

WOO-II.4242.45.2016.EK.9

**Zawiadomienie**

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.), dalej k.p.a., w związku z art. 74 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 2016 r. poz. 353 z późn. zm.), dalej ustawy oś. zawiadamiam strony postępowania o wydanym dnia 19.04.2017 r. postanowieniu, którego treść podaje niżej.

Doręczenie ww. postanowienia stronom uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art. 49 k.p.a. Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny szczytowo przystępny w danym miejscu sposób publicznego ogłoszenia, jeżeli przepis szczególny tak stanowi, w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art. 74 ust. 3 ustawy oś. jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Poznaniu  
*[Podpis]*  
Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach  
i przedsięwzięcia w skrajnych

Poznań, 2017-04-19

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 60 ust. 1 i 8 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 2016 r. poz. 353 z późn. zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przed zatwierdzeniem projektu budowlanego i wydanem pozwolenia na budowę dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa-Poznań-pozostałe roboty, odcinek Sochaczew-Swarzędz – prace przygotowawcze” w zakresie budowy i przebudowy linii nr E20 na odcinku Baranów-Swarzędz od km 172,000 do km 291,620”

**uzasadniam warunki realizacji przedsięwzięcia**

**1. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**

1. Wykonać działania wskazane w punktach: 1.2.1, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.12, 1.2.13, 1.2.14, 1.2.15, 1.2.16, 1.2.17, 1.2.18, 1.2.19, 1.2.20, 1.2.21, 1.2.22, 1.2.23, 1.2.24, 1.2.25, 1.2.26, 1.2.28, 1.2.29, 1.2.30, 1.2.31, 1.2.32, 1.2.33, 1.2.34, 1.2.35, 1.2.36, 1.2.37, 1.2.38, 1.2.39, 1.3.16, 1.3.17, 1.3.18, 1.3.19, 1.3.20, 1.3.25, II.1, II.2 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.10.2012 r., znak: WOO-II.4201.112014.WM o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Modernizacja Kolejowego Korytarza Nr II (E20 I C-E20) – pozostałe roboty.
2. Wyeliminować z planu budowy maszyny i urządzenia niespełniające określonych dla nich norm emisji hałasu.
3. Ograniczyć emisję hałasu w trakcie prowadzenia robót budowlanych poprzez lokalizowanie dźwięk dotychczas do placu budowy, obiektów zaplecza i baz sprzętowo-maszynowych w możliwie jak największym oddaleniu od terenów podlegających ochronie przed hałasem.
4. Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
5. W celu zapewnienia akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zaistnieć ekran akustyczny: o parametrach lokalizacji określonej w tabeli 1. W tabeli wskazane zostały minimalne wymagania, dotyczące parametrów ekranów. Strona lokalizacji ekranów określone jest wyglądem rosnącego kilometrażu linii kolejowej.

Tabela 1. Parametry lokalizacji ekranów akustycznych

Lp.	Km	Długość	Wysokość	Waga
1	172,422	172,482	70	2,0
2	175,041	175,119	79,08	2,0
3	178,518	178,596	80	2,0
4	179,445	179,574	128	2,0
5	180,606	180,678	72	2,5
6	181,190	181,355	288	2,0
7	181,355	181,477	223	2,5
8	181,246	181,468	223	2,0
9	181,639	181,783	84	2,5
10	181,698	181,775	77	2,0
11	182,071	182,143	72	2,0
12	182,203	182,277	74	2,0
13	182,230	182,295	80	2,0
14	186,041	186,109	68	2,0
15	186,087	186,133	67	2,0
16	186,669	186,753	84	2,0
17	187,619	187,667	48	3,0
18	187,632	187,707	75	3,5
19	187,685	187,707	22	2,0
20	188,268	188,334	66	2,0
21	191,093	191,168	75	2,0
22	191,507	191,587	80	2,0
23	192,082	192,156	74	2,5
24	193,039	193,106	67	2,0

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Długość [m]	Wysokość [m]	Strona linii
25	193,877	193,767	91	2,0	Lewa
26	194,840	194,918	78	2,0	Prawa
27	195,607	195,678	71	2,0	Prawa
28	196,701	196,795	196	2,5	Prawa
29	196,795	196,968	173	3,0	Prawa
30	196,866	196,989	124	2,0	Lewa
31	197,181	197,238	58	2,0	Lewa
32	197,803	197,851	49	2,0	Lewa
33	197,809	197,949	40	2,0	Prawa
34	200,485	200,837	152	2,0	Lewa
35	200,758	200,830	72	2,5	Prawa
36	202,357	202,520	163	2,0	Lewa
37	202,487	202,530	63	2,0	Prawa
38	202,550	202,602	52	2,0	Prawa
38	202,580	202,688	128	2,0	Lewa
40	203,526	203,808	283	2,0	Lewa
41	208,936	208,008	72	2,0	Lewa
42	210,728	210,798	68	2,0	Lewa
43	211,530	211,637	107	3,0	Lewa
44	211,534	211,568	32	3,0	Prawa
45	211,562	211,637	76	3,0	Prawa
48	211,659	211,875	16	4,0	Lewa
47	211,669	211,698	28	4,0	Lewa
48	214,069	214,209	140	2,0	Prawa
49	214,275	214,355	80	2,0	Prawa
50	216,750	216,847	96	2,0	Prawa
51	218,908	216,998	90	2,5	Prawa
52	217,125	217,200	75	2,0	Lewa
53	220,962	221,078	116	2,0	Lewa
54	222,400	222,488	88	2,0	Prawa
55	224,089	224,135	46	3,5	Lewa
56	224,120	224,150	30	2,0	Prawa
57	224,170	224,183	13	2,0	Prawa
58	224,179	224,208	29	2,0	Prawa
58	224,228	224,349	120	2,0	Lewa
60	224,437	224,520	234	3,5	Prawa
61	224,520	224,671	363	2,5	Prawa
62	224,667	225,029	20	2,0	Prawa
63	225,029	226,530	88	2,0	Lewa
64	228,764	228,832	68	2,0	Lewa
65	228,948	229,089	121	2,5	Prawa
67	230,704	230,877	173	2,5	Lewa
68	230,870	230,910	40	3,5	Prawa

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Długość [m]	Wysokość [m]	Strona linii
69	230,906	231,006	100	3,5	Prawa
70	230,981	231,025	84	4,0	Lewa
71	231,053	231,113	60	3,5	Prawa
72	231,127	231,175	48	3,5	Prawa
73	231,198	231,228	91	3,5	Lewa
74	231,962	231,751	88	4,5	Prawa
75	231,829	231,985	56	2,0	Prawa
76	235,791	235,901	110	3,0	Lewa
77	235,989	235,989	100	3,0	Lewa
78	235,995	236,067	72	2,5	Lewa
79	238,802	238,852	49	4,5	Prawa
80	241,513	241,571	58	2,0	Prawa
81	248,153	248,221	71	2,6	Prawa
82	248,242	248,297	55	2,0	Prawa
83	249,971	250,055	84	2,0	Prawa
84	251,682	251,772	90	2,0	Lewa
85	251,770	251,901	131	2,0	Lewa
86	252,313	252,386	53	2,0	Lewa
87	252,385	252,424	39	2,0	Lewa
88	252,390	252,472	82	4,0	Prawa
88	254,867	254,955	201	2,5	Lewa
91	254,914	254,987	83	2,0	Prawa
92	255,041	255,073	32	2,0	Prawa
93	255,115	255,146	31	2,0	Lewa
94	255,116	255,184	68	2,0	Prawa
95	255,700	255,731	31	3,0	Lewa
96	255,808	255,744	48	2,0	Prawa
97	258,078	258,088	10	2,0	Prawa
98	259,105	259,140	35	2,0	Lewa
99	259,105	259,153	48	2,0	Prawa
100	260,183	260,213	50	2,0	Prawa
101	260,354	260,422	68	2,0	Prawa
102	262,607	262,839	32	3,5	Prawa
103	262,659	263,015	56	3,5	Prawa
104	267,082	267,161	89	3,0	Lewa
105	267,197	267,280	150	2,0	Prawa
106	267,280	268,128	26	2,0	Prawa
107	268,102	268,139	19	2,5	Lewa
109	268,155	268,226	74	3,0	Lewa
110	268,196	268,224	68	2,0	Prawa
111	268,235	268,282	47	3,0	Prawa

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Długość [m]	Wysokość [m]	Strona linii
112	274,273	274,340	102	3,0	Lewa
113	274,340	274,375		4,5	Lewa
114	280,417	280,497	80	2,0	Lewa
115	280,425	280,537	112	2,0	Prawa
116	280,650	280,798	148	3,0	Prawa
117	280,803	280,871	68	2,0	Lewa
118	280,874	280,898	22	3,0	Prawa
119	280,891	280,927	36	2,0	Lewa
120	280,894	280,929	35	3,0	Prawa
121	280,948	280,975		3,0	Prawa
122	280,975	281,044	68	2,0	Prawa
123	280,948	281,015		2,5	Lewa
124	281,015	281,123	174,04	2,0	Lewa
125	281,040	281,185	125	2,0	Prawa
126	281,165	281,234	68	3,0	Lewa
127	281,781	281,833	52	2,5	Lewa
128	285,297	285,339	102	2,0	Lewa
129	285,557	285,607	50	2,0	Lewa
130	285,605	285,703	99	2,0	Lewa
131	285,752	285,820	68	2,0	Prawa
132	285,767	285,830	63	2,0	Lewa
133	285,833	285,891	58	4,0	Prawa
134	285,842	285,895	53	2,0	Lewa
135	287,192	287,473	281	2,0	Prawa

Wysokość ekranów mierzona jest względem powierzchni ziemi.

6. Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonać jako sztywne oraz nie dopuścić do powstania przerywy pomiędzy poszczególnymi, a podzielnymi ekranami, ani otworów w części zewnętrznej podwalni betonowej.
7. Ekranu akustyczne wykonać z materiałów charakteryzujących się klasą izolacyjności minimum B2 (wyznaczoną zgodnie z normą PN-EN 1793-2) oraz klasą pochłaniania dźwięku minimum A3 (wyznaczoną zgodnie z normą PN-EN 1793-1). Dopuszczalne są zastosowanie przezroczystych elementów ekranu akustycznego, jeżeli wymagać będą tego względy widoczności i bezpieczeństwa oraz odpowiedniego nasłonecznienia terenów chronionych.
8. Powierzchnie ekranów akustycznych od strony terenu wymagającego ochrony akustycznej, w przypadku, kiedy pomiędzy tym ekranem a terenem wymagającego ochrony akustycznej znajdzie się linie źródła hałasu (np. ulica) wykonać z materiału pochłaniającego. Z materiału pochłaniającego wykonać także powłoczną ekranu od strony linii kolejowej, na odcinku któryś, po drugiej jej stronie znajdują się tereny wymagające ochrony akustycznej, dla ochrony których nie było potrzeby stosowania ekranów akustycznych.
9. Zastosoować tumiki akustyczne dla torów szlakowych nr 1 i 2 o najmniejszej dostępnej skuteczności akustycznej na następujących odcinkach linii kolejowej E20:
  - od km 238+150 do km 238+450,
  - od km 252+750 do km 253+350.
10. Projektować regulacje szlifowanie szyn, w szczególności w sytuacjach stwierdzenia zwiększonej emisji hałasu z torowiska.

