zawiesinę ogólną.

- 4) Wszelkie roboty oraz gromadzenie ścieków, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, oraz prowadzenie przetwarzania odpadów w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, prowadzić za zgodą właściwego organu Wód Polskich.
- 5) Wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie w szczelnych i opisanych pojemnikach lub w kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów w sposób zapobiegający przedostawaniu się substancji niebezpiecznych do gruntu i wód; odpady wywozić z placu budowy tylko i wyłącznie przez uprawnione podmioty, dysponujące odpowiednimi decyzjami administracyjnymi.
- 6) Wszelkie sypkie materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
- 7) Płyny eksploatacyjne lub odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, na utwardzonej, uszczelnionej powierzchni, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
- 8) Bieżącą konserwację pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać poza terenem placu budowy w miejscach do tego przystosowanych.
- 9) Wyeliminować z placu budowy maszyny i pojazdy budowlane, które nie dotrzymują określonych dla nich norm emisji hałasu.
- 10) Ograniczyć czas pracy silników spalinowych sprzętu, maszyn i pojazdów budowlanych do rzeczywistych potrzeb technologicznych.
- 11) Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów dostarczających surowiec i materiały do budowy ograniczyć wyłącznie do pory dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Dopuszcza się kontynuowanie prac w porze nocy, jeżeli technologia wymaga nieprzerwanej pracy, pod warunkiem dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska.
- 12) Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia stosować technologie i rozwiązania minimalizujące zużycie wody i wykorzystujące do budowy odpady podlegające odzyskowi.
- 13) Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
 - w wydzielonej części pasa robót,
 - w sposób umożliwiający późniejsze wykorzystanie go do prac rekultywacyjnych,
 - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
- 14) Prace w ciekach i w ich pobliżu prowadzić w następujący sposób:
 - wyeliminować lub ograniczyć do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód;
 - zapewnić zachowanie stałego przepływu wód w ciekach i ich drożności;
 - poza okresem zagrożenia powodziowego oraz przy najniższych prognozowanych stanach wód;
 - zabezpieczyć koryta cieków przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do nurtu rzeki materiałów budowlanych i odpadów;
 - umacnianie koryta cieków i urządzeń wodnych prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych i tylko z wykorzystaniem umocnień naturalnych (faszyna, drewno, kamień);
 - ograniczyć do niezbędnego minimum używanie w bliskim sąsiedztwie cieków ciężkiego sprzętu.
- 15) Przy poborze wody z cieków powierzchniowych zachować w nich co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny; nie powodować zachwiania warunków hydrologicznych i hydromorfologicznych w cieku, a wszelki pobór uzgadniać z zarządcami cieków.

- 16) Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. W trakcie prac budowlanych:
 - chronić otwarte wykopu przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń;
 - w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej;
 - odwadnianie prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych lub igłofiltrów o najmniejszej możliwej wydajności jednostkowej.
- 17) Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych.
- 18) Prace powodujące zmętnienie wody w rzece Warcie wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe spełniają, co najmniej parametry dobrego potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych. Przed przystąpieniem do ww. prac przeprowadzić w rejonie realizacji przedsięwzięcia pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [mgO_2/l]. Nie prowadzić prac w rzece lub w jej pobliżu w przypadku nie spełnienia dla tego wskaźnika, co najmniej dobrego potencjału ekologicznego (tj. $\geq 7,5 \text{ mgO}_2/\text{l}$). Powyższe badania udokumentować.
- 19) Na czas realizacji prac nurt rzeki zabezpieczyć poprzez zastosowanie systemowego, szczelnego zabezpieczenia w postaci siatek ochronnych i pomostów roboczych.
- 20) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnaniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- 21) Przed rozpoczęciem prac wytyczyć i oznaczyć w terenie, w widoczny sposób, granice płatów siedlisk przyrodniczych oraz stanowiska gatunków chronionych niekolidujących z pracami, zlokalizowanych w sąsiedztwie granic terenu realizacji przedsięwzięcia, których obecność stwierdzono w trakcie prac inwentaryzacyjnych.
- 22) Dopuszcza się częściowe zniszczenie dwóch płatów siedliska przyrodniczego 6120 położonego poza obszarami Natura 2000 na powierzchni ok. 1305 m² i 4853 m² i stanowisko kocanek piaskowych na powierzchni ok. 4849 m².
- 23) Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
- 24) Wszystkie obiekty odwodnieniowe odpowiednio zabezpieczyć przed przenikaniem zwierząt do ich wnętrza lub wykonać w sposób umożliwiający wydostanie się zwierząt.
- 25) Na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie, przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopu oraz zastoiska wody a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce, położone poza zasięgiem oddziaływania prac. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów lub zastoisk wody.
- 26) Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, w tym nadzór ichtiologiczny nad realizacją prac w obrębie podpór mostu, który poza tym powinien obejmować: kontrolę nad realizacją warunków określonych w punktach: 1, 19, 21, 22, 24, 25, a także: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań

zapobiegających, tym zagrożeniom poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, przenoszenie stanowisk gatunków chronionych.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Przedsięwzięcie zaprojektować i zrealizować według wariantu realizacyjnego.
 - 2) Pod torem nr 2 zachować analogiczne światło mostu kolejowego jak w przypadku istniejącego obiektu pod torem nr 1.
 - 3) Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 1.

Tabela 1

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu wg kilometrażu najbliższego toru linii kolejowej nr 351 (z dokładnością $\pm 0,010$ km)	Kilometraż końcowy ekranu wg kilometrażu najbliższego toru linii kolejowej nr 351 (z dokładnością $\pm 0,010$ km)	Długość [m]	Strona L/P*	Minimalna wysokość liczona od główki szyny [m]	Dodatkowe wymagania
E-1	25+950	26+116	165	lewa	2	przezroczysty
E-2	26+325	26+648	325	lewa	3	pochłaniający
E-3	27+039	27+103	65	lewa	2	pochłaniający
E-4	27+196	27+363	166	prawa	2,5	pochłaniający
E-5	27+385	27+578	194	lewa	2	pochłaniający

Stronę określono zgodnie z rosnącym kilometrażem linii kolejowej.

Ekrany zlokalizować jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne. Zastosować ekrany charakteryzujące się następującymi właściwościami:

- właściwości dźwiękochłonne: nie mniej niż klasa A3; $DL\alpha = 8 - 11$ dB – ekran pochłaniający;
- właściwości izolacyjności ekranu od dźwięków powietrznych: nie mniej niż klasa B3; $DLR > 24$ dB.

Minimalna wymagana klasa pochłaniania oraz izolacyjności akustycznej ekranów określona została zgodnie z normami PN-EN 1793-1 i PN-EN 1793-2. Wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi.

- 4) Fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.
- 5) Zapewnić, szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
- 6) Przezroczyste elementy wypełnienia ekranów akustycznych wyposażać w łatwo zauważalne trwałe znaki graficzne w kolorze czarnym, w postaci pionowych pasów szerokości 2 cm, położonych w odległości 10 cm od siebie.
- 7) W systemie odwodnienia planowanego układu kolejowego przed odbiornikiem ostatecznym (rzeką Wartą i dołem chłonnym) zaprojektować osadniki zawieszin.
- 8) Zaprojektować urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe w postaci osadników w następujących lokalizacjach:

- osadnik w km ok. 25+905 strona prawa (przed wylotem w km 25+910 W1 do rzeki Warty),
- osadnik w km ok. 26+016 strona lewa (przed wylotem w km 26+000 W2 do rzeki Warty),
- osadnik w km ok. 25+850 strona lewa (przed wylotem w km 25+850 W3 do dołu chłonnego),
- osadnik w km ok. 26+037 strona lewa (przed wylotem W4 w km 26+037 do dołu chłonnego),
- osadnik przy pompowni przejścia pod torami w km ok. 26+322.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw o mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

II. Nakładam następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

III. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1) ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

VII. Integralną częścią decyzji jest załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

VIII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

5 maja 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działającej przez pełnomocnika panią Ewę Makosz, o wydanie decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.”.

Do wniosku zostały dołączone m.in. karta informacyjna przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.*; mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), dalej *k.p.a.* *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie dotyczy inwestycji w zakresie linii kolejowych i planowane jest do realizacji w województwie wielkopolskim. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1) lit. t) oraz art. 123 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112), dalej *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oparciu o art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, uwzględniając analizę dokumentacji, w szczególności lokalizację przedsięwzięcia, organ uznał, że stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie tj. na przewidywanym terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, w obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu oraz w obszarze obejmującym działki, na których w wyniku eksploatacji przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 2 czerwca 2020 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.1 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Wobec faktu, że liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadamiał strony o swoich czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia dotyczące czynności organu w przedmiotowej sprawie były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. O powyższym sposobie zawiadamiania *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania we wszczęciu, które zostało wywieszane na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w mieście Oborniki.

Z dniem 16 października 2023 r. weszła w życie Ustawa z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890), która zmieniła zasady zawiadamiania stron postępowania o czynnościach organu w sprawie. Zgodnie jednak z art. 15 ust. 1 ww. ustawy, do spraw prowadzonych na podstawie *ustawy ooś* wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. zmiany stosuje się przepisy *ustawy ooś* w brzmieniu dotychczasowym.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, pismem z 28 czerwca 2020 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.2 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach, dalej *Inspektor Sanitarny* z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 6 lipca 2020 r. znak: ON.NS.9011.49.2020 *Inspektor Sanitarny* wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 oraz art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087 z późn. zm.), pismem z 28 czerwca 2020 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.3 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 7 lipca 2020 r. znak: PO.ZZS.4.435.393m.1.2020.MDB Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu poprzez *Regionalnego Dyrektora* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *k.i.p.* Pismem z 24 lipca 2020 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.4 *Regionalny Dyrektor* przekazał treść wezwania do wnioskodawcy.

Pismem z 14 lipca 2020 r. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu przekazał wystąpienie *Regionalnego Dyrektora* do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu. Organ ten, pismem z 1 września 2020 r. poprzez *Regionalnego Dyrektora* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia informacji przedstawionych w *k.i.p.* Pismem z 17 września 2020 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.6 tut. organ przekazał treść wezwania do wnioskodawcy. Uzupełnienie wpłynęło do *Regionalnego Dyrektora* 26 października 2020 r. i zostało przekazane do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu pismem z 12 listopada 2020 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.8.

Pismem 2 grudnia 2020 r. znak: PO.RZŚ.435.256m.2020.BJ Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, dalej *Dyrektor RZGW* wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w której określił warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczące zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Po uzupełnieniu *k.i.p.* na wezwanie *Dyrektora RZGW* *Regionalny Dyrektor* nie występował ponownie o opinię do organu inspekcji sanitarnej bowiem na tym etapie miał już utrwalone stanowisko w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ponowne stanowisko organu inspekcji sanitarnej nic by nie zmieniło w tej kwestii, a ponadto byłoby to zaprzeczeniem zasady szybkości i prostoty postępowania.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy oraz na podstawie opinii organów współdziałających i informacji o przedsięwzięciu zebranych w toku postępowania wyjaśniającego, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, postanowieniem z 4 lutego 2021 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.11 *Regionalny Dyrektor* stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

16 lutego 2021 r. do siedziby organu wpłynęło zażalenie złożone w imieniu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez pana Radosława Dudka – radcę prawnego. *Regionalny Dyrektor* przekazał zażalenie pismem z 26 lutego 2021 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.13 Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska jako organowi II instancji, o czym poinformował strony postępowania zawiadomieniem z 3 marca 2021 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.14.

29 marca 2021 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęło pismo Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: DOOŚ-WDŚZIL.420.9.2021.AW z prośbą o przesłanie dodatkowych dokumentów, co organ uczynił pismem z 8 kwietnia 2021 r.

21 kwietnia 2021 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęło pismo Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: DOOŚ-WDŚZIL.420.9.2021.AW/KM z prośbą o przesłanie kolejnych dokumentów, co organ uczynił pismem z 5 maja 2020 r., znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.17.

7 czerwca 2021 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał postanowienie DOOŚ-WDŚZIL.420.9.2021.AW/KM.6, w którym częściowo uchylił postanowienie *Regionalnego Dyrektora* z 4 lutego 2021 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.14 i orzekł w tym zakresie, a w pozostałym zakresie utrzymał w mocy postanowienie organu I instancji.

W konsekwencji powyższego, zgodnie z art. 63 ust. 5 *ustawy ooś*, postanowieniem z 17 sierpnia 2021 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.19 *Regionalny Dyrektor* zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

20 kwietnia 2023 r. wnioskodawca przedłożył 3 egzemplarze raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, dalej *raport*, kopie map ewidencyjnych oraz zaktualizowaną mapę związaną z oddziaływaniem przedsięwzięcia. Ponadto złożone zostało umocowanie dla nowego pełnomocnika – pana Piotra Brussa.

Wobec powyższego, postanowieniem z 8 maja 2023 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.21 *Regionalny Dyrektor* podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Inspektor Sanitarny wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś* *Regionalny Dyrektor* zasięga opinii organu inspekcji sanitarnej, chyba że organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Podobnie *Dyrektor RZGW* wyraził opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś* *Regionalny Dyrektor* uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, chyba że organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W przedmiotowym przypadku wnioskodawca zmienił zakres wniosku. Z uwagi na to, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2) oraz art. 78 ust. 1 pkt 2) *ustawy ooś* (w brzmieniu obowiązującym w dniu wszczęcia postępowania), pismem z 15 maja 2023 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.25 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do *Inspektora Sanitarnego* o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Natomiast na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4) *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1) lit. b) *ustawy Prawo wodne*, pismem z 15 maja 2023 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.24 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do *Dyrektora RZGW* z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

15 maja 2023 r. wpłynęło pismo pana Piotra Brussa informujące o tym, że jest on wyznaczonym pełnomocnikiem do doręczeń w niniejszym postępowaniu.

Pismem z 7 czerwca 2023 r. znak: ON-NS.9011.80.2023 *Inspektor Sanitarny* zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Pismem z 20 czerwca 2023 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.27 *Regionalny Dyrektor* powiadomił strony postępowania o wystąpieniu do *Inspektora Sanitarnego* oraz do *Dyrektora RZGW*.

Dyrektor RZGW uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia postanowieniem z 19 lipca 2023 r., znak: PO.RZŚ.4900.60.2023.BJ.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 12 września 2023 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.29 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie: technologii przedsięwzięcia, ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, natomiast pismem z 19 września 2023 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.30 *Regionalny Dyrektor* dostał jeszcze uwagi do *raportu* z zakresu ochrony przyrody. Odpowiedź wnioskodawcy na powyższe wezwania wpłynęła do organu 20 października 2023 r.

Ze względu na wątpliwości organu odnośnie wycinki drzew i krzewów pismem z 5 stycznia 2024 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.33 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień. 13 lutego 2024 r. do siedziby organu dostarczona została stosowna odpowiedź na wezwanie, czyniąc zadość wezwaniu.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 5 marca 2024 r. do 5 kwietnia 2024 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie i organie właściwym do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 6 marca 2024 r. do 4 kwietnia 2024 r. włącznie. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Oborniki. W wyznaczonym czasie wpłynęła jedna uwaga nadesłana pocztą 19 marca 2024 r.

Ze względu na uzupełnienie *raportu* po zajęciu stanowiska przez organ sanitarny i organ właściwy do oceny wodnoprawnej, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2) oraz 78 ust. 1 pkt 2) *ustawy ooś*, pismem z 7 marca 2024 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.37 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do *Inspektora Sanitarnego* o ponowne wyrażenie opinii co do realizacji przedsięwzięcia, oraz na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4) *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1) lit. b) *ustawy Prawo wodne*, pismem z 7 marca 2024 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.36 zwrócił się do *Dyrektora RZGW*, z prośbą o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. O powyższym organ zawiadomił strony postępowania pismem z 13 marca 2024 r., znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.38.

Pismem z 21 marca 2024 r. znak: ON-NS.9011.130.2023 *Inspektor Sanitarny* podtrzymał swoje stanowisko zawarte w opinii sanitarnej z 7 czerwca 2023 r. znak: ON-NS.9011.80.2023. Natomiast *Dyrektor RZGW* wydał 15 maja 2024 r. znak: PO.RZŚ.4900.60.2023.WP postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia. Wskazane przez *Dyrektora RZGW* warunki zostały przez *Regionalnego Dyrektora* przeanalizowane i uwzględnione w niniejszej decyzji.

22 marca 2024 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia. Wniosek wraz z pełnomocnictwem oraz opłatą skarbową złożył pan Łukasz Hąc. Organ zawiadomił o ww. wniosku strony postępowania pismem z 22 kwietnia 2024 r., znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.3.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 29 maja 2024 r. znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.40 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji, o wydanej opinii *Inspektora Sanitarnego* oraz o postanowieniu *Dyrektora RZGW*. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* (w brzmieniu przed 16 października 2023 r.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla linii kolejowej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drugiego toru kolejowego wraz z przeprawą mostową (budową drugiego przęsła) na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp. Przedsięwzięcie obejmuje linię kolejową od km 24+700 do km 27+900 w zakresie budowy drugiego toru, natomiast na odcinku od km 24+700 do km 27+642 planowane są roboty torowe na istniejącym torze.

W km 25+688 linii kolejowej nr 354 zlokalizowany jest wiadukt kolejowy, który przeszedł kompleksowe prace modernizacyjne w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych na odcinku Poznań Główny PoD – Piła Główna”. Prace na wiadukcie przeprowadzono całościowo – obejmowały całą konstrukcję z uwzględnieniem perspektywy budowy drugiego toru. W km 25+947 zlokalizowany jest obiekt mostowy o długości 153,8 m. Na obiekcie przeprowadzono prace modernizacyjne zgodnie z projektem wykonawczym – „Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna.” Wykonano prace z zakresu remontu przęsła, wymiany nawierzchni oraz związane z podporami i elementami odwodnienia.

Linia kolejowa nr 354 na całej długości jest zelektryfikowana; na odcinku Poznań Główny POD (km -0+197) – Oborniki Wlkp. Most (km 25+408) jest linią dwutorową, na odcinku Oborniki Most (km 25+408) – Dziembówko (km 81+536) jest linią jednotorową, na odcinku Dziembówko (km 81+536) – Piła Główna (km 92+788) jest linią dwutorową. Łączna długość odcinków dwutorowych wynosi ok. 36,9 km, łączna długość odcinków jednotorowych wynosi ok. 56,1 km.

Wnioskodawca przedstawił dwa warianty przedsięwzięcia: wariant realizacyjny oraz wariant alternatywny. Wariantowaniu poddano jedynie konstrukcję mostu. W ramach przedsięwzięcia wnioskodawca przewiduje budowę nowego przęsła kratownicowego. W wariantcie alternatywnym zaproponowana została konstrukcja belkowa. W *raporcie* wskazano, że most w wariantcie wybranym do realizacji będzie mieć konstrukcję analogiczną do istniejącej konstrukcji, co korzystnie wpłynie na ład przestrzenny. Ponadto, ze względu na mniejszą powierzchnię zabezpieczenia antykorozyjnego będą niższe koszty utrzymania konstrukcji i mniejsze zużycie materiałów, co wiąże się z większą korzyścią dla środowiska, a most będzie mieć większą żywotności i większą podatność modernizacyjną. Planowane przęsło mostu oparte zostanie na istniejących podporach.

Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy oraz fakt, że w wyniku oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, czyli zaistnienia przesłanki z art. 81 ust. 1 *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* przychylił się do wniosku pełnomocnika i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie realizacyjnym, gdyż uznał, że wariantowanie lokalizacyjne w niniejszym przypadku nie ma racjonalnego uzasadnienia ze względu na rozbudowę istniejącej linii o drugi tor.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wzdłuż linii kolejowej, w szczególności w miejscach wprowadzenia nowych torów. Przedmiotowa inwestycja położona jest w sąsiedztwie terenów o różnej funkcji zagospodarowania. Rodzaje terenów, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wyznaczono w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne zagospodarowanie terenów. Mając na uwadze art. 113 ust. 2 pkt 1) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54 z późn. zm.), dalej *poś*, w analizie akustycznej uwzględniono tereny faktycznie zagospodarowane i użytkowane zgodnie z przeznaczeniem.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Zakładany czas trwania przebudowy mostu to minimum 18 miesięcy. Na etapie budowy w rejonie robót będą obowiązywały ograniczenia prędkości pociągów. Ponadto, możliwe są nocne przerwy w ruchu pociągów w ramach zamknięć torowych, na potrzeby realizacji robót budowlanych. Ruch pociągów towarowych w czasie długotrwałych zamknięć torowych będzie w miarę możliwości prowadzony trasami objazdowymi – od Poznania do Piły przez Krzyż lub innymi trasami zależnie od relacji pociągu. Rozkład jazdy pociągów będzie ustalany indywidualnie zgodnie z potrzebami przewoźników.

W celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji nałożono warunek, aby co do zasady prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów dostarczających surowiec i materiały do budowy ograniczyć wyłącznie do pory dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Jednakże w szczególnych przypadkach technologia prac lub organizacja ruchu kolejowego nie pozwala na przerwanie prac rozpoczętych w porze dnia i konieczne jest ich kontynuowanie w porze nocnej. Dlatego też dopuszczono możliwość kontynuowania prac rozpoczętych w porze dnia o ile prace te nie spowodują przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Istotny wpływ na ograniczenie uciążliwości akustycznej mają sprawnie działające maszyny, pojazdy i sprzęt budowlany, dlatego organ wskazał na konieczność nadzoru nad ich stanem technicznym oraz ograniczeniem czasu pracy silników do rzeczywistych potrzeb technologicznych.

Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są m.in. parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu oraz ukształtowanie terenu. Dla linii kolejowej objętej opracowaniem przyjęto prognozę natężenia ruchu dla roku 2024 w oparciu o istniejące natężenie. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w *raporcie* wartości te nie będą rosły wraz z czasem. Szczegółowe dane dotyczące prognozy ruchu na odcinku Wargowo – Oborniki Wlkp. przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Pociągi regionalne		Pociągi międzyregionalne		Pociągi towarowe	
Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc
34	4	12	4	7	3
20	4	24	0	2	0

Dla powyższych założeń została wykonana analiza rozprzestrzeniania się hałasu – w siatce obliczeniowej oraz w ponad 100 punktach zlokalizowanych na terenach chronionych akustycznie oraz na elewacjach budynków mieszkalnych. Analiza wykonana została dla sytuacji bez zastosowania zabezpieczeń przed hałasem oraz z zabezpieczeniami w postaci ekranów akustycznych. Poprawność stworzonego modelu akustycznego na potrzeby obliczeń została potwierdzona wynikami pomiarów hałasu wykonanych przez akredytowane Laboratorium ECO - HERA. Pomiary zostały przeprowadzone na potrzeby realizacji niniejszego przedsięwzięcia w 4 punktach pomiarowych w listopadzie 2022 r. Wyniki kalibracji wykazały spełnienie wymagań zawartych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie

wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomu w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Parametryzując model wnioskodawca założył, że budowa nowych torów zmniejszy emisję hałasu i wprowadził poprawkę 1,6 dB w stosunku do torów w stanie obecnym.

Organ przeanalizował załączone wyniki, w tym mapy z wykreślonymi izoliniami hałasu i stwierdził, że wykonanie ekranów akustycznych jest niezbędne do zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu. Ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, bez uwzględnienia ekranów akustycznych stwierdzono w porze nocy w kilkudziesięciu punktach immisji (znajdujących się na różnych wysokościach budynków mieszkalnych), a maksymalne przekroczenie wyniesie 3,4 dB. W warunkach niniejszej decyzji *Regionalny Dyrektor*, w oparciu o *raport* określił parametry i lokalizację ekranów, których zastosowanie zapewni zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska, na terenach występujących wzdłuż przedsięwzięcia – określono minimalne parametry ekranów akustycznych tj. wysokość, długość, izolacyjność akustyczną oraz parametr pochłaniałości, a także lokalizację względem linii kolejowej. W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność. Z tego powodu zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych.

Zgodnie z treścią *raportu* ekran E-1 zostanie posadowiony na palach od przejazdu do obiektu mostowego. Przestrzeń pomiędzy powłoką ekranu a gruntem zostanie zabudowana odpowiednią podwaliną, celem zachowania pełnej przestrzeni dźwiękochłonnej. W rejonie obiektu ekran zostanie przytwierdzony za pomocą elementów stalowych do konstrukcji mostowej. Dodatkowo ekran ten wykonany zostanie, jako przezroczysty, poprawiając przez to widoczność na przejeździe kolejowym. Pozostałe ekrany wykonane zostaną, jako pochłaniające.

Mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej oraz dobowe fluktuacje natężenia ruchu (wynikające z przejazdów pociągów towarowych) określono warunek, aby fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć, o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.

Przezroczyste elementy wypełnienia ekranów akustycznych zostaną wyposażone w łatwo zauważalne trwałe znaki graficzne w kolorze czarnym, zabezpieczające zwierzęta przed uderzeniem w płaszczyznę ekranu. Będą one miały postać pionowych pasów szerokości 2 cm w odległości 10 cm od siebie.

Wzdłuż przedmiotowej inwestycji zidentyfikowano również budynki mieszkalne na terenie kolejowym, dla których zgodnie z art. 114 pkt 3) *poś* ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Dla tych budynków w *raporcie* została przeprowadzona analiza zgodnie z serią norm PN-B-02151 dotyczących akustyki budowlanej. Obliczenia dotyczące minimalnej izolacyjności przegród budowlanych wykazały, że dopuszczalne poziomy hałasu wewnątrz tych pomieszczeń (40 dB w porze dnia i 30 dB w porze nocy) zostaną zapewnione.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia może wiązać się z oddziaływaniem wibroakustycznym. Na etapie budowy będzie ono związane przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Należy dodać, że przepisy ochrony środowiska nie precyzują norm dotyczących wibracji oraz drgań. Stąd oddziaływanie w tym zakresie można rozpatrywać jedynie w kategorii wpływu na dobra materialne. Zgodnie z przepisem art. 326 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225 z późn. zm.) poziom hałasu oraz drgań przenikających do pomieszczeń w budynkach mieszkalnych, budynkach

zamieszkania zbiorowego i budynkach użyteczności publicznej, z wyłączeniem budynków, dla których jest konieczne spełnienie szczególnych wymagań ochrony przed hałasem, nie może przekraczać wartości dopuszczalnych, określonych w Polskich Normach dotyczących ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach. Zgodnie z treścią *raportu*, planowane przedsięwzięcie kolejowe będzie charakteryzować się konstrukcją przystosowaną do przenoszenia ruchu towarowego, które jest odpowiedzialne za wzbudzanie drgań, a równość nawierzchni wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu istniejącego.

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 354 przebiega przez tereny o zmiennej morfologii związanej głównie z działalnością rzeki Warty. Sam fragment analizowanego odcinka jest częściowo zlokalizowany na nasypie, a częściowo w wykopie. Grunty tworzące podtorze na odcinku Oborniki Wlkp. Most – Oborniki Wlkp. występują jako niespoiste (głównie piaski średnie). Jedynie pod wiaduktem kolejowym w km 25+685 natrafiono na warstwę gruntów spoistych – iłó w o miąższości powyżej 5 m. Nie stwierdzono kolizji realizowanego przedsięwzięcia ze złożami kopalin. W buforze do 500 m nie stwierdzono również obszarów i terenów górniczych. Głębokość do pierwszego poziomu wodonośnego jest zróżnicowana. Począwszy od wartości <1 m p.p.t. w okolicach koryta rzeki Warty, przez wartości 2-5 m p.p.t. w okolicach p.o. Oborniki Wlkp. Most; 5-10 m p.p.t. przed mostem na Warcie po wartości 10-20 m p.p.t. na terenie m. Oborniki Wlkp. Analizowana linia kolejowa zlokalizowana jest poza obszarami głównych zbiorników wód podziemnych i w odległości powyżej 500 m od najbliższej strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej Kowanówko w rejonie miejscowości Oborniki i Kowanówko. Analizowany odcinek linii kolejowej przecina rzekę Wartę i przebiega przez tereny narażone na ryzyko powodzi w jej dolinie – jednak przekraczać będzie te tereny obiektem mostowym, zaprojektowanym tak, aby nie wpływał na bezpieczeństwo powodziowe. W sąsiedztwie analizowanej inwestycji są zlokalizowane zbiorniki wodne.

W stanie istniejącym woda opadowa i roztopowa z terenu objętego wnioskiem infiltruje w głąb podłoża gruntowego. Po obu stronach toru nr 1 od km 25+500 do km 25+680 występuje rów otwarty nieumocniony u podstawy nasypu. Rów jest porośnięty roślinnością i drzewostanem utrudniającym sprawne odprowadzenie wód do odbiornika. Od km 25+680 do km 25+800 rów odwodnieniowy po lewej stronie nasypu nie posiada wyraźnego zakończenia z ujściem do odbiornika. W km 25+800 następuje całkowity zanik rowu odwodnieniowego, aż do km 26+500. Od km 26+500 do km 26+900 w przekopie po stronie toru nr 1 następuje odwodnienie wgłębne, natomiast po stronie toru Nr 2 istnieje niecka terenowa na końcu której od km 26+900 do km 27+000, znajduje się rów odwadniający kolejowy. W km 27+150 – 27+300 od strony toru nr 2 przebiega rów odwadniający równię stacyjną. Od km 27+300 rozpoczyna swój bieg ciąg odwodnieniowy w postaci drenażu kamiennego. Zakres prac na linii kolejowej 354 obejmuje przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych.

Dla nowoprojektowanego przęsła projektuje się odwodnienie obiektu poprzez system wpustów mostowych zlokalizowanych w płycie obiektu. Płyta ta ukształtowana zostanie ze spadkiem poprzecznym w kierunku wpustów. Zebrana woda z obiektu będzie odprowadzana za pomocą kolektora zbiorczego do studni na skarpie. Rozwiązanie jest analogiczne do odwodnienia istniejącego przęsła.