11. Umocnienia brzegów koryt i cieków wykonać z kamienia polnego łączonego zaprawą cementową, na podłożu cementowo-piaskowym. Na odcinku maksymalnie 7 m przed i za przesuwem, dwa wlotów przepustów oraz koryta cieków wyregulować, udrożnić i umocnić narzutem kamieniem na podłożu cementowo-piaskowym.
12. Odwodnienie szlaku realizować do rowów ziemnych z dnem umocnionym, korytkami betonowymi, poprzez drenaż podziemny, w tym drenaż podziemny wykorzystywany do odwodnienia torów na międzytorzach ślepych.
13. Na odcinkach inwestycji wyznaczonych jako szczególnie wrażliwa, w dnach rowów zastosować koryta betonowe.
14. Zastosoować urządzenia podwyższające, przed zrzutem wody opadających i roztopowych z torowiska do wód powierzchniowych w pontonach lokalizujących:
  - a) w km 192,324 po prawej stronie linii kolejowej; w km 192,345 po lewej stronie linii kolejowej; w km 192,300 po prawej stronie linii kolejowej i 192,502 po lewej stronie linii kolejowej - przed wylotem rowów kolejowych i otwartego kanału kolejowego, odprowadzających wody do Kanału Saktak;
  - b) w km 194,304 po lewej stronie linii kolejowej; 194,350 po prawej stronie linii kolejowej i 194,351 po lewej stronie linii kolejowej - przed wylotem do otwartych kanałów kolejowych i rowu kolejowego, odprowadzających wody do rowu malorocznego.
  - c) w km 287,301 po prawej stronie linii kolejowej i 287,316 po lewej stronie linii kolejowej - przed wylotem do otwartych kanałów kolejowych, odprowadzających wody do rzeki Masekawy.
15. Na stacjach Kolo, Konin i Podstajice oraz posterunku odgórny Sokolowo Wyżsisko, zaplanować studnie z osadnikami.
16. Wysekta urządzenia związane z odprowadzaniem wód zaprojektować w taki sposób, aby były sztywne i nie stanowiły pułapki dla drobnych zwierząt, w tym płazów. W miejscach, w których torowisko odwadnianie jest przy zastosowaniu korytek głębokich typu krakowskiego zastosować rozkładanie umocnieniowego swobodnie wyłożenie się z nich zwierząt. Rozwiązania takie powinny być zastosowane na całej długości odcinków linii przebiegających przez obszary występowania oraz migracji płazów i innych sesków - nie rzadziej niż 1 obiekt co 100-250 m. W przypadku przedanych szlaków migracji płazów powinny zamontować odpowiednio gęścień, w sposób pozwalający swobodnie pokonywanie przeszkody przez zwierzęta. Działanie to realizować pod nadzorem producenta.
17. Odpady niebezpieczne metalobakteryjne oraz ciekłe magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie alkalicznych urazających w nim odpadów, zakwalifikowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wejściem osób nieupoważnionych i zwierząt.
18. Odpady niebezpieczne wiskogelbakteryjne magazynować w miejscach utwardzonych zabezpieczonych przed wpływem powierzchniowym.
19. Na linii kolejowej E20 wybudować, przebudować, dostosować lub zachować do pełnienia funkcji przejęć dla zwierząt dużych i średnich objętych wymiennymi w tabeli 2.

Tabela 2. Parametry i lokalizacja obiektów pełniących funkcje przejęć dla zwierząt dużych i średnich

Nr obiektu	Kilometr	Wyznacznik	Wymiary obiektu [m]	Wysokość obiektu [m]	Wymiary obiektu [m]	Wymiary obiektu [m]
P15	184,865	Światło pionowe	5,00	2,55 - 2,75	5,00	2,55 - 2,75

Nr obiektu	Kilometr [km]	Wymiary obiektu [m] - stan projektowany	Spocdk
P16	192,311 Rzeka Saskak	Przeput Światło poziome: 2,80 Światło pionowe: 2,50	Zachowanie funkcji w ramach prac utrzymaniowych
P17	197,894 Kanal Grojcki	Światło poziome: 43,3 Światło pionowe pod przeputem: min. 6,00	Przebudowa obiektu, adaptacja otoczenia.
P18	235,491 Rzeka Wzecznicza	Światło poziome: - przeput nr 1: 25,8 - przeput od nr 2 do nr 15: 25,80 - przeput nr 16: 11,10 Światło pionowe: - przeput nurtowe: 8,00 - przeput nad jezdnią: min. 4,50	Remont obiektu, adaptacja otoczenia.
P19	267,333	Most Światło poziome pod przeputem: 8,50 Światło pionowe: - w miejscu śleku: 3,20 - nad półką przełazową: 2,00	Budowa nowego obiektu, przystosowanie do pełnienia funkcji przejazdu dla zwierząt w średnich i małych, obiekt wyposażony w półkę przełazową.

20. Na linii kolejowej E29 przebudować, dostarczać lub zachować do pełnienia funkcji przejazd dla zwierząt małych obiekty wymienione w tabeli 3.

Tabela 3. Parametry i lokalizacja obiektów pełniących funkcję przejazd dla zwierząt małych

Lp.	Kilometr [km]	Rodzaj i wymiary obiektu [m] - stan projektowany	Działania i planowane dostawczy
1	184,340	Przeput żelbetowy ramowy dwukomorowy Światło poziome: 2x 1,47 Światło pionowe: 2x1,31	Montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających
2	199,892	Światło poziome pod przeputem: 20,00 Światło pionowe pod przeputem: 4,453	Przebudowa obiektu, adaptacja otoczenia.
3	209,093	Przeput żelbetowy ramowy jednokomorowy Światło poziome: 2,50 Światło pionowe: 2,20	Montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających

Lp.	Kilometr [km]	Wymiary obiektu [m] - stan projektowany	Działania i planowane dostawczy
4	210,826	Światło poziome: 4,00 Światło pionowe: od 2,36 do 2,42	Remont obiektu, adaptacja otoczenia.
5	211,783	Przeput Światło poziome: 2,0 Światło pionowe: 1,26	Remont obiektu, montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.
6	212,173	Przeput żelbetowy, ramowy Światło poziome: 2,00 Światło pionowe: 2,08	Remont obiektu, montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.
7	215,299	Przeput żelbetowy, ramowy jednokomorowy Światło poziome: 1,50 Światło pionowe: 1,50	Montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.
8	218,531	Most Światło poziome: 5,00 Światło pionowe: 1,69	Budowa nowego obiektu, adaptacja otoczenia.
9	222,538	Przeput żelbetowy ramowy dwukomorowy Światło poziome: 2x1,50 Światło pionowe: 1,20	Montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.
10	225,243	Przeput Światło poziome: 2,10 Światło pionowe: od 2,23 do 2,30	Remont obiektu, montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.
11	226,873	Most Światło poziome: 5,00 Światło pionowe: 2,52	Budowa nowego obiektu, adaptacja otoczenia.
12	230,236	Most żelbetowy ramowy dwukomorowy Światło poziome: 2x5,00 Światło pionowe: 3,00	Adaptacja otoczenia
13	244,232	Przeput Światło poziome: 2,00 Światło pionowe: 1,90	Budowa nowego obiektu, montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.
14	246,986	Przeput Światło poziome: 2,00 Światło pionowe: 1,81	Budowa nowego obiektu, montaż półki przełazowej dla zwierząt wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.

Lp.	Kilometr [km]	Rodzaj i wymiary obiektu [ml-stan projektowany]	Dotychczasowy stan i dostosowanie
15	248,384	Przeprust Światło poziome: 2x2,00; 1x1,50 Światło pionowe: 2x2,00; 1x1,50	Remont obiektu funkcję przejścia dla zwierząt mający będzie pełnił jeden z kanałów przeprustu (1,5x1,5) dodatkowo wykonanie naprowadzających plotków
16	277,143	Przeprust Światło poziome: 2,00 Światło pionowe: 2,00	Budowa nowego obiektu, montaż pólki wraz z wykonaniem plotków naprowadzających.

21. Zapobieczyć przed ewentualnym zniszczeniem stanowiska koczank piaskowych *Helictesum arenarium*, w liniach rozdzielających imwełty, poprzez ich wygrodzenie. Działania te prowadzić pod nadzorem przyrodnictw.  
22. Na linii kolejowej E20 wybudować, przebudować, dostosować do pełnienia funkcji przejeźdźca zwierząt małych obiekty wymienione w tabeli 4.

Tabela 4. Parametry i lokalizacja obiektów pełniących funkcję przejeźdźca dla zwierząt małych

Lp.	Kilometr [km]	Rodzaj i wymiary obiektu [ml-stan projektowany]	Dotychczasowy stan i dostosowanie
1	259,893	Przeprust Światło poziome: 1,00 Światło pionowe: 1,00	Budowa nowego obiektu i przystosowanie do pełnienia funkcji zwierząt
2	273,791	Przeprust Światło poziome: 1,00 Światło pionowe: 1,00	Budowa nowego obiektu i przystosowanie do pełnienia funkcji sznurczanego schronu dla nielopery
3	276,476	Przeprust Światło poziome: 1,00 Światło pionowe: 1,00	Budowa nowego obiektu i przystosowanie do pełnienia funkcji dla zwierząt

II. Przedsięwzięcie można zrealizować pod warunkiem zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt I posłanowiwnia.

III. Świećdam konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla oddziałków linii kolejowej, dla których brak jest dostępnych, skutecznym rozwiązaniach technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających dotrzymywanie akustycznych standardów jakości środowiska.

IV. Obowiązek sporządzenia analizy porównawczej

Ustala się obowiązek wykonania analizy porównawczej, po roku od dnia oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy należy przedłożyć

właściwemu organowi ochrony środowiska. Analizę porównawczą wykonac zgodnie z przepisami szczegółowymi w następującym zakresie:

1. Oddziaływanie akustyczne  
W ramach analizy wykonac pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkalnej za ekranami oraz w miejscach, w których ich nie przewidziano, co najmniej po jednym punkcie dla każdego oddolke jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. W pomiarach uwzględnić wszystkie podlegli ponuszające się na szlaku kolejowym, niezależnie od toru po którym się poruszają (dotyczy to w szczególności oddziałków przedłożonych przez stacje kolejowe, na których oprócz torów głównych 1 i 2 znajdują się jeszcze inne toru szlakowej). Pomiary wykonac jednorazowo, zgodnie z metodą określoną w przepisach szczegółowych, łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu kolejowego, przez laboratorium akredytowane. W szczególności uwzględnić lokalizację punktów pomiaru hałasu przedstawioną w tabeli 5. Strona lokalizacji punktów określane jest względem rosnącego kilometrażu linii kolejowej.