Zakładane prace nie będą powodować przełożenia koryta rzeki Warty. Nie przewiduje się zmian jej przebiegu ani zmiany charakterystyki przepływów. Światło nowobudowanego obiektu mostowego, z uwagi na zastosowanie bliźniaczej konstrukcji nośnej i usytuowanie go na istniejących podporach, będzie analogiczne do światła obiektu istniejącego. Obiekty na Warcie zostały zwymiarowane tak, aby nie wpływać na swobodę przepływu. Nie ulegnie zmianie również rzędna dna cieku. Nie zakłada się prowadzenia prac w korycie cieku, typu: odmulanie, czyszczenie dna, pogłębianie czy umacnianie dna i brzegów. Przewiduje się natomiast wzmocnienie fundamentów podpór pośrednich poprzez wykonanie palisady ze stalowych ścianek szczelnych przebiegającej po obwodzie zewnętrznym istniejącego zarysu

fundamentów. Wykonanie wzmocnienia fundamentów podpór nurtowych będzie polegało na pogłębieniu ścianek szczelnych, tworzących komorę wokół fundamentu, którą wypełnia się betonem. Po pograżeniu ścianek szczelnych, konieczne będzie wykonanie płytkich wykopów celem odstąpienia górnej i bocznej powierzchni fundamentów. W przypadku sączeń, woda zostanie odpompowana, a następnie podczyszczona i odprowadzona do Warty.

W związku z projektowanym zakresem prac na ciekach (Warta oraz rów odwodnieniowy), Dyrektor RZGW nałożył stosowne warunki, w których określił sposób prowadzenia prac w ciekach i w ich pobliżu. Warunki te zostały zawarte w niniejszej decyzji. W celu zapewnienia na etapie realizacji przedsięwzięcia swobodnego przepływu wód w Warcie oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych, zobowiązano w niniejszej decyzji do zachowania ciągłości przepływu wód podczas przebudowy umożliwiającej swobodne wykonywanie prac w korycie bez narażania wód cieków na niekontrolowane zanieczyszczenie.

Odwodnienie torów zostanie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe do projektowanych rowów przytorowych lub odwodnienia wgłębne. W rejonach stacyjnych odwodnienie podtorza przewidziano poprzez spadek poprzeczny torowiska w kierunku rowów oraz ciągów drenarskich. Przebudowa odwodnienia polegać będzie na budowie rowów otwartych umocnionych oraz budowie sieci odwodnienia wgłębne w postaci ciągów drenarskich, drenokolektorów i kolektorów. Odwodnienie powierzchniowe przewidziano poprzez rowy otwarte nieumocnione (ziemne), w przypadku rowów o pochyleniu podłużnym poniżej 3‰, dno rowu zostanie umocnione prefabrykowanymi korytkami betonowymi na podsypce. Skarpy rowów umocnione zostaną przez humusowanie z ułożeniem dwóch opasek z darniny szerokości 30 cm. Odwodnienie wgłębne przewidziano za pomocą drenażu głębokiego poprzez wykonanie: rur drenarskich, warstwy wyrównawczej z piasku, warstwy filtracyjnej, z kruszywa naturalnego ułożonej wokół rury drenarskiej, otuliny warstwy filtracyjnej z geowłókniny drenażowej.

Dla przechwycenia wody z nawierzchni peronów zakłada się wzdłuż peronu odwodnienie liniowe w postaci korytek odwadniających lub spadek poprzeczny peronu w kierunku do rowu otwartego na dole skarpy peronu.

Odwodnienie przejścia pod torami w km 26+322 realizowane będzie z: posadzki przejścia - poprzez wykonanie spadków na posadzce - zaprojektowane spadki odprowadzą wodę do odwodnień liniowych usytuowanych wzdłuż ścian wewnątrz przejścia; drenażu wgłębne ułożonego wzdłuż ścian zewnętrznych przejścia - poprzez ułożenie rur drenarskich na korytku betonowym obsypanych żwirem w geowłókninie separacyjnej. Wody opadowe z posadzki oraz drenów zostaną zebrane w przepompowni, skąd odprowadzone zostaną rurociągami do kanalizacji deszczowej.

Zakres prac na linii kolejowej 354 obejmuje przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych. Odnosząc się do kwestii oddziaływań w ujęciu ilościowym należy stwierdzić, że przeważające na analizowanym odcinku odwodnienie powierzchniowe poprzez rowy trawiaste nie będzie powodować zmian przepływów w przecinanych ciekach, a tym samym nie będzie miało wpływu na lokalne stosunki hydrologiczne. Nie jest planowane podczyszczanie wód przy pomocy separatorów; zastosowane zostaną tylko osadniki. Projektuje się wyloty do rzeki Warty oraz do dołu chłonnego. Z przejścia pod torami woda będzie pompowana do istniejącej kanalizacji deszczowej, która posiada wylot do rzeki Warty. W niniejszej decyzji zobowiązano, aby przed odbiornikiem ostatecznym (rzeka Warta oraz dół chłonny) zastosować osadnik zawieszin.

W celu zapewnienia ochrony wód, w projekcie przewidziano urządzenia podczyszczające (osadniki):

- osadnik w km ok. 25+905 strona prawa (przed wylotem w km 25+910 W1 do rzeki Warty),
- osadnik w km ok. 26+016 strona lewa (przed wylotem w km 26+000 W2 do rzeki Warty),

- osadnik w km ok. 25+850 strona lewa (przed wylotem w km 25+850 W3 do dołu chłonnego),
- osadnik w km ok. 26+037 strona lewa (przed wylotem W4 w km 26+037 do dołu chłonnego),
- osadnik przy pompowni przejścia pod torami w km ok. 26+322.

Zgodnie z informacjami zawartymi w *raporcie*, wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji będą spełniać wymogi ustalone 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).

W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania niezbędna jest prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego nałożono warunek, aby prowadzić konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów.

Prace w zakresie sieci trakcyjnej będą prowadzone standardowo na głębokości do ok. 5,5 m p.p.t., w zależności od warunków geotechnicznych możliwa będzie konieczność lokalizacji fundamentów głębiej. Prace w zakresie odwodnienia wgłębnego będą prowadzone na głębokości do ok. 3,5 m p.p.t. Prace związane z korytowaniem torowisk/wbudowaniem warstw ochronnych będą prowadzone na głębokości do ok. 1,3 m poniżej główki szyny.

Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie w niniejszej decyzji wskazano, aby wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich ewentualne odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu oraz aby otwarte wykopy chronić przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń. W odniesieniu natomiast do odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do środowiska, zobowiązano, aby w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się jako czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczenia z zawiesiny ogólnej o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas je również należy podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych. Jednocześnie *Dyrektor RZGW* wskazał, aby konieczne odwadnianie prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych lub igłofiltrów o najmniejszej możliwej wydajności jednostkowej.

Charakter prowadzonych prac na obiekcie wymaga zastosowania rozwiązań tymczasowych umożliwiających ich przeprowadzenie. Zgodnie z *raportem*, w przypadku wykonywania zabezpieczenia fundamentów podpór nurtowych, w zależności od poziomu wody i z uwagi na uwarunkowania środowiskowe, zaleca się wykonanie tymczasowego zabezpieczenia cieku poprzez zastosowanie wygrodenia nurtu rzeki zaporą tymczasową wykonaną z worków z piaskiem lub równorzędnym rozwiązaniem systemowym. Całość rozwiązań tymczasowych musi zostać rozebrana po wykonaniu prac, a rejon rzeki w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu musi zostać uporządkowany i doprowadzony do stanu pierwotnego. Wszelkie prace wymagające czasowego zawężenia światła pod obiektem będą realizowane na podstawie zatwierdzonego projektu technologicznego. W celu zabezpieczenia nurtu rzeki przed spadającymi produktami prac i elementami konstrukcyjnymi obiektu należy zastosować systemowe zabezpieczenia w postaci siatek ochronnych i pomostów roboczych według osobnego projektu technologicznego. W związku z powyższym oraz biorąc pod uwagę postanowienie *Dyrektora RZGW* nałożono warunek, aby prace w ciekach i ich pobliżu realizować z zabezpieczeniem koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed przedostawaniem się do nurtu rzeki materiałów budowlanych i odpadów.

Ponadto, w swoim postanowieniu *Dyrektor RZGW* określił warunki, których organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji, tj. w przypadku wykonywania robót lub czynności, które mogą

wpływać na szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych (w tym m.in. wykonywanie obiektów budowlanych, kopanie studni, sadzawek, dołów oraz rowów), w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału, należy uzyskać decyzję właściwego organu Wód Polskich zwalniającą od zakazów określonych w art. 176 ust. 1 ustawy Prawo wodne. W związku z tym, że rzeka Warta na odcinku planowanych do wykonania robót budowlanych nie jest obwałowana, *Regionalny Dyrektor* zrezygnował z nałożenia ww. warunku.

Ponadto *Dyrektor RZGW* wskazał zalecenia dotyczące ochrony wód powierzchniowych, których tutejszy organ nie wskazał w sentencji decyzji, bowiem są swoistymi ogólnymi dobrymi praktykami, które winny być uwzględniane przy realizacji przedsięwzięć i dlatego też wnioskodawca winien się nimi kierować realizując planowane przedsięwzięcie, tj.: do prac budowlanych dopuszczać tylko sprzęt w pełni sprawny oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytkowania; w czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu, ruch pojazdów na etapie budowy winien odbywać się w sposób kontrolowany tylko po wyznaczonych drogach dojazdowych; po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając uzgodnienie *Dyrektora RZGW* w niniejszej decyzji nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, parkingów, miejsc tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych; sposobu i miejsca gromadzenia materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów; magazynowania odpadów, zagospodarowania wód opadowych z terenów uszczelnionych. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych.

Ponadto w swoim postanowieniu *Dyrektor RZGW* zobowiązał, aby wszelkie roboty oraz gromadzenie ścieków, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, oraz prowadzenie przetwarzania odpadów w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, prowadzić za zgodą właściwego organu Wód Polskich.

Zgodnie z *raportem*, roboty ziemne w projektowanym pasie kolejowym będą poprzedzone usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, które będzie gromadzona poza obszarem robót ziemnych w sposób, zapewniający możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej po zakończeniu budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty. W niniejszej decyzji zobowiązano, aby przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów, w wydzielonej części pasa robót, w sposób umożliwiający wykorzystanie go do prac rekultywacyjnych oraz w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.