Tabela 5. Lokalizacja przekrojów, w których należy wykonac pomiar poziomu hałasu w ramach analizy porównawczej

1	192,867	prawa	223	Święcie, gm. Kramsk	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
2	195,483	lewa	1010	Pałczyków, gm. Kramsk	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
3	196,851	prawa	1030	Pałczyków, gm. Kramsk	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
4	196,871	prawa	19	Pałczyków, gm. Kramsk	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
5	211,543	prawa	1177	Kamionice, gm. Gollina	Weryfikacja obliczeń i skutecznosc zaistotnienia zabezpieczeń
6	218,209	prawa	1242	Splawie, gm. Gollina	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
7	225,734	prawa	20	Rozalin, gm. Słupca	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
8	236,228	lewa	239	Sitżakowo	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
9	239,244	prawa	94	Sitżakowo	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
10	239,291	prawa	1353	Sitżakowo	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
11	239,328	prawa	1354	Sitżakowo	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
12	239,411	prawa	1357	Sitżakowo	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń

12	248.392	prawa	1401	Gutowo Wielka, gm. Wzrzesnia	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
13	251.331	prawa	1421	Gutowo Małe, gm. Wzrzesnia	Weryfikacja przyjętych danych wejściowych i obliczeń
14	251.500	lewa	305	Gutowo Małe, gm. Wzrzesnia	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
15	251.508	lewa	88	Gutowo Małe, gm. Wzrzesnia	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
16	251.505	lewa	1423	Gutowo Małe, gm. Wzrzesnia	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
17	252.354	prawa	93	Wzrzesnia	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
18	255.692	lewa	91	Przyborki, gm. Wzrzesnia	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
19	256.111	lewa	319	Przyborki, gm. Wzrzesnia	Weryfikacja obliczeń i okoliczności zastępowanych zabezpieczen
20	267.189	lewa	111	Kokosze, gm. Nekla	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
21	267.200	prawa	1581	Kokosze, gm. Nekla	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
22	268.257	prawa	1612	Nekla	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
23	260.547	prawa	113	Kostzyn	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
24	280.928	prawa	1559	Kostzyn	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
25	284.544	prawa	1714	Skalowo, gm. Kostzyn	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
26	284.814	prawa	1715	Skalowo, gm. Kostzyn	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
27	284.677	prawa	1716	Skalowo, gm. Kostzyn	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
28	284.752	prawa	1718	Skalowo, gm.	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń

30	284.813	prawa	1719	Skalowo, gm. Kostzyn	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń
31	284.928	prawa	1720	Skalowo, gm. Kostzyn	Prognozowane przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu - weryfikacja obliczeń

#### UZASADNIENIE

Dnia 22.12.2016 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej Regionalnego Dyrektora, wpłynęło wystąpienie właściciela Włokopolskiego z 22.12.2016 r. znak: IR.V.7540.3.142.2016.6 o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed zatwierdzeniem projektu budowlanego i wydaniem pozwolenia na budowę inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Węrzawa-Poznań-pozostałe roboty, odcinek Sochaczew-Swarzędz - prace przygotowawcze” w zakresie budowy i przebudowy linii nr E20 na odcinku Barhøj-Swarzędz od km 172,000 do km 291,820.

Planowane inwestycje należy do przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 28 rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

Zgodnie z art. 89 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 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), dalej ustawa oś, organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wystąpienia o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Włokowoda Włokopolski dołączył m.in.: wniosek inwestora o pozostawienie na budowę, decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.10.2012 r., znak: WOC-11.4201.11.2011.W101 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Modernizacja Kolejowego Korpusa Nr II (E20 i C-E20) - pozostałe roboty, dalej decyzja oś oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej raport, a także projekt budowlany do wglądu.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), dalej k.p.a., pismem z 24.01.2017 r. znak: WOC-11.4242.45.2016.EK.1 wezwano pełnomocnika do uzupelnienia raportu w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii. 10.02.2017 r. oraz 13.02.2017 r. przedłożono uzupełnienie raportu. Z uwagi na to, iż uzupełnienie raportu nie zawierało wszystkich wymaganych informacji, pismem z 24.02.2017 r. znak: WOC-11.4242.45.2016.EK.3 organ ponownie wezwał do uzupełnienia raportu. 2.03.2017 r. przedłożono uzupełnienie czynności zadość uczynianiu.

Na podstawie art. 90 ust. 2 pkt. 1 ustawy oś Regionalny Dyrektor pismem z 2.03.2017 r. znak: WOC-11.4242.45.2016.EK.5 wystąpił do Włokowody Włokopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-35 i 38 ustawy oś, a pismem z 2.03.2017 r. znak: WOC-11.4242.45.2016.EK.4 do Włokopolskiego Państwowego

Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W piśmie z 3.03.2017 r. (wpływ do organu 7.03.2017 r.) Wojewoda Wielkopolski poinformował m.in. o zapewnieniu udziału społeczeństwa w postępowaniu, w tymże art. 33-36 i 38 ustawy oś oraz o wyznaczeniu 30-dniowego terminu składania uwag i wniosków. 10.04.2017 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęło pismo Wojewody Wielkopolskiego znak: IR.V-7840.3.142.2016.B informujące, iż w terminie od 6.03.2017 r. do 4.04.2017 r. nie zostały zgłoszone przez społeczeństwo żadne uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania.

Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w dniu 22.03.2017 r. wydał opinię sanitarną znak: DN-NS.9012.411.2017 - w przedmiotowej sprawie, opiniując pozytywnie bez zastrzeżeń przedmiotową inwestycję.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa-Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz - prace przygotowawcze w zakresie budowy i przebudowy linii nr E20 na odcinku Białogłaz-Swarzędz od km 172,000 do km 281,620 wraz z kablem telekomunikacyjnym, który zostanie doprowadzony do nastawni w Swarzędzu.

Załącznikowi o ponowną ocenę w stosunku do zakresu objętego decyzją oś obejmującą w szczególności: reprofiliację rowów w wykorzystanym istniejącym oczyszczonym korycie na dłuższych odcinkach w związku ze złym stanem rowów i koniecznością zapewnienia ciągłości przepływu wód opadowych spływających z podłoża - prace te będą miały charakter odwrócony; odsłonięcie od realizacji budowy wiaduktu drogowego w Kole w km 174,945 oraz likwidacji skrzyżowań w km 173,721, w km 174,870, w km 175,130 i odsłonięcie od budowy dróg równoległych; budowę dodatkowych obiektów inżynierskich lub zmianę funkcji obiektu z przepustu na most lub też zmianę ich lokalizacji albo odstąpienie od realizacji. W wyniku zmiany przepisów w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zmianie uległy również parametry ekranów akustycznych.

Niniejszym postępowaniem nie są objęte stałe bazowe systemy GSM-R oraz budowa i modernizacja podsiatki trakcyjnych która będzie wykonywana przez PKP Energetyka S.A. W tym względzie projekt zakłada tylko podłączenie infrastruktury kolejowej do źródła zasilania, usunięcia kolizji lub demonstaz zbieżnej infrastruktury energetycznej. Natomiast usunięcie kolizji z linią kolejową a także budowa, przebudowa lub likwidacja infrastruktury technicznej nastąpi w ramach prac budowlanych obiektów inżynierskich, peronów, siedł trakcyjnej i odwrócenia.

W niniejszym postępowaniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach 1.2.1, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.12, 1.2.13, 1.2.14, 1.2.15, 1.2.16, 1.2.17, 1.2.18, 1.2.19, 1.2.20, 1.2.21, 1.2.22, 1.2.23, 1.2.24, 1.2.25, 1.2.28, 1.2.29, 1.2.30, 1.2.31, 1.2.32, 1.2.33, 1.2.34, 1.2.35, 1.2.36, 1.3.7, 1.3.8, 1.3.12, 1.3.16, 1.3.17, 1.3.18, 1.3.19, 1.3.20, 1.3.25, 11.1, 11.2 decyzji oś. Późniejsze warunki dotyczące tego odcinka zwrócić można po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko w wyniku przyjętych rozwiązań projektowych lub nie dotyczą planowanego odcinka linii kolejowej. W niniejszym postępowaniu nie odniesiono się do punktu III.1 z uwagi, iż stałe bazowe nie są objęte niniejszym postępowaniem.

W zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, dla których zgodnie z art. 113 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 672) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu. Kwalifikację terenów chronionych akustycznie do rodzajów terenów definiowanych w ww. rozporządzeniu, dla których określają się różne wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, ustalono na podstawie informacji z

właścicielach jednostek samorządu terytorialnego o faktycznym zagospodarowaniu terenu, występującego wzdłuż linii kolejowej będącej przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia dla prognozowanego natężenia ruchu pociągów w roku 2021 i 2030. Uwzględniono także planowane przekroje maksymalne poszczególnych rodzajów pociągów na odpowiednich odcinkach linii kolejowej, jak podano w treści raportu; model obliczeniowy został skalkulowany na podstawie własnych wyników pomiarów. Kalibrację wykonano w oparciu o wyniki pomiarów na torowisku równoważnym dla badanego przedmiotu uzgodnienia, wykorzystując pomiary hałasu odpowiednich kategorii pociągów. W wyniku porównania wyników pomiarów i obliczeń konieczne okazało się dodanie: poprawek kalibracyjnych od 1,9 dB do 8,0 dB w zależności od kategorii pociągu. Po dokonaniu poprawek i ponownym porównaniu wyników obliczeń i pomiarów potwierdzono równowagę metody obliczeniowej oraz pomiarowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Dodatkowo, w analizie uwzględniono poprawki związane ze szlifowaniem szyn oraz poprawki związane z modernizacją torowiska, zmniejszające emisję hałasu z torowiska do środowiska łączne o 6 dB.

Należy także zaznaczyć, iż na etapie wydawania decyzji oś dla przedmiotowego przedsięwzięcia, obowiązujący wówczas dopuszczalne poziomy hałasu. Dnia 23 października 2012 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W zakresie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla dróg i linii kolejowych wykonana w ramach niniejszego postępowania uwzględniono aktualnie obowiązujące dopuszczalne poziomy hałasu, co skutkuje ograniczeniem wymaganych środków przedziałasowych odniesienia do etapu wydawania decyzji oś.

Obliczenia wykazały, że w zasięgu przedmiotowego oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji znajdą się tereny podlegające ochronie przed hałasem. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na tych terenach, ustalono obowiązek wybudowanie ekranów akustycznych o określonych parametrach i lokalizacji oraz, na wskazanych odcinkach linii kolejowej zastosowanie tłumików akustycznych. Uszczegółwiono zatem warunki 1.3.2 i 1.3.5 decyzji oś poprzez jednoznaczne określenie rodzaju niezbędnego do zastosowania środka przeciwhałasowego oraz jego lokalizacji i parametrów technicznych. W przypadku ekranu akustycznego ważne jest, aby w trakcie montażu nie porządzić szczerliw na łączony poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem, czy łączeniu modułów z konstrukcją słabów. Jakaś część szczerliw, przewidzianych dla tej sytuacji, w znaczący sposób obniży jego skuteczność. Znalazło to odzwierciedlenie w warunkach niniejszego postępowania. Zgodnie z oświadczeniem autora raportu parametry ekranów akustycznych, tj. ich wysokość i długość, zostały zoptymalizowane w taki sposób, aby doprowadzić warunki klimatyczne za ekranem do warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Na etapie projektu budowlanego zeznaczono i sformułowane wymagania inżynierskich zmniejszających emisję hałasu do środowiska w postaci wyszczególnionych mial analitycznych czy podtorowych posładek elastycznych z tworzywa EVA na czesce ekranów akustycznych oraz tłumików akustycznych. Z tego względu nie podtrzymano warunku 1.3.4 decyzji oś.