W trakcie budowy zużywane będą niewielkie ilości wody m.in. do budowy obiektu mostowego, zraszania warstw podbudowy czy zabezpieczenia przed pyleniem. Woda na cele budowlane będzie pobierana z rzeki Warty na podstawie uzyskanych przez Wykonawcę wymaganych pozwoleń. Szacuje się, że w przypadku długotrwałego utrzymywania się wysokich temperatur i długich okresów bezopadowych, ilość zużytej wody do wytwarzania betonu, celów technicznych, celów socjalno-bytowych wyniesie ok. 500 m³. W związku z tym organ wskazał w niniejszej decyzji, aby przy poborze wody z Warty zachować w niej co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny, nie powodować zachwiania warunków hydrologicznych i hydromorfologicznych w cieku, a wszelki pobór uzgadniać z zarządcą cieku.

Zgodnie z uzgodnieniem *Dyrektora RZGW* analizowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) PLRW600012185999 Warta od Kopli do Wełny. Jest to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów

środowiskowych. Celem środowiskowym dla niej wyznaczonym są: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Warta w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Warta w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz dobry stan chemiczny. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2027 roku.

Ponadto, planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) PLGW600060, która charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym. JCWPd jest zagrożona ilościowo i chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowych dla niej wyznaczonym jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego.

Wskutek naruszenia i erozji gruntów w trakcie realizacji prac dojdzie do lokalnego, czasem intensywnego, wzrostu zmętnienia wód w Warcie, co może mieć negatywny wpływ na elementy biologiczne w rzece (np. ichtiofaunę). W celu ograniczenia negatywnej presji na organizmy zależne od warunków tlenowych *Dyrektor RZGW* nałożył warunek, aby prace powodujące zmętnienie w rzece Warcie wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe spełniają co najmniej parametry dobrego potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych. Przed przystąpieniem do ww. prac należy przeprowadzić w rejonie realizacji przedsięwzięcia pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [mgO_2/l]. W przypadku nie spełnienia dla tego wskaźnika co najmniej dobrego potencjału ekologicznego (tj. $\geq 7,5 \text{ mgO}_2/\text{l}$), nie należy wykonywać żadnych prac w rzece lub w jej pobliżu.

Po przeanalizowaniu oddziaływania na etapie budowy, stwierdzono, iż przy założeniu lokalizacji zaplecza budowy z dala od rzeki Warty, zabezpieczenia koryta rzeki przed przedostaniem się elementów z budowy obiektu do cieków (np. siatka) oraz zabezpieczenia sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych, analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na nieosiągnięcie celów środowiskowych.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania przedsięwzięcia, zastosowane rozwiązania i technologie, uwzględniając także uzgodnienie *Dyrektora RZGW* oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji, stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdzono negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art.56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335).

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32) Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.). Wówczas świadczący usługi jako posiadacz odpadów, będzie obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami. Na etapie budowy powstawać będą przede wszystkim odpady z grupy 17 tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych).

Zgodnie z treścią *raportu* przewiduje się selektywne magazynowanie odpadów, które nie zostaną wykorzystane podczas prac budowlanych, a następnie ich odbiór przez uprawnione do tego podmioty i dalej poddanie recyklingowi (np. żelazo, stal, mieszaniny metali) lub unieszkodliwianiu (np. baterie, akumulatory, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych). Sposób gromadzenia odpadów będzie zależny od ich rodzaju oraz

potencjalnego zagrożenia, które stwarzają dla środowiska. Uwzględniając powyższe, a także warunki nałożone przez *Dyrektora RZGW Regionalny Dyrektor* sformułował odpowiednie uwarunkowania odnoszące się do zagospodarowania odpadów.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie linii. Podczas eksploatacji powstawać będą odpady komunalne, odpady związane z utrzymaniem torowiska (szczególnie w okresie zimowym), odpady powstające z eksploatacji systemu odwadniającego (np. odpady i substancje olejowe z urządzeń odwadniających). Zagospodarowanie tych odpadów odbywać się będzie zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa życia, zdrowia ludzi.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał głównie etap realizacji przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych oraz emisji zanieczyszczeń ze spalania paliw podczas pracy maszyn i urządzeń niezbędnych do budowy. Prace te będą krótkotrwałe związane z czasem realizacji inwestycji, będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych, dlatego można je uznać za pomijalne. Celem ograniczenia wpływu przedsięwzięcia w tym aspekcie wnioskodawca zadeklarował, że przewożone materiały sypkie zostaną zabezpieczone przed rozpylaniem poprzez zakrywane powłokami materiałowymi. Czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia ograniczony zostanie do rzeczywistych potrzeb technologicznych. Plac budowy oraz drogi dojazdowe będą utrzymywane w należyтым porządku tj. usuwane będą zanieczyszczenia na ich powierzchniach, a w okresie susz - będą one zraszane.

Analizowana linia jest zelektryfikowana, zatem będą się poruszać po niej pojazdy elektryczne. Nie można oczywiście wykluczyć przejazdów lokomotyw spalinowych, lecz będą to sytuacje incydentalne (związane np. z awarią lokomotywy elektrycznej) bądź przejazdy manewrowe.

W raporcie przedstawiono emisje do powietrza oraz wykonano obliczenia i analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Na podstawie uzyskanych wyników obliczeń można stwierdzić, że funkcjonowanie planowanej inwestycji w przedstawionym wariantcie nie spowoduje wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń w powietrzu atmosferycznym dla substancji (CO, NO₂, benzenu, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, amoniaku oraz węglowodorów alifatycznych i węglowodorów aromatycznych) oraz reszty emitowanych substancji.

W związku z planowaną inwestycją, niewielka emisja gazów cieplarnianych będzie związana z ruchem pojazdów poruszających się podczas realizacji przedsięwzięcia. Ponadto planowana wycinka drzew i krzewów może mieć wpływ na lokalne warunki klimatyczne (głównie oddziaływanie wiatru, spływy wody). Przedsięwzięcie przyczyni się do ograniczenia emisji gazów i pyłów do powietrza poprzez zwiększenie dostępności komunikacji kolejowej. Uwzględniając powyższe nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie miało istotny wpływ na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Z uwagi na jego charakter stwierdza się, iż przedsięwzięcie nie przyczyni się do istotnego zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które powodowałyby kumulację energii cieplnej.

Nie przewiduje się również, aby ewentualne negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatu mogły w negatywny sposób wpłynąć na przedsięwzięcie. Panujące w regionie warunki są umiarkowane i nie odbiegają od normalnych, co świadczyć może o ograniczonym ich wpływie na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Możliwe do wystąpienia długotrwałe upały oraz susze, nie wpłyną na funkcjonowanie linii kolejowej. Inwestycja będzie również technologicznie przystosowana do ewentualnych awarii. Z dostępnych źródeł internetowych tj.: Systemu Osłony Przeciwosuwiskowych Państwowego Instytutu Geologicznego wynika, iż przedsięwzięcie nie będzie usytuowane na obszarach osuwiskowych ani na terenach zagrożonych osuwiskiem.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie będą wykonywane wyburzenia. Przedsięwzięcie nie koliduje również z zabytkami. Nie mniej jednak podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych może dojść do odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, wówczas należy postępować zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840, z późn. zm.).

Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane poza obszarami chronionymi na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.). Najbliższymi obszarami Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Wełny PLH300043 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 oddalone o około 300 m i specjalny obszar ochrony siedlisk Biedrusko oddalony o około 1,8 km od przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie położone jest w granicach korytarza ekologicznego Lasy Poznańskie KPnC-24B obejmującego na tym obszarze koryto rzeki Warty, wyznaczonego w opracowaniu: Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011.

Jednym z elementów dokumentacji opracowanej dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest raport końcowy z inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczej opracowany przez specjalistów pod kierownictwem dr Jacka Kurzawy, wyk. BBF sp. z o.o., Poznań, 18 listopad 2022 r. Celem opracowania było rozpoznanie uwarunkowań przyrodniczych w obszarze wskazanym do wykonania inwentaryzacji. Zakres inwentaryzacji przyrodniczej obejmował obszar w odległości 150 m po każdej stronie od osi skrajnego toru linii kolejowej nr 354 na odcinku od km 25,300 do km 27,900. Łączna długość linii kolejowych objętych inwentaryzacją wyniosła ok. 2,6 km. Przez początkowy odcinek objęty inwentaryzacją w km ok. 25+300-25+420 oraz w km ok. 27+000-27+120 w odległości ok. 67 m na wschód od linii kolejowej przebiega las, głównie bór świeży, w którego składzie dominuje sosna zwyczajna. Las położony jest na terenie Nadleśnictwa Oborniki. W obszarze inwentaryzacji przeważają jednak tereny przemysłowe i zabudowy mieszkaniowej. Harmonogram kontroli obejmował okres od października 2021 r. do września 2022 r.

Cała dolina rzeki Warty w obszarze inwentaryzacji została poddana szczegółowej inwentaryzacji w zakresie rozpoznania siedlisk przyrodniczych. Jest to obszar, który cechuje się mozaiką siedliskową charakterystyczną dla dolin rzecznych. W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej zidentyfikowano 2 typy siedlisk przyrodniczych o kodach 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*) i 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, zlokalizowane w obrębie 5 płątów. Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo z miejscem realizacji prac, zniszczeniu ulegną znaczne fragmenty dwóch płątów ciepłolubnych muraw 6120, na powierzchni 1305 m² i 4853 m², zlokalizowane poza obszarami Natura 2000, co organ uwzględnił w warunku decyzji. Dodatkowo zniszczeniu ulegnie płąt kocanek pisakowych na pow. 4849 m², co również znalazło odzwierciedlenie w warunku. Wskazano również, że zniszczeniu w trakcie prac ulegnie 1 stanowisko chrobotka *Cladonia* sp. Uwzględniając charakter siedlisk występujących w otoczeniu linii kolejowej sprzyjający wykształcaniu się ciepłolubnych muraw oraz stanowiących optymalne siedlisko dla występowania kocanek piaskowych i chrobotka uznano, że z dużym prawdopodobieństwem nastąpi odnowienie tych siedlisk i stanowisk na terenach kolejowych pozbawionych drzew i krzewów, a ich ubytek nie będzie miał charakteru oddziaływania znacząco negatywnego.