Opócz parametrów geometrycznych, o skuteczności ekranów decydują także ich właściwości materiałowe. Określono zatem ich minimalną klasę izolacyjności oraz minimalną klasę pochłaniałości, które gwarantują odpowiedni poziom skuteczności. Dopuszczano

też może możliwość zastosowania przezroczystych elementów ekranu, jeżeli wymagać będą tego względy widoczności i bezpieczeństwa oraz odpowiedniego nasłonecznienia terenów chronionych. W celu uniknięcia niekorzystnego efektu odbicia fali akustycznej od ekranu należy w warunkach wykonania powierzyć ekranu od strony terenu wymagającego ochrony akustycznej, znaleźć się inne źródło hałasu (np. ulica) z materiału pochłaniającego. Z materiału pochłaniającego należy wykonać także powierzchnię ekranu od strony linii kolejowej, na odcinku której, po drugiej jej stronie znajdują się tereny wymagające ochrony akustycznej, dla ochrony których nie było potrzeby stosowania ekranów akustycznych. Zwrócić należy uwagę na warunki 1.3.3 decyzji oś.

W związku z tym, iż w modelu obliczeniowym uwzględniono poprawki dotyczące szlifowania szyn oraz uwzględniono umiarkowanie tabor okrestano warunki regularnego szlifowania szyn, w szczególności w sytuacjach stwierdzenia zwiększonej emisji hałasu z torowiska oraz warunki dopuszczania do ruchu po zmodernizowanym szlaku kolejowym pojazdów spełniających limity emisji hałasu przewidziane dla wszystkich wagonów dwutorowych (tzw. limitów istniejących) będących wynikiem ustalen Komisji Europejskiej.

Analiza akustyczna wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych i określonych rozmiarach przeciwhałasowych dla większości terenów wymagających ochrony akustycznej, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska zwiastane z planowanymi przedsięwzięciami na tych terenach zostaną dotrzymane. W przypadku zabudowy mieszkalnej zlokalizowanej na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapobiegających właściwym warunkom akustycznym w budynkach.

Dla terenów położonych w miejscowości Strzakowo, w km od ok. 236,200 do km ok. 236,400, brak jest możliwości instalacji ekranów akustycznych z uwagi na skomplikowaną infrastrukturę podziemną. W związku z tym, na tym odcinku zaprojektowano tłumiki akustyczne. Z uwagi jednak na prognozowane znaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na tym terenie oraz niewielką skuteczność tłumików akustycznych, standardy jakości środowiska mogą nie być dotrzymane. Znaczące przekroczenia prognozują się również na terenach wymagających ochrony akustycznej położonych w miejscowości Skabowo, gm. Kostrzyn, w km od ok. 284,500 do km ok. 285,200. Na tym odcinku nie ma możliwości zastosowania ekranów akustycznych z uwagi na skomplikowaną infrastrukturę podziemną. Z uwagi na znaczne przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu oraz skumulowanie oddziaływania wynikające z emisji hałasu z drogi krajowej nr 92 (która w głównym stopniu kształtuje klimat akustyczny na tym terenie), bezasadybne było zastosowanie tłumika akustycznego. Co prawda, zabezpieczenie to zmniejszyłoby hałas z linii kolejowej, ale nie poprawiłoby warunków akustycznych na ww. terenie.

Na odcinku linii kolejowej w km od 192,820 do 192,862 oraz w km od 192,861 do 192,913, po lewej stronie inwestor zaprojektował dwa odcinki ekranów akustycznych o wysokości 4 m każdy, przed i za przejazdem, pozostawiając przestrzeń między nimi. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż taki układ dwóch ekranów będzie nieskuteczny – po ich instalacji prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 2 dB. Ponadto, teren chroniony znajduje się na wysokości przemy między ekranami. Przemy między przegrodami, podczas przejazdu podlega może powodować większą uciążliwość, niż brak ekranów. Uwzględniając powyższe, należy stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tych ekranów. Śląd nie został nałożony obowiązek ich realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 195,455 do 195,518 po lewej stronie inwestor zaprojektował ekran akustyczny o wysokości 2 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż

ekran będzie nieskuteczny – po jego instalacji prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 1,7 dB. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku rosnącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu na istniejący przejazd. Należy zatem stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tego ekranu. Śląd nie został nałożony obowiązek jego realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 196,795 do 198,888 po prawej stronie nałożony został obowiązek realizacji ekranu akustycznego o wysokości 3 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran nie zapewni standardów jakości środowiska w odniesieniu do jednego z terenów wymagających ochrony akustycznej – prognozuje się przekroczenie w wysokości 2,8 dB. W odniesieniu do pozostałych terenów, dla ochrony których go zaprojektowano, będzie skuteczny. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku rosnącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu na skomplikowany układ infrastruktury podziemnej.

Na odcinku linii kolejowej w km od 210,105 do 210,141 oraz w km od 210,188 do 210,225, po lewej stronie inwestor zaprojektował dwa odcinki ekranów akustycznych o wysokości 4,5 m każdy, przed i za przejazdem, pozostawiając przestrzeń między nimi. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż taki układ dwóch ekranów nie będzie skuteczny – po ich instalacji prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 0,8 dB. Ponadto, teren chroniony znajduje się na wysokości przemy między ekranami. Przemy między przegrodami, podczas przejazdu podlega może powodować większą uciążliwość, niż brak ekranów. Uwzględniając powyższe, należy stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tych ekranów. Śląd nie został nałożony obowiązek ich realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 211,658 do 211,685 po stronie prawej inwestor zaprojektował krótki ekran akustyczny o wysokości 2 m, będący kontrybutem wczesniejszego ekranu przeznaczonego za względu na przejazd kolejowy. Z przedmiotowych załączników graficznych wynika, że ekran ten zostanie zlokalizowany na wysokości terenu niezabudowanego. Z uwagi na inwestora wynika, iż ekran jest len wymagany, aby zapewnić dopuszczalny poziom hałasu na terenie zabudowy mieszkalnej zlokalizowanej w km ok. 211,643. Z załączników przedstawiających oddziaływanie przedsięwzięcia wynika jednak, że obecność tego ekranu nie wpłynie na przebieg linii poziomu hałasu 58 dB. Z tego wynika, iż ekran ten jest niepotrzebny. Ponadto, teren chroniony znajduje się na wysokości przemy między ekranami. Przemy między przegrodami, podczas przejazdu podlega może powodować większą uciążliwość. Uwzględniając powyższe, należy stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tego ekranu. Śląd nie został nałożony obowiązek jego realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 225,728 do 225,779 po prawej stronie inwestor zaprojektował ekran akustyczny o wysokości 4 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran będzie nieskuteczny – po jego instalacji prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 2,7 dB. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku malejącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu na istniejących przejazd. Należy zatem stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tego ekranu. Śląd nie został nałożony obowiązek jego realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 248,345 do 248,391 po prawej stronie inwestor zaprojektował ekran akustyczny o wysokości 2 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran będzie nieskuteczny – po jego instalacji prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 1,6 dB. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku rosnącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu na istniejących przejazd.



Należy zatem stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tego ekranu. Stąd nie zostały nakazony obowiązek jego realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 251,449 do 251,479 oraz w km od 251,509 do 251,537, po lewej stronie inwestor zaprojektował dwa oddzielne ekrany akustycznych o wysokości odpowiednio 3 m i 2,5 m, przed i za przejazdem, pozostawiając przerwy między nimi. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż taki układ dwóch ekranów będzie nieskuteczny – po ich instalacji prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 2,6 dB. Ponadto, teren chroniony znajduje się na wysokości przemy między ekranami. Przerwa między przegradami, podczas przejazdu podciągu może powodować większą uciążliwość, niż brak ekranów. Uwzględniając powyższe, należy stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tych ekranów. Stąd nie zostały nakazony obowiązek ich realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 252,325 do 252,366 po prawej stronie inwestor zaprojektował ekran akustyczny o wysokości 4 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran będzie nieskuteczny – po jego instalacji prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 1,5 dB. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku rosnącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu na istniejący przejazd. Należy zatem stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tego ekranu. Stąd nie zostały nakazony obowiązek jego realizacji. Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 255,700 do 255,731 po lewej stronie inwestor został obowiązek realizacji ekranu akustycznego o wysokości 3 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran nie zapewni standardów jakości środowiska w odniesieniu do jednego z terenów wymagających ochrony akustycznej – prognozuje się przekroczenie w wysokości 3,7 dB. W odniesieniu do pozostałych terenów, dla ochrony których go zaprojektowano, będzie skuteczny. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku malejącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu brak miejsca na istniejącym wiadukcie kolejowym.

Na odcinku linii kolejowej w km od 267,190 do 267,227 po stronie lewej inwestor zaprojektował kratki ekran akustyczny o wysokości 3 m, będący kontynuacją wcześniejszego ekranu przewidzianego ze względu na wiadukt kolejowy, na którym nie ma możliwości posiadania ekranu. Z przedstawionych załączników graficznych wynika, że ekran ten zostanie zlokalizowany na wysokości terenu niezabudowanego. Z treści raportu wynika, iż ekran jest ten wymagany, aby zapewnić dopuszczalny poziom hałasu na terenie zabudowy mieszkalnej zlokalizowanej w km ok. 267,189. Z załączników akustycznych przedstawiających oddziaływanie przedsięwzięcia wynika jednak, iż ekran ten jest niepotrzebny. Ponadto, teren chroniony znajduje się na wysokości przemy między ekranami. Przerwa między przegradami, podczas przejazdu podciągu może powodować większą uciążliwość. Uwzględniając powyższe, należy stwierdzić, iż brak jest uzasadnienia realizacji tego ekranu. Stąd nie zostały nakazony obowiązek jego realizacji.

Na odcinku linii kolejowej w km od 267,197 do 267,347 po prawej stronie zostały nakazany obowiązek realizacji ekranu akustycznego o wysokości do 2 do 3 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran nie zapewni standardów jakości środowiska w odniesieniu do jednego z terenów wymagających ochrony akustycznej – prognozuje się przekroczenie w wysokości 4,2 dB. W odniesieniu do pozostałych terenów, dla ochrony których go zaprojektowano, będzie skuteczny. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku malejącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu brak miejsca na istniejącym wiadukcie kolejowym.

Na odcinku linii kolejowej w km od 280,425 do 280,537 po prawej stronie zostały obowiązek realizacji ekranu akustycznego o wysokości 2 m. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran nie zapewni standardów jakości środowiska w odniesieniu do jednego z terenów wymagających ochrony akustycznej – prognozuje się przekroczenie w wysokości 1,9 dB. W odniesieniu do pozostałych terenów, dla ochrony których go zaprojektowano, będzie skuteczny. Wymagane byłoby przedłużenie ekranu w kierunku rosnącego kilometrażu, jednak nie jest to możliwe, ze względu na istniejącą infrastrukturę podziemną i drogową (przejazd kolejowy). Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Na odcinku linii kolejowej w km od 280,874 do 280,975 po prawej stronie zostały zostały obowiązek realizacji odcinków ekranów o wysokości 3 m każdy, przewidzianych ze względu na istniejący przejazd drogowy. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż ekran nie zapewni standardów jakości środowiska w odniesieniu do jednego z terenów wymagających ochrony akustycznej położonych najbliżej linii kolejowej – prognozuje się przekroczenie w wysokości 3,8 dB. W odniesieniu do pozostałych terenów, dla ochrony których go zaprojektowano, będzie skuteczny. Wymagane byłoby wypełnienie przemy ekranami, jednak nie jest to możliwe, ze względu na istniejącą infrastrukturę podziemną i drogową (przejazd kolejowy). Z uwagi na przejazd, nie ma także możliwości zastosowania tłumików akustycznych.

Responsalny Dyrektor nie nakładł obowiązku realizacji ww. ekranów, które zostały oceniane jako nieskuteczne dla wszystkich terenów, dla ochrony których je zaprojektowano, pomimo ich uwzględnienia w projekcie budowlanym. Jedyną nie jest nie stos na przeszkodzie, aby inwestor je zrealizował, jeżeli taka jest jego wola. W przypadku realizacji tych ekranów, ich skuteczność zostanie oceniona na etapie analizy porównawczej.

Wobec braku dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska, dla opisanych powyżej przypadków, należy stwierdzić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania dla linii kolejowej tworzy się na podstawie analizy porównawczej, jeżeli wykonano wyniki pomiarów potwierdzą przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Przeanalizowano również oddziaływanie akumulowane hałasu, z uwagi na to, że linia kolejowa przebiega drogi lub biegnie do nich równolegle. W oddziaływaniu skumulowanym uwzględniono hałas z drogi krajowej nr 92 – w kilku miejscach nasługuje skrzyżowanie szlaków drogowego i kolejowego oraz przebieg równoległy, drogi krajowej nr 25, drogi krajowej nr 15, drogi ekspresowej S5 oraz z dróg wojewódzkich nr 270, 266, 284. Ponadto, uwzględniono łącznik kolejowy Wyrześnia – Sokolowo Wyrześnia. Wyniki skumulowanego oddziaływania wskazują, że po zastosowaniu dodatkowych zabezpieczeń hałas z linii kolejowej zostanie ograniczony i w miejscach skumulowanego oddziaływania w większości przypadków dominujący będzie hałas pochodzący z dróg. W niektórych miejscach, pomimo zastosowania ekranu zabezpieczającego teren przed hałasem pochodzącym z linii kolejowej, będą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, jednak źródłami tych przekroczeń będzie droga poprzeczna, a nie linia.

Podsumowując, można stwierdzić, że jeżeli skumulowany poziom hałasu jest większy od hałasu z drogi poprzecznej o więcej niż 10 dB, wtedy dominującym źródłem hałasu jest linia kolejowa, przy czym, po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku zostaną zachowane, jeżeli różnica pominięty skumulowanym poziomem hałasu linii kolejowej a hałasem z drogi poprzecznej wynosi 6 dB i więcej, wtedy hałas z drogi poprzecznej jest istotny i wpływa na hałas wypadkowy (akumulowany). Natomiast, jeżeli różnica pominięty hałasem skumulowanym, a hałasem z

drogi poprzecznej jest znacznie mniejsza niż 3 dB, wtedy droga poprzeczna jest źródłem dominującym i w odniesieniu do niej powinno się podjąć działania przeciwnaśmowe.

W przypadku, kiedy różnica pomiedzy skumulowanym poziomem hałasu z linii kolejowej, a hałasem z drogi poprzecznej wynosi ok. 3 dB, wtedy wpływ tych źródeł jest porównywalny. W zasięgu oddziaływania linii kolejowej występują sytuacje, w których zarne ze źródeł hałasu uwzględnione w oddziaływaniu skumulowanym nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, ale w wyniku oddziaływania skumulowanego, akustyczne standardy jakości środowiska nie będą zachowane. Taka sytuacja może wystąpić m.in. w miejscu skrzyżowania linii kolejowej z drogą krajową nr 25, drogą krajową nr 82 w miejscowości Psary Małe, gm. Wyrześnia oraz drogą wojewódzką 286. Wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wyniku oddziaływania skumulowanego nie będzie jednak większa niż 3 dB.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych oraz z uwagi na skomplikowaną koncepcję utworzenia obszaru ograniczonego użytkownika uściłono obowiązek sporządzenie analizy porównawczej w ramach której należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwnaśmowych, określenie rzeczywistej wartości równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikować założenie przyjęte na etapie projektu. Uszczegółowiono warunki III.1.b poprzez wskazanie, aby dla każdego oddziału jednorodnego pod względem narażenia ruchu oraz ukształtowania terenu zlokalizować co najmniej jeden punkt pomiarowy, przy czym określono szczegółową lokalizację 31 punktów. Pomiary hałasu w tych punktach powołają prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, zastosowanych zabezpieczeń przeciwnaśmowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robót budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robót, zlokalizowania w pobliżu zabudowy mieszkalnej, w porze dziennej, tj. w godzinach od 8:00 do 22:00. W porze dziennej, ze względu na duzo większy poziom ha akustycznego ruchu budowlanego nie będą odciążwane, jako uciążliwe. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszczono prace w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 5:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W związku z tym uszczegółowiono warunki I.2.2 decyzji oś. Hałas powstający na etapie budowy będzie się charakteryzował dużą dynamiką zmian natężenia, wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. Aby go zminimalizować ustalono warunki wyeliminowania z placu budowy maszyn i urządzeń niespełniających określonych dla nich norm emisji hałasu oraz lokalizacji bazy sprzętowo-magazynowej w maksymalnej odległości od terenów wymagających ochrony akustycznej. W czasie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia planowane są całkowite wyłączenia oddinkowe modernizowanej linii kolejowej, co spowoduje skierowanie podciągów dalekobieżnych na inne linie kolejowe oraz wprowadzenie komunikacji zastępczej w postaci autobusów, za pomocą lokalne. W raporcie przewidziano, że czasowe komunikacja zastępcza w postaci autobusów wpynie w sposób nieistotny na aktualny stan klimatu akustycznego na terenach przyległych do zasięgu szlaku komunikacji (drogi krajowej nr 92 i autostrady A2). W przypadku ruchu kolejowego faktyczne zwiększenie liczby podciągów nastąpi tylko w grupie pojazdów dalekobieżnych na liniach kolejowych 353 i 131. W stosunku do obecnego rozkładu jazdy będzie to wzrost o 24 pociągi, co biorąc pod uwagę wszystkie przejazdy podciągów dalekobieżnych na tych liniach, będzie stanowić ok. 18 % ich liczby. W przypadku podciągów towarowych ruch zostanie rozproszony na linie kolejowe 353, 131, 14, 272, 18, 25, 181,

395, 354. Z uwagi na to, że rozkład jazdy podciągów towarowych jest ustalony indywidualnie pod potrzeby klienta, trudno oszacować jego wzrost na poszczególnych liniach kolejowych.

W przypadku linii kolejowej nr 353 czasowe zwiększenie ruchu na tej linii może spowodować niewielki wzrost poziomu hałasu, w porze nocnej jak i w porze dziennej, rzędu ok. 1,5 dB, w porównaniu ze stanem obecnym. W przypadku linii kolejowej nr 131 w porze nocnej wzrost poziomu hałasu nie powinien przekroczyć 3 dB. W porze dziennej prognozowany wzrost hałasu nie powinien przekroczyć 1,2 dB. Należy mieć na uwadze, że sytuacja ta, będzie tylko czasowa, związana z modernizacją linii kolejowej nr 3. Po zakończeniu modernizacji, warunki klimatu akustycznego wokół linii 353 i 131 wrócą do stanu istniejącego. Wymierzonym zyskiem z powyższej organizacji przewozów będzie skrócenie oddziaływania etapu robót budowlanych, w przypadku oddziału Podstolica - Komin, z 51 miesięcy do 18 miesięcy, a w przypadku oddziału Komin - Bartoń, z 51 miesięcy do 24 miesięcy.

Linia kolejowa E20 na całym odcinku jest zelektryfikowana, większość podciągów prowadzona będzie przez elektryczne jednostki napędowe. Biorąc to pod uwagę uznaje się, iż wpływ eksploatacji linii kolejowej na stan jakości powietrza będzie niewielki. W związku z czym stwierdza się, iż emisje substancji emitowanych do powietrza nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych czasoch przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 28 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87), poza terenem, do którego inwestor posiadałby prawa.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał etap budowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłu, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem masy ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

W niniejszym postarowaniu podtrzymano warunek I.2.1 decyzji oś dotyczący ograniczenia emisji substancji gazowych i pyłowych podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia.

W transporcie kolejowym najbardziej wrażliwa na zmiany klimatyczne jest infrastruktura kolejowa. Ujemna temperatura sprzyja między innymi pękaniu szyn, zamrażaniu rozjazdów, oblodzeniu szlaków trakcyjnych i energetycznych. Intensywne opady śniegu sprzyjają powstawaniu zasp śnieżnych na torach. Deszcze ulewne i nawalne powodują podtopienia i zalanie dróg kolejowych, tuneli i przejazdów podziemnych, obsunięcia ziemi oraz zalanie rowów odwadniających. Silne wiatry powodują uszkodzenia szlaków trakcyjnych i linii energetycznych oraz tarasowanie tras kolejowych przez powalone drzewa. Najbardziej wysoka temperatura może sprzyjać deformacji toni, jednakże do najpoważniejszych zagrożeń klimatycznych zagrożeń infrastruktury kolejowej zaliczono intensywne opady deszczu oraz niskie temperatury. W celu mitygacji zmian klimatu przewiduje się zastosowanie działań technicznych, organizacyjnych, zapobiegawczych i ratowniczych między innymi takich jak: użycie specjalistycznego sprzętu do odśnieżania i do oczyszczania szlaków trakcyjnych z lodu, podgrzewanie rozjazdów celem utrzymania ich sprawności, przewiduje się działania polegające na podgrzewaniu oblodzonych przewodów jazdowych lub interwencji środkami chemicznymi, wykorzystanie pomp do wypompowania wody na podporządkowanych liniach oraz stałe monitorowanie miejsc zagrożonych.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej nie nastąpią istotne oddziaływanie na klimat. Linia kolejowa objęta przedsięwzięciem jest linia zelektryfikowana a jej eksploatacja nie

stanowi istotnego źródła emisji gazów cieplarnianych. Emisje następowe będą w związku z ruchem szybowców i pojazdów technicznych, które ze względu na ich niewielką liczbę można uznać za pomijalne. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało istotny wpływ na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Nie przyczyni się do istotnego zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które powodowałyby kumulację energii ciepłej.