W celu ochrony zinwentaryzowanych stanowisk gatunków objętych ochroną oraz chronionych siedlisk przyrodniczych występujących w sąsiedztwie granic terenu realizacji

przedsięwzięcia przed przypadkowym zniszczeniem, *Regionalny Dyrektor* nałożył warunek ich oznaczenia w widoczny sposób, przed rozpoczęciem prac.

Jednym z głównych oddziaływań na środowisko przyrodnicze jest wycinka drzew i krzewów. Do wycinki przeznaczono 281 drzew oraz 1,88 ha zakrzewień. W składzie gatunkowym zinwentaryzowanych drzew i krzewów nie stwierdzono gatunków objętych ochroną prawną na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409). Stwierdzono natomiast gatunki obce, inwazyjne takie jak: klon jesionolistny, dąb czerwony, robinia akacja, orzech włoski, wiciokrzew tatarski, kasztanowiec pospolity. W uzupełnieniu *raportu* wskazano, że wycinka wszystkich drzew i krzewów zaplanowanych do usunięcia związana jest z realizacją wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, w odniesieniu do istniejącej infrastruktury kolejowej, wobec czego odstąpiono od nałożenia nasadzeń rekompensujących straty w środowisku przyrodniczym, w wyniku zaplanowanej wycinki.

W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki w niniejszej decyzji zostało nałożonych szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu ich pni, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów i ich siedlisk.

Na obszarze objętym badaniami terenowymi stwierdzono 57 taksonów ptaków. Na terenie objętym inwentaryzacją większość gatunków stanowiły ptaki pospolite i liczne w skali kraju, typowe dla terenów zurbanizowanych, zarośli i lasów. Nie stwierdzono zajętych dziupli. Odnotowano jedynie trzy gatunki objęte ochroną w ramach załącznika I Dyrektywy Ptasiej: lerkę, gąsiorka oraz kanię rdzawą. Lerkę stwierdzono tylko na jednym stanowisku, na skraju lasu w km ok. 25+500 linii kolejowej. Natomiast gąsiorka obserwowano w trzech lokalizacjach. Kanię rdzawą obserwowano nad Wartą i teren ten stanowił żerowisko tego gatunku. Podczas kontroli nocnych z użyciem stymulacji głosowej nie stwierdzono aktywności głosowej sów w okresie lęgowym. Jedyną stwierdzoną sową – uszatkę stwierdzono w sierpniu. Największe oddziaływanie na ornitofaunę spowoduje wycinka drzew i zakrzewień. Z racji powyższego pojedyncze stanowiska lęgowe utracą: piecuszek, piegża, trznadel, bogatka, kapturka, kos, sójka, słowik rdzawy, cierniówka, trzciniak, kulczyk, kawka, pliszka siwa, zięba, uszatka. Biorąc pod uwagę fakt, iż w rejonie inwestycji występują pospolite gatunki ptaków, których populacje charakteryzują się dużą liczebnością, uwzględniając dużą ilość dogodnych dla nich siedlisk w otoczeniu inwestycji uznano, że realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnego oddziaływania na regionalne i krajowe populacje stwierdzonych gatunków. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań wycinki drzew i krzewów na środowisko, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, organ nałożył warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia.

W trakcie badań terenowych wykazano obecność stosunkowo pospolitych gatunków owadów. Na etapie realizacji prac zniszczeniu ulegną stanowiska trzmieli, 5 stanowisk ślimaka winniczka oraz 1 stanowisko trzepli zielonej. Z uwagi na kosmopolityczny charakter dwóch pierwszych taksonów, nie przewiduje się negatywnego wpływu w związku z ubytkiem ich stanowisk żerowiskowych. Z uwagi na ekologię ważki, zniszczenie stanowiska w obrębie rzeki Warty ma charakter pozorny – nie dojdzie do jego fizycznego zniszczenia, a jedynie częściowego zajęcia siedliska w trakcie realizacji prac, wobec czego należy uznać, że po zakończeniu robót charakter siedliska trzepli zielonej zostanie przywrócony i utrzymany. W rzece Warcie zidentyfikowano występowanie 3 chronionych gatunków ryb: śliza, kozy oraz różanki. Zakres prac nie obejmuje ingerencji w koryto rzeki Warty, jedynie umocnienia skarp w obrębie obiektu mostowego. W celu ochrony żerowiska tych gatunków *Regionalny Dyrektor* wskazał na konieczność prowadzenia nadzoru ichtiologicznego nad realizacją prac w obrębie podpór mostu oraz zabezpieczenia nurtu rzeki przed zanieczyszczeniami.

Spośród herpetofauny w trakcie prac inwentaryzacyjnych stwierdzono 4 gatunki: żabę śmieszkę, żabę wodną, jaszczurkę zwinkę i zaskrońca. Siedliska płazów znajdują się poza obszarem kolizyjnym, natomiast zniszczeniu ulegnie miejsce stwierdzenia jednego osobnika jaszczurki zwinki. Biorąc pod uwagę pospolitość taksonu, nie spowoduje to negatywnego wpływu na stan jego ochrony. W obszarze inwentaryzacji nie stwierdzono szlaków migracji wiosennej i jesiennej płazów i gadów kolidujących z liniami kolejowymi. Uwzględniając jednak konieczność ochrony małych zwierząt, dla których wykopy budowlane mogą stanowić śmiertelną pułapkę organ nałożył warunek ich regularnych kontroli. W ramach inwentaryzacji wykazano występowanie 4 gatunków nietoperzy, wyłącznie na żerowiskach: karlik malutki, borowiec wielki, karlik drobny i karlik większy. W obszarze objętym inwentaryzacją nie stwierdzono stanowisk rozrodczych, godowych ani zimowych kryjówek nietoperzy. Inwestycja przecina lokalny szlak migracji nietoperzy w rejonie doliny rzeki Warty, które do przemieszczania się wykorzystują prawdopodobnie istniejący w tym miejscu obiekt mostowy. Biorąc pod uwagę, że parametry obiektu planowanego będą identyczne jak parametry obiektu istniejącego, co w odniesieniu do światła obiektu uwzględniono w warunku niniejszej decyzji, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na szlak migracyjny chiropterofauny w rejonie rzeki Warty.

Teren wykorzystywany jest przez co najmniej 14 gatunków dużych i średniej wielkości ssaków, w tym trzy gatunki kopytnych i 7 drapieżnych. Prawdopodobnie zaobserwowano również trop młodego wilka. Biorąc jednak pod uwagę charakter inwestycji, obejmujący rozbudowę istniejącej linii kolejowej i brak ingerencji w istniejący wzdłuż rzeki Warty korytarz migracyjny, nie przewiduje się negatywnego wpływu na możliwość zachowania przez stwierdzone taksony ich dotychczasowych szlaków migracji. Jak wskazano w uzupełnieniu *raportu*, projektowany most przekraczać będzie rzekę w taki sposób, że pod skrajnymi przęsłami możliwa będzie niezakłócona migracja wszystkich grup zwierząt włączając w to duże zwierzęta w tym jelenia, rysia, wilka oraz łosia – po każdej stronie pod obiektem zlokalizowane są strefy powyżej średniej wody o szerokości ok. 15 m i zmiennym świetle od 4,5 m do 8 m. Obszar przez który przebiega analizowany odcinek linii kolejowej zgodnie z wynikami pilotażowego monitoringu wilka i rysia w Polsce realizowanego w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (<https://www.gios.gov.pl/pl/poiis-monitoring-wilka-i-rysia>) jest obszarem aktywności wilka, a od strony południowo-zachodniej zlokalizowany jest teren, na którym sporadycznie obserwowany jest ryś. Wobec czego również projektowany obiekt mostowy zapewni możliwość migracji tych gatunków ssaków wzdłuż doliny rzeki Warty w obrębie każdego z brzegów.

Inwestycja nie jest związana z przełożeniem koryta Warty, nie zakłada się prowadzenia prac w korycie cieku związanych z odmuleniem, czyszczeniem, umocnieniem brzegów i dna i pogłębieniem. Przewiduje się wzmocnienie fundamentów podpór pośrednich poprzez wykonanie palisady ze ścianek szczelnych. Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, zaplanowano zabezpieczenie koryta cieku poprzez zastosowanie wygrozdzenia nurtu rzeki zaporą tymczasową, która zostanie rozebrana po zakończeniu prac, a rejon rzeki w sąsiedztwie obiektu uporządkowany i doprowadzony do stanu pierwotnego. Nurt rzeki zostanie zabezpieczony przed spadającymi elementami konstrukcyjnymi obiektu i produktami prac poprzez zastosowanie siatek ochronnych i pomostów roboczych, co uwzględniono w warunkach realizacji przedsięwzięcia.

Z uwagi na realizację urządzeń podczyszczających takich jak osadniki, w celu ochrony małych zwierząt przed uwięzieniem w obrębie systemu odwodnienia *Regionalny Dyrektor* wskazał warunek, aby wszystkie obiekty odwodnieniowe zabezpieczyć przed przenikaniem zwierząt do ich wnętrza lub wykonać w sposób umożliwiający wydostanie się zwierząt.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (umieszczonym na stronie natura2000.gdos.gov.pl, data dostępu 18.07.2024 r.) przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 jest 20 gatunków ptaków z załącznika I dyrektywy ptasiej (bąk *Botaurus stellaris*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bocian czarny *Ciconia nigra*,

trzmiełojad *Pernis apivorus*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, dzięcioł średni *Dendrocopos medius*, gąsiorek *Lanius collurio*, jarzębatka *Sylvia nisoria*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, lelek *Caprimulgus europaeus*, lerka *Lullula arborea*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, podgorzałka *Aythya nyroca*, puchacz *Bubo bubo*, włochatka *Aegolius funereus*, rybołów *Pandion haliaetus*, zimorodek *Alcedo atthis*, muchołówka mała *Ficedula parva* i żuraw *Grus grus*) oraz pięć gatunków ptaków migrujących niewymienionych w załączniku I dyrektywy ptasiej (gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, gągoł *Bucephala clangula*, łabędź niemy *Cygnus olor* i nurogęś *Mergus merganser*). Obszar posiada plan zadań ochronnych, ustanowiony Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 3 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka PLB300015 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego poz. 1793). Do głównych zagrożeń dla obszaru wskazanych w planie zadań ochronnych należą: zmniejszenie powierzchni szuwaru i jego przesuszenie, zabudowa brzegów jezior, sporty wodne i rekreacja, drapieżnictwo norki, szopa i jenota, zmniejszenie się dostępności odpowiednich siedlisk, tj. zbiorników z dobrze rozwiniętą roślinnością wynurzoną i roślinnością pływającą, elektrownie wiatrowe, kłusownictwo, wiosenne wypalanie roślinności, płoszenie w obrębie noclegowisk gęsi w wyniku polowań, usuwanie drzew dziuplastych i wykrotów w pobliżu rzek i jezior, zabudowa brzegów jezior i rzek, ogradzanie działek położonych nad jeziorami, stawami, rzekami.