Objęcie przedmiotowym zadaniem przedsięwzięcia znajduje się na terenie trzech głównych zbiorników wód Podziemnych, dalej GZWP. Na odcinku od km 172,000 do km 201,358 linia przebiega nad GZWP nr 151 Zbiornik Turek - Konin - Kolo. Jest to zbiornik o charakterze szczelinowo-porowym, o powierzchni 6073 km<sup>2</sup>, występujący w obrębie utworów gliniel krety na średniej głębokości 80 m (min.: 5 m, max.: 150 m). Na odcinku od km 233,255 do km 291,820 linia przebiega nad GZWP nr 143 Subzbiornik Inowrocław - Gniezno. Jest to zbiornik o charakterze porowym, o powierzchni 4985 km<sup>2</sup>, występujący w obrębie utworów paleogeostrukcyjnych na średniej głębokości 120 m (min.: 90 m, max.: 140 m). W korbowym fragmencie odcinka, od km 289,185 do km 291,820, linia biegnie nad GZWP nr 144 Dolina Kopsalna Wielkopolska. Jest to zbiornik o charakterze porowym, o powierzchni 4122,4 km<sup>2</sup>, występujący w obrębie utworów czwartorzędowych na średniej głębokości 46 m (min.: 15 m, max.: 90 m). Na terenie przedsięwzięcia nie znajdują się ujęcia wód podziemnych, a strefa ochrony poszerzonej najbliższego z nich znajduje się w rejonie okolo od km 203,000 do km 205,000 linii kolejowej, w odległości od okolo 300 do 600 m. Jest to strefa ochrony poszerzonej ujęcia „Kurów” Konin. Strefa ochronna ujęcia została ustanowiona rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 2 września 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych „Kurów” w Koninie (Dz. Urz. Woi. Wlkp. z 2015 r. poz. 5076). Realizacja przedmiotowej inwestycji nie koliduje z zapisami powyższego rozporządzenia.

Analizowany fragment linii kolejowej przebiega następująco ciekami i kanałami: Warta (Wierzbaj), Messzra, Struga (Bawół), Wyrześnica, Maskawa, Kanał, Borokówka, Saktak, Kanał Ślesiński, Kanał Grojecki, Ponadto, linia kolejowa przecina szereg rowów melioracyjnych. Linia przecina również jezioro Wyrześnickie w m. Wyrześnica. Zgodnie z podziałem fizycznogeograficznym Polski (Kondracki, 2001) inwestycja prowadzona będzie na obszarze trzech mezoregionów: Kotliny Kalskiej, Doliny Koniniskiej i Równiny Wyrześnickiej. Na obszarze Kotliny Kalskiej dominuje gospodarka rolna, a największym ośrodkiem miejskim jest miasto Kolo. W obrębie Doliny Koniniskiej obszar zajęty jest przeważnie przez łąki, miejscami łąki łąkowe, bory sosnowe oraz pola uprawne. Głównym ośrodkiem miejskim jest miasto Konin. Na Równinie Wyrześnickiej największą część obszaru zajmują gleby wykorzystywane na potrzeby rolnictwa. Największymi ośrodkami miejskimi są Poznań i Swarzędz. Uwzględniając powyższe, potencjalny wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia może występować w miejscach kolizji z siecią cieków powierzchniowych i rowów melioracyjnych.

Analiza dokumentacji wykazała, że odwodnienie szlaku realizowane będzie do rowów ziemnych z dnem umocnionym korkami betonowymi, poprzez kanał podziemny, w tym drenaż podziemny wykorzystywany do odwodnienia torów na nielocalizacji stacjonarych. Z uwagi na uszczelnienie informacji w zakresie odwodnienia rozprawywnego odcinka zmodernizowanego warunku 1.3.10 zawierał w decyzji ośr. wskazując wszystkie wymagania techniczne, jakie zastosowana została, w celu odwodnienia anielizowanego odcinka w tym ra, które zostaną zastosowane w szczególności wrażliwych odcinkach inwestycji. W związku z powyższym, zmniejszenie także warunek 1.3.11 decyzji ośr. umożliwiłoby umocnienie i zabezpieczenie odcinków szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenie poprzez zastosowanie w dnach rowów korków betonowych.

Odbiornikami wód z odwodnienia będą rowy melioracyjne, a ponadto kanał Saktak (km 192,311), Kanał Grojecki (km 197,894), Kanał Warta-Goldo (km 199,892), Zbiornik wodny na rzecze Wyrześnicy (km 255,491), rzeka Moskawa (km 267,333). Wody urządzeń

odprowadzających wody opadowe i roztopowe z odwodnienia podłoża wykonane zostaną jako typowe wloty prefabrykowane. W celu spełnienia warunku 1.3.12 decyzji ośr. dno i skary w miejscu wlotu zostaną umocnione za pomocą kostki betonowej na podspawie cementowo-piaskowej lub bruku kamiennego na podspawie cementowo-piaskowej. Przeniesienie pomieędzy brukiem zostaną wypalane zaprawę cementową. Uszczelniono warunek 1.3.14 decyzji ośr. dotyczy sposobu urządzania podziemnych przedsięwzięcia przed zrzutem wód opadowych i roztopowych z terenu do wód powierzchniowych w miejscach szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenie. W postanowieniu wskazano miejsca wrażliwe, dla ochrony których należy zastosować urządzenia podwyższające. Jako takie miejsca uznano okolice strefy ochronnej ujęcia wód w rejonie Konina, gdzie przewidziana jest lokalizacja siedmiu osadników, czterech w km 192,324, 192,345, 192,300 i 192,302 przed wylotem rowów kolejowych i otwartego kanału kolebowego, odprowadzających wody do Kanału Saktak oraz trzech w km 194,304, 194,350 i 194,351 przed wylotem do otwartych kanałów kolejowych i rowu kolejowego, odprowadzających wody do rowu melioracyjnego. Dodatkowo, wskazano na konieczność zastosowania dwóch osadników w miejscu, w którym w badanej próbie wody wykazane zostały przekroczenie zawartości zawiesziny ogólniej, tj. w km 267,301 i 267,318 przed wylotem do otwartych kanałów kolejowych, odprowadzających wody do rzeki Moskawy. Ponadto, na stacjach Kolo, Konin, Podstokce i postanku oddzielonym Sokotowo Wyrześnickie, jako rozwiązanie standardowe zastosowane zostaną studnie z osadnikami. Zrezygnowano z utrzymania warunku 1.3.15 decyzji ośr. ze względu na fakt, iż zapisy w tym zakresie nie odnoszą się do odcinka, dla którego toczy się niniejsza postawa. Utrzymało także warunek 1.2.34 decyzji ośr. dotyczący przeprowadzenia systematycznych kontroli stanu technicznego urządzeń podziemnych oraz drożności rowów i wylotów do odbiorników celem zapewnienia stalego odpływu wody oraz nalydmianowego usunęcia szkodliwych w przypadku wystąpienia katastrof kolebowej. Rozwiązania te ograniczają do minimum zawartość w sphywach zawiesziny ogólnej, bowiem nie przewidziano się emisji substancji ropopochodnych pochodzących z tabortu kolegowego.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano prace związane z remontem, przebudową, likwidacją bądź budową nowych obiektów inżynierskich. Będą to przepusty, mosty, wiadukty, przebiegi pod torami, kładki i ślony oporowe. Ich odwodnienie zostało zaplanowane w sposób pozwalający na spływ wód opadowych i roztopowych do systemów ujmujących te wody i odprowadzających je do systemu gowodnienia kolebowego bądź kanalizacji miejskiej w sposób niezaburzający stosunków wodnych w przywierzchniowych warstwach wodonośnych.

W przypadku budowy przepustów i mostów ich konstrukcja zostanie wykonana w sposób nie powodujący zakłócani przepływu wód w ciekach, które przesłnią, w związku z czym utrzymano warunek 1.3.8 decyzji ośr. Ponadto, w ramach rozważan minimalizujących oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia, w przypadku budowy lub przebudowy przepustów, utrzymanie ciągłego przepływu w ciekach będzie umożliwiaone poprzez wykonanie kanału obiegowego o średnicy dostosowanej do wielkości przepływu w cieku. W przypadku obiektów mostowych takie działania są zbędne, gdyż zakres prac nie wpływa na ciągłość przepływu w korytach rzek. W związku z tym utrzymano warunek 1.3.17 decyzji ośr. nakazujący zachowanie spójności sieci drenażowej i melioracyjnej, funkcjonującej na zafornowanym pod realizację terenu oraz unikanie zmian przebiegu cieków wodnych.

Umocnienie brzożów koryt i cieków wykonane zostaną z kamienia polnego łączonego zaprawą cementową, na podłożu cementowo-piaskowej, w celu umożliwienia dogodnej umocnienia do czasu ustabilizowania podłoża, na którym je osadzono. Ponadto, dna wlotów przepustów oraz koryt cieków zostaną wyregulowane, udrożnione i umocnione naturalnym kamieniem na podłożu cementowo-piaskowej, na odcinku maksymalnie 7 m przed i za przepustem, w związku z czym zmodyfikowano warunek 1.3.9 decyzji ośr. W przypadku cieków nad mostami i przepustami będącymi w dobrym stanie, przeprowadzone zostaną jedynie prace w zakresie odmulnienia i wykaszenia roślinności trawstwej uniemożliwiającej

swobodny przepływ wód. Uwzględniając powyższe nie przewiduje się wpływu tych prac na stan i warunki przepływu cieków powierzchniowych.

Jak wynika z uzupełnienia raportu, projekt nie przewiduje konieczności wymiany gruntów w związku z czym nie podzieleno warunków 1.2.4 decyzji oś wskazującego na ograniczenie do minimum ich wymiarów. W przypadku pojawienia się wód gruntowych w wykopach, odwodnienie prowadzone będzie możliwie najkrótszymi odcinkami, zgodnie z odcinkami aktualnych robót, w możliwie najkrótszym czasie, metodami ograniczającymi liczbę odcinków, np. ścianki szczelne w przypadku wykopów kumulacyjnych. Zminimalizuje to konieczność odwadniania i zasiegu leży depresji, w związku z czym zostało utrzymany warunek 1.2.13 decyzji oś. Utrzymano także warunek 1.2.14 decyzji oś dotyczący odwadniania wód podłożnych z odwodnienia do odbiorników powierzchniowych poprzez osadniki.

W odniesieniu do etapu realizacji inwestycji, podzieleno warunki realizacji przedsięwzięcia 1.2.5, 1.2.6, 1.2.19, 1.2.20, 1.2.21 b), 1.2.23, 1.2.24 i 1.2.25 decyzji oś dotyczącej organizacji robót budowlanych i zaplecza budowy, którym celem jest ochrona środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem, brodami i substancjami używanymi przy wykonywaniu robót oraz paliwami i płynami eksploatacyjnymi wykorzystywanymi w urządzeniach i pojazdach budowlanych oraz ograniczenia zmian w środowisku gruntowo-wodnym.

W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych na stopie eksploatacji przedsięwzięcia podzieleno warunki 1.3.7 decyzji oś, którym nakazano obowiązek odprawiania ścieków bytowych z kolejowych obiektów kulturalnych do lokalnych systemów kanalizacji sanitarnej lub ogólnospławnej, a w przypadku braku możliwości przyłączenia do sieci, do zbiorników bezodpornych.

Odnosząc się do art. 81 ust. 3 ustawy oś analiza dokumentacji wykazała, że przedsięwzięcie nie będzie powodowało ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, zawartych w Planie gospodarkowym wodnym na obszarze dorzecza Odry. Analizowany szlak kolejowy w odniesieniu do jednostki części wód powierzchniowych, dalej JCWP, znajduje się na 22 JCWP:

- PLRW600241833289 - Rógienka od Strugi Kleczewskiej do ujścia
- PLRW600171833728 - Dopływ z Kcia
- PLRW600161833726 - Wiercica do Borkówki
- PLRW600171833728 - Wiercica od Borkówki do ujścia
- PLRW600231833369 - Kan. Grójski od wyprawy z jeziora Lubstowskiego do ujścia
- PLRW60016183448 - Kanał Sileski od faszory Fajnowskiego do ujścia
- PLRW60021183511 - Warta od Tleszczy do Topca
- PLRW60021183519 - Warta od Topca do Powy
- PLRW60017183548 - Dopływ z Gródowa
- PLRW60017183548 - Dopływ spod Przyjmy
- PLRW60017183669 - Dopływ z Działej
- PLRW60023183678 - Meszna do Strugi Bawół
- PLRW60016183648 - Dopływ spod Ostrowa Kociego do ujścia
- PLRW60016183688 - Dopływ spod Bielawy
- PLRW60017183683 - Struga Bawół do Dopływu z Szamborowa
- PLRW60016183684 - Dopływ z Szamborowa
- PLRW60016183688 - Rudnik
- PLRW60017183839 - Wzrósca
- PLRW60016183469 - Mroskawa do Wielkiej
- PLRW60016185747 - Koppel do Guszynki

- PLRW60017185699 - Gylina

Porada, planowane przedsięwzięcia znajdują się w granicach trzech jednolitych częściach wód podziemnych: PLGW600062, PLGW600061, PLGW600060. Biorąc pod uwagę charakter rozpatrywanej inwestycji oraz planowane do zrealizowania środki minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na środowisko zarówno w etapie budowy jak i eksploatacji, można stwierdzić, że nie przewidyje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych oraz wpływu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na ryzyko niesięgnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, będą wytworzone odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Zgodnie z przedstawionym raportem inwestor będzie prowadził selektywny zbiór odpadów, a w pierwszej kolejności gromadzone materiały w szczególności gleba i ziemia zostaną w miarę możliwości wykorzystane do np. do uwarstwienia powierzchni. W postarzeniu podtrzymuje się warunki 1.2.26, 1.2.28, 1.2.29 decyzji oś dotyczącej wafelowego magazynowania i gospodowania odpadami. Zmodyfikowano natomiast warunek 1.2.27 decyzji oś dotyczący magazynowania odpadów niebezpiecznych. W postarzeniu zobowiązano do magazynowania odpadów niebezpiecznych metalobarytowych, w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie akwizywnych umieszczonych w nim odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zabezpieczonym o uwarstwionym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczonym przed dostępem osób niepowołanych. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób niepowołanych i zwierząt. Zobowiązano także aby niebezpieczne odpady wielkogabarytowe magazynować w miejscu uwarstwionym zabezpieczonym przed wpływem powierzchniowym.

Na omawianym odcinku inwestycja przebiegać będzie przez obszar chronionego krajobrazu: Gopierńsko-Kujawski i Powiatko-Bieniszewski. Analizowany fragment linii kolejowej w, zlokalizowanej w większości przebiega przez typowo miliczy krajobraz, przebiegając mozaikę pól uprawnych, łąk, pastwisk oraz nieużytków, uzupełnionych punktowo roślinnością w postaci soliflorów, grup drzew lub zarosli śródpolnych.

W sezonie wegetacyjnym 2014 i 2015 roku przeprowadzono inwentaryzację botaniczną szary roślinnej wzdłuż linii kolejowej E20 na odcinku od km 172,000 do km 291,620 metodą marszrutową (Falicki 1980). W linjach rozróżniono 10 gatunków roślin wraz z zajęciem czasowym terenu – w obszarze oddziaływania planowanej inwestycji. Będą to: tereny porośnięte świerkiem, za obszarze oddziaływania planowanej inwestycji. Będą to: półnaturalne i typowo syntantopne, głównie segetalne, a także obszary zabudowy zagrodowej i jednorodzinnej. W granicach badanego obszaru rozpoznano kilkadziesiąt typów zbiorowisk roślinnych, z których większość należy do zbiorowisk porośniętych to charakterze antropogenicznych. Na badanym obszarze stwierdzono występowanie trzech siedlisk chronionych na podstawie Dyrektywy Siedliskowej: 2330 Wyliny brzoźdłowe z murawami naplaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*), 6510 Nizowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie (*Ambrosiastrepia* i *Agrostis*) oraz 6430 Złotokłosie gorzkie (*Asterionys* i *Agrostis*) z ziołorością nadziemną (*Centaurea* i *Agrostis*), z czego dwa ostatnie stwierdzono poza liniami rozróżnialnymi inwestycji. Na badanym obszarze stwierdzono występowanie jednego gatunku rośliny chronionego polskim prawem. Jest to kosałka płaskowa (*Hedysarum arvense*), którą zidentyfikowano na 536 stanowiskach oraz na powierzchni zajmującej łącznie około 0,38 ha. 330 stanowisk oraz około 0,16 ha powierzchni, na których występują kosałki płaskowe zostały zniszczone w trakcie realizacji inwestycji. Kosałki płaskowe to gatunek silnie zagrożony w terenie kraju, występujący nie tylko na murawach naplaskowych, czy łąkach cęplolubnych. Mechanizm na uszkodzenie się na terenie inwestycji stanowisk jest barczokobudim, negatywnym oddziaływaniem na stanowiska tej rośliny, jednakże nie przewiduje się by działanie to wpłynęło na pogorszenie się stanu populacji tego gatunku w skali kraju. Pozostałe 208 stanowisk oraz 0,2 ha

powierzchni, na których rosnie koczanka piaskowa zlokalizowane są, poza obszarem planowanych prac, jedynkowe w zasięgu ich oddziaływania. W związku z powyższym w celu ochrony stanowisk koczanki piaskowej przed ich ewentualnym zniszczeniem na etapie realizacji inwestycji należy wypracować warunki wyłączenia waktacyjnych przez nadzor przyrodniczy stanowisk tego gatunku, znajdujących się w liniach rozgraniczających inwestycję.

Na terenie badań stwierdzono występowanie porostów z rodzaju *Catoriza* sp. Jedno stanowisko na odcinku w km od 193,425 do 193,468 o powierzchni 258 m<sup>2</sup> (strona prawa), w całości znajduje się poza liniami rozgraniczającymi teren inwestycji. Drugie stanowisko na odcinku w km od 193,565 do 193,663 o powierzchni 398 m<sup>2</sup> (strona lewa), częściowo znajduje się w liniach rozgraniczających inwestycję. Jednakże nie wchodzi w kolizję z planowanymi pracami.

W celu uregulowania ilości drzew do usunięcia, przeprowadzona została inwentaryzacja w terenie wzdłuż linii kolejowej w sezonie wegetacyjnym 2013 r. Zebrane dane wskazują, że w fazie realizacji inwestycji, usunięte zostanie 6026 drzew oraz 3,6 ha krzewów. Wśród zniwentaryzowanych drzew stwierdzono: brzozy brodawkowate, dęby szypułkowe, jesiony, wigiły, klony, topole, lipy, wierzby, olchy, kasztanowce zwyczajne, sosny zwyczajne, robinie akacjowe, świerki, glógi natomiast krzewy to – jeżyna, dzia czarna, róża pomierska, dąb, liść pospolity. Ponadto, w trzech gatunkach: miśsiak Koko, Kramsk i Koszary niezbędne będzie usunięcie drzew z terenów leśnych, których nie objęła inwentaryzacja. Z uwagi na fakt, iż wiele zwierząt, w szczególności ptaków, jako miejsca do życia lub kryjówki wykorzystuje drzewa i krzewy, w celu minimalizacji realizacji inwestycji na te zwierzęta podzieleno warunki 1.2.15 i 1.2.16 dotyczącej prowadzenia wycofania wycinki drzew poza sezonem leśnym, tj. od 1 sierpnia do końca lutego oraz w przypadku konieczności odciążenia od tego warunku, prowadzenie wycinki pod nadzorem ornitologa. W odniesieniu do drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a pozostających w zasięgu oddziaływania inwestycji podzieleno warunki 1.2.17 dotyczący oszczędności ich skutecznego zabezpieczenia przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy oraz 1.2.18 dotyczący nieprzeznaczania materiałów szkoliwymi dla karzani i gleby w obrębie systemów korzeniowych, w promieniu minimum 2 m od karcz drzew. Dla zrekompensowania strat spowodowanych usunięciem zieleni kolidującej z planowaną inwestycją oraz w celu właściwego zagospodarowania przelisk dla zwierząt zaplanowano nowe nasadzenia drzew i krzewów. Przy przekroju dla zwierząt przewiduje się zielenie naprowadzającą, co jest zgodne z podzielenymi warunkami 1.3.16 dotyczący oszczędności. Zielenie to ma zapewnić dobre warunki do swobodnego, niezakłócanego i bezpiecznego przemieszczania się zwierzęty.

W związku z lokalizacją planowanej inwestycji na obszarze charakterystycznym się zróżnicowanym krajobrazem podzieleno warunki 1.2.21a dotyczący oszczędności lokalizowania, zapleczy budowy m.in. poza granicami form ochrony przyrody, lasami, dolinami rzecznyimi, terenami podmokłymi oraz zakorkowymi. Ponadto, w celu zminimalizowania ewentualnego negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na ww. elementy środowiska przyrodniczego oraz związane z nimi gatunki roślin i zwierząt podzieleno warunki 1.2.22 dotyczący oszczędności obciążenia wyznaczania dróg dojazdowych do obsługi placu budowy w oparciu o istniejącą sieć dróg, a w razie konieczności wyznaczenia nowych dróg, objęta tych działani nadzorem przyrodniczym.