Przedmiotami ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Wełny PLH300043 zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 25 stycznia 2022 r. (Dz. U. z 2022 r. poz. 399) jest 7 typów siedlisk przyrodniczych: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranunculion fluitantis*, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe oraz 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), a także dziewięć gatunków zwierząt: wydra *Lutra lutra*, bóbr europejski *Castor fiber*, kumak nizinny *Bombina orientalis*, minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, koza *Cobitis taenia*, piskorz *Misgurnus fossilis*, skójką gruboskorupowa *Unio crassus*, i trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*. Najważniejsze zagrożenie dla obszaru pośrednio oddziałujące na ekosystemy leśne stanowi spadek poziomu wód gruntowych, co skutkuje przede wszystkim przesuszeniem siedlisk wilgotnych i degeneracją zbiorowisk łągowych oraz olsów. Ponadto zagrożeniem jest tutaj penetracja lasów (na przykład celem zbioru grzybów) i ich wydeptywanie oraz zaśmiecanie.

Przedmiotami ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Biedrusko PLH300001 zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 889) jest 12 typów siedlisk przyrodniczych: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 6210 Murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenio septentrionalis-Festucion pallentis*), 6230 Górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (*Nardion* – płaty bogate florystycznie), 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) i 91I0 Ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*) oraz sześć gatunków zwierząt: czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*, kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, kumak nizinny *Bombina orientalis*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, przeplatka aurinia *Euphydryas aurinia* i trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*. Zgodnie z planem zadań ochronnych ustanowionym Zarządzeniem nr 10/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony

Środowiska w Poznaniu w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Biedrusko PLH300001 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego poz. 7291), do głównych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszaru należą: brak okresowych zalewów i wymiany wód starorzeczy z rzeką, presja wędkarska, brak koszenia i wypasu, zmiana stosunków wodnych, wnikanie do płatów siedlisk gatunków inwazyjnych, brak odpowiedniej ilości martwego drewna, silna antropogeniczna fragmentacja siedlisk, zamieranie jesionu wyniosłego *Fraxinus excelsior*, zaawansowany proces przekształcania się świetlistej dąbrowy w grąd środkowoeuropejski, sukcesja drzew i krzewów.

Miejsce realizacji inwestycji zlokalizowane jest poza obszarami Natura 2000 i obejmuje działki kolejowe, które nie stanowią dogodnych miejsc występowania gatunków i siedlisk przyrodniczych, będących przedmiotami ochrony ww. obszarów Natura 2000. Modernizacja istniejącej linii kolejowej nie wpisuje się w zagrożenia dla przedmiotów ochrony tych obszarów i nie będzie powodowała intensyfikacji tych zagrożeń.

Ze względu na zakres planowanych prac oraz identyfikację w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków *Regionalny Dyrektor* wskazał na konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego, w tym nadzoru ichtiologicznego nad realizacją prac w obrębie podpór mostu, który powinien ponadto obejmować: kontrolę nad realizacją wskazanych w sentencji decyzji warunków dotyczących ochrony przyrody, a także kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, przenoszenie stanowisk gatunków chronionych.

Rozbudowywana linia kolejowa funkcjonuje już w krajobrazie. Planowane przedsięwzięcie w analizowanym obszarze nie wiąże się z wprowadzeniem nowych elementów barierowych, uniemożliwiających bądź w znaczący sposób utrudniających migrację zwierząt. Zmiana jej parametrów nie wpłynie na pogorszenie warunków migracji zwierząt w obrębie zidentyfikowanych korytarzy ekologicznych.

Mając na uwadze wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby *raportu* oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą, jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez niepełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Uwzględniając lokalizację poza obszarami chronionymi i nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na cele ochrony obszarów Natura 2000, a także na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze będące przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na pozostałe obszary chronione. Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Należy mieć na uwadze, że prace związane z realizacją przedsięwzięcia, niezależnie od terminu ich realizacji, będą powodować naruszenie zakazów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380) oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r.

w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409). Przed przystąpieniem do prac sprzecznych z zakazami określonymi w wyżej cytowanych aktach prawnych należy uzyskać zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016, poz. 138) planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na szczegółowy opis planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w *raporcie*.

Pismem z 22 marca 2024 r. wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Wnioskodawca w swoim wniosku powołał się na przesłankę interesu społecznego, a także na przesłankę interesu strony.

Uzasadniając wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wnioskodawca wskazał, że przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego. Jego realizacja przyniesie wiele korzyści społecznych: zwiększy dostępność transportu kolejowego, poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu, poprawi przepustowość linii, dostosuje infrastrukturę do potrzeb przewoźników i kontrahentów. Przy zwiększeniu udziału transportu kolejowego kosztem transportu samochodowego zmniejszy się poziom emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Ponadto przedsięwzięcie ujęte jest w Krajowym Programie Kolejowym do roku 2030, a także wpisuje się w cele i założenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym uchwalonym w dniu 22 grudnia 2020 r. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r.

Za nadaniem rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji przemawia również to, że przedsięwzięcie jest finansowane ze środków funduszy Unii Europejskiej, co wymaga dotrzymania terminów realizacji oraz rozliczenia inwestycji. Rygor przyspieszy działania w procesie inwestycyjnym, w tym uzyskanie pozwolenia na budowę. Wnioskodawca wskazał, że nieterminowa realizacja projektu będzie skutkować brakiem dofinansowania, co narazi gospodarstwo narodowe na ciężką stratę.

Organ uznał, iż w tych okolicznościach za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia przede wszystkim wyjątkowo ważny interes strony oraz zabezpieczenie gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, o których mowa w art. 108 *k.p.a.* i przychylił się do wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Ze względu na zakres oddziaływania inwestycji oraz jego lokalizację w dużej odległości od granic państwa, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, o ile spełnione zostaną warunki określone w przedłożonych dokumentach.

W ramach udziału społeczeństwa do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęły uwagi i wnioski związane z propozycją ograniczenia zużycia kruszyw poprzez wykorzystanie odpadów pochodzących z przemysłu w postaci pyłów, popiołów i żużli, gdzie odpady mogą stanowić ponad połowę składu, a także rozpatrzenia zmniejszenia zużycia wody na etapie przygotowania prefabrykatów betonowych do budowy.

Mając na względzie minimalizację oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organ częściowo przychylił się do wniosku formułując warunki o zastosowaniu technologii minimalizujących zużycie wody oraz o powtórnym wykorzystaniu materiałów.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy o oś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1, a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem tutejszego organu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1) i art. 6 ust. 1 pkt 1) Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111) wnioskodawca uiszczył opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
Zuzanna Pawłowska, główny specjalista

Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Jacek Przygocki
Regionalny Konserwator Przyrody
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowane przez pana Łukasza Hąca, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni, al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.* (BIP)
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Obornikach (ePUAP)
2. Dyrektor Regionalnego Zarząd Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu (ePUAP)
3. Starosta Obornicki na podstawie art. 86a *ustawy o oś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.420.41.2020.ZP.42 z dnia 7 sierpnia 2024 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.”.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa wielkopolskiego, w powiecie obornickim w gminie Oborniki. Przedsięwzięcie polega na budowie drugiego toru kolejowego wraz z przeprawą mostową (budową drugiego przęsła) na rzece Warcie w km 25+947 linii kolejowej nr 354. Przedsięwzięcie obejmuje linię kolejową od km 24+700 do km 27+900, natomiast wykonanie robót torowych od km 24+700 do km 27+642 tj. od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.

W ramach przedsięwzięcia wnioskodawca przewiduje budowę nowego przęsła kratownicowego z korytem balastowym pod torem nr 2 o konstrukcji analogicznej do konstrukcji istniejącego mostu pod torem nr 1, a podtorze na całej długości planowanego przedsięwzięcia zostanie wzmocnione oraz naprawione.

Planowana jest likwidacja posterunku odgałęźnego Oborniki Most. Likwidacji ulegną urządzenia związane z ww. posterunkiem. W stacji projektuje się nowe przejście rozjazdowe w celu uzyskania układu torowego typu „trapez” przy wjeździe od strony Wargowa (Suchego Lasu). Istniejące urządzenia srk zostaną przebudowane. Ze względu na stosunkowo nowe urządzenia posterunku odgałęźnego Oborniki Most, zostaną maksymalnie wykorzystane istniejące urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne. Przy wykonaniu przebudowy konieczna będzie też zmiana aplikacji urządzeń stacyjnych i przejazdowych oraz LCS.

Przedsięwzięcie spowoduje ujednoczenie maksymalnych prędkości na przedmiotowym odcinku – 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 80 km/h dla pociągów towarowych.

Analizowane przedsięwzięcie nie wiąże się z koniecznością zajęcia dodatkowego terenu. Powierzchnia czasowego zajęcia (wykopy, składowanie materiałów, drogi do transportu materiałów i przemieszczania się pracowników oraz sprzętu) szacowana jest na ok. 200 000 m².

Na rysunku 1 schematycznie przedstawiono lokalizację przedsięwzięcia.