Metodyka prac nad przygotowaniem opisu stanu istniejącego fauny w obszarze planowanej modernizacji linii kolejowej E20 podzielona została na trzy etapy: prace studyjne, badania terenowe i badania uzupełniające. Obserwacje terenowe przeprowadzono na trasie pokrywającej się z przebiegiem linii kolejowej, wiosną 2014 roku. Następnie, w miejscach, które stanowią potencjalne cenne siedliska (zbiorniki wodne, tereny podmokłe, zakrzewienia, czystnie, ciekły modelowe) przeprowadzono w sezonie wegetacyjnym uzupełniającą kontrolę i wykawkowe badania.

Na badany obszarze ssaki (opócz nietoperzy) obserwowano w 615 lokalizacjach. Pośród stwierdzonych gatunków wymienia się m.in.: kreta *Talpa europaea*, łobza *Castor*

*iber*, lasicę baską *Mustela nivalis*, wydrę *Lutra lutra*, leśniania *Cervus elaphus*, samrę *Capreolus capreolus*, dzika *Sus scrofa* oraz lisa *Vulpes vulpes*.

Planowana inwestycja przecina 4 istotne w skali krajowej szlaki migracji dużych i średnich ssaków. Jedynkowe przeprowadzone obserwacje wykazały, że migracja w ograniczonym zakresie przebiega na całym obszarze inwestycji. Podczas wizji w terenie obserwowano migracje ssaków kopytnych wzdłuż i w poprzek istniejącej linii. Ponadto, na podstawie analizy tropów stwierdzono, że istniejące obiekty inżynierskie są wykorzystywane przez drapieżniki.

Z przeprowadzonych badań wynika, że aktywność nietoperzy koncentruje się w okolicy rzek, terenów podmokłych oraz na obszarach leśnych. Najliczniej obserwowanym gatunkiem był borowiec wielki *Myotis noctula*. Wynika to po części z dominacji, w okolicy inwestycji, terenów otwartych. Mniel liczny był karkł *Myotis bispinatus*, który był obserwowany w okolicy zieleni ochronowej i na obszarach leśnych. Inne stwierdzone gatunki nietoperzy to: karlik drobną *Pipistrellus pygmaeus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, mopek *Bardus bairdii*, mopek duży *Myotis daubentonii* oraz nieoznaczone do gatunku mroczki i nocki. Wykonane w terenie obserwacje wykazały brak nietoperzy i ich odchodów w przeznaczonych do modernizacji obiektach budowlanych, co może świadczyć o tym, że przedmiotowe obiekty nie są siedliskami tych ssaków.

W buforze 250 m od osi inwestycji po obu stronach stwierdzono występowanie co najmniej 75 gatunków ptaków. Najliczniej obserwowanym gatunkiem był skowronek *Alauda arvensis*. Liczne stwierdzenia były także: potrzęsacz *Emberiza caesia*, pliszka siwa *Meophila sibirica*, białant *Phalaropus colchicus*, trznadź *Emberiza hortulana*, pliszka zółta *Meophila sibirica*, zięba *Fringilla coelebs* i bogatka *Parus major*. Spośród gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej stwierdzono m.in.: dzierzba *Circus cyrenus*, białonka słonowego *Circus aeruginosus*, bielka *Halieetus albicilla*, kania ruda *Milvus milvus*, karkł *Lullula ardoza*, jęka *Caprimulgus europaeus* i żurwina *Grus grus*, które zaistniały w okolicy inwestycji.

Ponadto, w buforze 250 m od linii kolejowej stwierdzono występowanie przynajmniej 10 gatunków płazów, w tym m.in. najliczniej obserwowano ropuchę szarą *Bufo bufo*, a także: kumarka nizinna *Bombina orientalis*, ropuchę paskowaną *Epidaleia calamita*, rzekotkę drzewną *Rana lessonae*, traszkę grzebniastą *Triturus cristatus*, traszkę zwyczajną *Lissotriton vulgaris* oraz licznie występującą żaby moczarkowe *Rana arvalis*, żaby trawne *Rana temporaria* i żaby z grupy żab zielonych *Pseudophryne* sp. Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych w okresie wiosennej i jesiennej migracji płazów zostały wyznaczone odcinki kszona dla migrujących płazów i małych żmierzaków.

Spośród stwierdzonych na terenie badań gatunków gadów najliczniej obserwowana była: jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*, dla której skarpa nasypu o wystawie południowej to miejsce o optymalnych warunkach dla rozwoju i rozprzestrzenienia się. W ramach planowanej inwestycji nie dojdzie do zmian w tym siedlisku, które mogłyby spowodować wycofanie się populacji gatunku lub spowodować znaczące negatywne zmiany w tej populacji. Ponadto, w buforze inwestycji obserwowano: jaszczurkę żywną *Zootoca vivipara*, pedzala *Anguis fragilis* oraz zaskronca *Natrix natrix*.

Realizacja inwestycji związana jest m.in. z prowadzeniem prac budowlanych, w tym wykopów. Mając na uwadze konieczność minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na zwierzęta podzieleno warunki 1.2.7 dotyczący oszczędności obciążenia zabudowania wykopów i ich krenit pod względem obecności zwierząt, które należy przetrzymać na odpowiedni dla nich teren, nieobjęty robotami. W związku z faktem, iż w niektórych miejscach torowisko odwadnianie jest przy zaobserwowaniu karyktyk grządek typu krakowskiego zmianno warunki 1.3.13 dotyczący zaobserwowania rozwiązań umożliwiających swobodnie wychodzenie zwierząt z urządzeń związanych z odprowadzaniem wód wskazano, aby na całym odcinkach przebiegu linii przez obszary występowania oraz migracji płazów i małych ssaków w

urządzeniach tych montować pochylone, które powinny być zlokalizowane nie rzadziej niż 1 obiekt co 100-250 m. W przypadku przecinanych szlaków migracji ptaków wskazano, aby pochylone zamontować odpowiednio gęściej, w sposób pozwalający swobodnie pokonywanie przeszkody przez zwierzęta. Dodatkowo wskazano, aby dalszanie to realizować pod nadzorem przyrodniczym.

Z informacji zawartych w raporcie oś wynika, że na przedmiotowym obszarze nie będą realizowane prace inżynierskie w śladzie łęgowe ptaków i ryb chronionych. Ciąki, przy których będą prowadzone prace (takie jak: przebudowa przepustów, montaż pólek przesłazowych, umocnienie brzożów) nie są miejscami rozrodu ptaków, w ich okolicy stwierdzono jedynie migrujące i żerujące ptaki. Mając na uwadze aktywność ptaków w okolicy inwestycji, wszelkie prace w obrębie ciaków oraz przepustów i obiektów przeznaczonych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt takich jak i ich otoczenia powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, co zakłada podziękowanie warunków II, 1 decyzji oś. Wstrzymanie prowadzenia nadzoru przyrodniczego, o którym mowa powyżej powinien być zastąpiony również w odniesieniu do lokalizacji baz materiałowych, ustawienia ogrodzeń tymczasowych dla ptaków, wykończenia i krzewów (przed jej wykonaniem) oraz kontroli terenu pod względem obecności gatunków chronionych, w tym również powierzenia odbywania lania ryb na ciakach, w obrębie których planowane są prace budowlane (przed ich rozpoczęciem).

W celu zachowania populacji zwierząt oraz utrzymania wymiany genetycznej, konieczne jest zapewnienie swobodnego przemieszczania się zwierząt zwłaszcza wzdłuż ciaków wodnych i kompleksów lętnych, które stanowią dogodną szlaki migracji. W związku z powyższym znielono warunki: 1.3.21 tabela 5 i 1.3.23 tabela 7 decyzji oś, podając uaktualnione dane dotyczące rodzaju, charakterystyki i wymiarów przejść dla zwierząt. Ponadto warunki wybudowania i dostosowania do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt mający 3 kolejnych obiektów oraz podziękowanie warunków 1.3.25 decyzji oś charakterystyki budowe pólki przesłazowych.

Celem sprawdzenia w jakim stopniu będą wykorzystywane nowe przejścia dla zwierząt i podjęcia w razie potrzeby działań mających na celu poprawę funkcjonowania przejścia (w przypadku stwierdzenia, że dane przejście nie jest wykorzystywane przez zwierzęta) podziękowanie warunków II, 2 decyzji oś nakładający obowiązek przeprowadzenia monitoringu wykorzystania nowych przejść dla zwierząt.

W niniejszym postanowieniu potrzymano warunek dotyczący stosowania, w celu konieczności usunięcia roślinności z nasypów kolejowych, herbicydów biodegradowalnych bezpiecznych dla zwierząt wodnych i lądowych o dawkach zalecanych przez producenta. Zalecenie to wykluczy przedostawanie się środków chemicznych do ekosystemów przylegających do modernizowanej linii, co jest niezwykle istotne zwłaszcza dla siedlak wodno-biotnych.

Uwzględniając charakter inwestycji jakim jest modernizacja istniejącej i funkcjonującej od lat linii kolejowej, przy zastosowaniu przepisów ochrony gatunkowej, a także uwzględnieniu warunków realizacji inwestycji, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym umiarkę fragmentację lub izolację siedlak oraz zaburzenia funkcji przez nie pełniących, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyzyskanie się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Nie należy również negatywnie oddziaływanie inwestycji na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000. Integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami.

W niniejszym postanowieniu potrzymano także warunek decyzji oś dotyczący zapobieżenia pisku budowy, baz materiałowych i parków maszyn w określone dla etapu wlotu świetlne i szersze otoczenie terenu. Potrzymano także następujące warunki: 1.2.30, 1.2.31, 1.2.32, 1.2.33, 1.3.18 decyzji oś dotyczące prac w przypadku wystąpienia i zabezpieczenia zabrytek archeologicznych, zagospodarowania terenu po zakończeniu inwestycji oraz przeprowadzenia systematycznych przeglądów konserwacyjnych terenu oraz obciążające do zastosowania w miarę możliwości podjęć kolejowych niemieszanych substancjami mogącymi mieć negatywny wpływ na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie zalicza się do inwestycji dla których określa się działania zapobiegające skutkom awarii przemysłowych.

W niniejszym postępowaniu nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji.

### POUCZENIE

W związku z art. 90 ust. 8 ustawy oś na niniejsze postanowienie nie przysługują zażalenia.

Żur Jur. Regionalny Poznań,  
Odziałowy Sąd Powiatowy w Poznaniu  
Czesław Świątek - Przewodniczący  
Ryszard Wyszczelak  
Gen. Odwołania na Stronach

#### Otrzymał:

1. Wojewoda Wielkopolski Al. Niegodlego 18, 61-713 Poznań
  2. Pan Andrzej Malkowski, AECOM Polska Sp. z o.o., ul. Puławska 2, budynek A, 02-668 Warszawa
  3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 k.o.p.
  4. aa
- Do wiadomości:  
1. Wielkopolski Państwowy Wyższodolki Inspektor Samochodowy ul. Noskowskiego 23 61-705 Poznań

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:  
od ..... do .....

Pieczęć urzędu

Podpis i pieczęć osoby poświadczającej