Rysunek 1

Otoczenie przedsięwzięcia stanowią zurbanizowane tereny miasta Oborniki, w tym zabudowa mieszkaniowa oraz przemysłowa, tereny leśne oraz tereny zalewowe rzeki Warty.

Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z zabytkami, ani z inną zabudową.

Inwestycja będzie zlokalizowana poza obszarami chronionymi na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.). Najbliższymi obszarami Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Wełny PLH300043 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 oddalone o około 300 m i specjalny obszar ochrony siedlisk Biedrusko oddalony o około 1,8 km.

Przedsięwzięcie położone jest w granicach korytarza ekologicznego Lasy Poznańskie KPnC-24B obejmującego na tym obszarze koryto rzeki Warty, wyznaczonego w opracowaniu: Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarza ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, w odległości powyżej 500 m od najbliższej strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej KOWANÓWKO w rejonie miejscowości Oborniki i Kowanówko; przebiega przez tereny narażone na ryzyko powodzi w dolinie rzeki Warty.

Rodzaj technologii

Planowany most w km 25+947 to trzyprzęsłowa kratownica z jazdą górą oparta na istniejących podporach. Nisze podłożyskowe podpór pośrednich oraz przyczółków dostosowane zostaną do poziomu oparcia nowej konstrukcji. W przypadku konieczności przebudowie będą podlegać części przyczółków po stronie nowoprojektowanej konstrukcji (skrzydła, korpus). W obrębie wszystkich podpór zostaną wykonane naprawy powierzchniowe, a filary dodatkowo zostaną zabezpieczone przed podmywaniem ściankami szczelnymi zwieńczonymi żelbetowymi oczepami.

Na obiekcie wykonane zostanie żelbetowe koryto balastowe wypełnione tłuczniem. Minimalna wysokość od poziomu główki szyny do koryta balastowego wyniesie 75 cm. Grubość podsypki pod podkładem wyniesie min. 35 cm. Z uwagi na długość obiektu zastosowane zostaną szyny odbojnicowe ułożone na całej długości obiektu równolegle do szyn tocznych po ich wewnętrznej stronie i zakończone poza obiektem częścią dziobową. Na obiekcie zostanie zachowana skrajnia GPL-2.

Odwodnienie konstrukcji prześła projektuje się analogicznie do istniejącego obiektu poprzez system wpustów zbierających wodę do rur spustowych lub rynien przymocowanych do konstrukcji stalowej. Wykonane zostaną drenaże odprowadzające wodę z za ścian przyczółków i elementów oporowych. Na wszystkich powierzchniach stykających z gruntem projektuje się izolację przeciwwodną.

W związku z budową nowego obiektu rozbiórce ulegnie chodnik roboczy istniejącego mostu po stronie międzytorza; nowy chodnik roboczy szerokości 80 cm zabezpieczony balustradą stalową wysokości 1,10 m, zlokalizowany zostanie za strefą zagrożenia oraz drugi umożliwiający wykonanie przeglądu spodu konstrukcji.

Nawierzchnią na obiekcie mostowym na rzece Warta będzie szyna 60E1 mocowana do podkładów PS94M. Dodatkowo zabudowane zostaną odbojnice z szyn S49/49E1.

Na odcinkach linii kolejowej przeznaczonych do kompleksowej wymiany nawierzchni przewidziano zabudowę toru bezстыkowego:

- szyny 60E1,
- podkłady strunobetonowe,
- przytwierdzenia sprężyste,
- podsypka tłuczniowa.

Zakładane roboty ziemne obejmują:

- schodkowanie nasypu,
- odbudowę nasypu pod torem nr 2,
- ścięcie istniejących łąw,
- zabudowę warstwy ochronnej,
- wykonanie rowów,

W rejonach nowoprojektowanych rozjazdów przewidziano zabudowę nawierzchni. Klasa nawierzchni rozjazdów odpowiada klasie nawierzchni torów.

Warstwę ochronną przewidziano w dwóch wariantach, tj. z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (niesortu) na geowłókninie separacyjnej oraz z kruszywa przepuszczalnego (pospółki) dla odcinków odwadnianych wgłębnie na geowłókninie separacyjno-filtracyjnej.

W zakresie sieci trakcyjnej na przebudowywanych odcinkach od km 25+408 do km 27+900 linii kolejowej nr 354 przewiduje się pełną elektryfikację,

W ramach przedsięwzięcia planuje się również prace na następujących obiektach inżynierskich:

Wiadukt kolejowy w km 25+688.

Obiekt przeszedł kompleksowe prace modernizacyjne w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych na odcinku Poznań Główny PoD – Piła Główna. Prace na wiadukcie przeprowadzono całościowo – obejmowały całą konstrukcję z uwzględnieniem perspektywy budowy drugiego toru.

W ramach zakresu prac związanych z zamierzeniem inwestycyjnym przewiduje się wykonanie stref przejściowych pod nowym torem nr 2. Strefy przejściowe projektuje się na szerokości warstwy ochronnej na dojeździe do obiektu długości min. 20,0 m (z każdej strony).

Przepust kolejowy w km 25+770

Projektuje się nowy przepust kolejowy umożliwiający przeprowadzenie wody z rowów kolejowych pod nasypem. Konstrukcję nośną przepustu będzie stanowiła rura z tworzywa sztucznego/stalowa o średnicy w świetle około 1,5 m. Długość przepustu wynika z wysokości nasypu kolejowego oraz lokalizacji rowów kolejowych i będzie wynosić około 35,0 m. Na wlocie i wylocie projektuje się wykonanie umocnienia skarp z balustradami. Z uwagi na wysokość skarpy, zostaną zaprojektowane schody skarpowe z balustradą. Wykonanie przepustu przewiduje się technologią bezwykopową.

Przejście pod torami w km 26+322

Projektuje się nowe przejście pod torami na przystanku Oborniki Miasto. Projektowane przejście pod dwoma torami ma za zadanie zapewnić bezkolizyjne dojście do peronów i komunikację pomiędzy nimi. Przejście pod torami będzie uwzględniało wymagania osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Projektuje się konstrukcję żelbetową ramową zamkniętą o minimalnych wymiarach w świetle 2,40x4,00 m. Konstrukcje szybów windowych oraz biegów schodowych wykonane zostaną również, jako żelbetowe monolityczne.

Dla celów komunikacyjnych projektuje się dwa biegi schodowe oraz dwie windy osobowe.

Ponadto w ramach przedsięwzięcia zostaną dostosowane do projektowanego układu:

- Przejazd kolejowo-drogowy kat. B w km 26+124 (km wg metryki 26+126) – ul. Łukowska;
- Przejście techniczne w km 26+211 (km wg metryki 26+210) - ze względu na położenie w niewielkiej odległości od przejazdu w ciągu ul. Łukowskiej oraz planowanego przejścia pod torami projektuje się zmianę przejścia kat. E na przejście służbowe/techniczne, które

zostanie zabezpieczone rogatekami otwieranymi dla pracowników kolei oraz w trakcie ewentualnej awarii wind w celu zapewnienia komunikacji osobom niepełnosprawnym.

- Przejazd kolejowo-drogowy kat. B w km 27+125 (km wg metryki 27+127) – ul. Kowanowska.

Na przystanku osobowym Oborniki Miasto projektuje się peron nr 1 od km 26+231 do km 26+531 linii nr 354 przy torze nr 2, jednokrawędziowy, zewnętrzny o długości 300 m, z możliwością wydłużenia do 400 m. Peron o wysokości 0,76 m ponad główkę szyny i szerokości 4,50 m.

Na istniejącym peronie, któremu nadany został numer 2, przewiduje się wymianę tablic z uwagi na renumerację oraz uzupełnienie o dodatkowe tablice wskazujące kierunki wejścia na projektowany peron.

Zaprojektowano dwa dojścia do nowobudowanego peronu: pierwsze dojście na początku peronu w km 26+232, drugie przy schodach przejścia pod torami w km 26+322. Komunikację między istniejącym peronem przy torze numer 1 oraz peronem nowoprojektowanym zostanie zapewniona przez nowobudowane przejście pod torami w km 26+322.

W ramach wyposażenia techniczno-budowlanego peronu projektuje się: wiatę siedziskową systemową, chroniącą podróżnych przed opadami atmosferycznymi z miejscami do siedzenia, tablice z nazwą przystanku, tablice kierunkowe, piktogramy, gabloty informacyjne (miejsca na rozkład jazdy i ogłoszenia), ławki, kosze na odpady oraz ścieżki naprowadzające dla osób niepełnosprawnych, a także ogrodzenie systemowe wysokości 1,25 m.

Projektowane ogrodzenia zlokalizowane zostaną wzdłuż obrzeży i części czołowej peronu, w lokalizacjach uniemożliwiających przechodzenie przez tor w miejscach do tego nie przeznaczonych, oraz oddzielające dojścia do obiektów, przy ich usytuowaniu w odległości od torów mniejszej niż krawędź strefy bezpieczeństwa na peronie.

Ze względu na przejście żeglowne pod mostem obiekt zostanie wyposażony w oznakowanie nawigacyjne zgodne z wymogami Państwowego Gospodarstwa Wodnego – Wody Polskie. Nowe oznakowanie zostanie umieszczone zarówno od strony nowego jak i istniejącego przęsła.

Niezbędne prace obejmują również zakresem teletechnikę, elektroenergetykę nietrakcyjną, sieci i instalacje sanitarne.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Jacek Przygocki
Regionalny Konserwator Przyrody
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Potwierdzenie zgodności kopii z dokumentem elektronicznym:

Znak pisma dokumentu: WOO-II.420.41.2020.ZP(119)
Identyfikator dokumentu: 922333
Nazwa dokumentu: DECYZJA23072024.DOCX
Suma kontrolna SHA256 dokumentu: 4731ab7b6e4c0f9c539e0d70b6910c96db730061
02b53d9e51c6b55d6b60717c

Wydrukował(a): Zuzanna Pawłowska WOO-II
Data wydruku: 2024-08-07 15:00:24

Podpisy dokumentu:

Jacek Leszek Przygocki

Data podpisu: 2024-08-07 14:19:10

Rodzaj podpisu: Kwalifikowany podpis elektroniczny

Numer certyfikatu: 6723904064155323663

Wystawca certyfikatu: Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.