

Poznań, 30.06.2016 r.

WOO-II.4201.6.2014.JC.28

Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), dalej *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353), dalej *ustawa o oś.*, zawiadamiam strony postępowania o wydaniu w dniu 29.06.2016 decyzji, której treść podaję niżej.

Doręczenie ww. decyzji 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 zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, 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 o 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

Zbigniew Golebiewski
Kierownik Oddziału

Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
I Przedsięwzięć Liniowych

WOO-II.4201.6.2014.JC.28

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tir. 2, ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 poz. 353) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), po rozpatrzeniu wniosku z 1.09.2014 r. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie, w imieniu których wystąpił pełnomocnik, pan Tomasz Gutkowski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na przystosowaniu Poznańskiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu.

I. Określam

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowych wchodzących w skład Poznańskiego Węzła Kolejowego (PWK). Poznański Węzeł Kolejowy zlokalizowany jest głównie na obszarze miasta Poznań oraz częściowo w granicach ościennych miast i gmin, tj.: w gminie Komorniki, gminie Swarzędz, gminie Rokietnica, mieście Luboń, gminie Suchy Las. Zakres opracowania obejmuje następujące linie: nr 3 Swarzędz – Poznań Junikowo od km 290,340 do km 313,092, nr 272 Poznań Krzesiny – Poznań Główny ok. km 190,900 do km 201,361, nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka od km -0,873 do km 11,798, nr 353 Poznań wschód – Kobylnica od km -0,910 do km 9,044, nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica od km -0,005 do km 15,979, nr 395 Zieliniec – Kiekrz od km 0,000 do km 20,886, nr 801 Poznań Starołęka – Poznań Górczyn od km 0,002 do km 4,126, nr 802 Poznań Starołęka – Luboń od km 0,000 do km 4,453, nr 803 Poznań Piątkowo – Suchy Las od km -1,055 do km 1,145, nr 804 Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska od km 0,311 do km 1,822, nr 805 Swarzędz – Stary Młyn od km 0,000 do km 1,435, nr 806 Poznań Franowo PFD – Nowa Wieś Poznańska od km 0,000 do km 4,082, nr 823 Poznań Franowo PFD – Stary Młyn od km 0,000 do km 4,714, nr 824 Pokrzywno – Poznań Franowo PFD od km -0,052 do km 2,481, nr 984 Poznań Franowo PFB – Poznań Franowo PFA od km 0,000 do km 2,680. Linia nr 3 a także linia nr 272 zaliczone są do linii magistralnych, ponadto stanowią fragment ciągu komunikacyjnego ujętego w umowie międzynarodowej AGC („Umowa Europejska o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych”) i AGTC („Umowa Europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących”). Przedsięwzięcie realizowane będzie w wariancie Opcja 3. W ramach przedsięwzięcia przewidziano wykonanie prac na trasie linii w zakresie układu torowego, obiektów inżynierskich, przejazdów kolejowych, obiektów kubaturowych, obiektów obsługi podróży, sieci trakcyjnej, wykonanie linii potrzeb nieatrakcyjnych a także elementów elektroenergetyki do 1 kV, przebudowę/budowę tras kablowych przewidzianych dla kontroli ruchu i nadzoru wraz z systemem sygnalizacji (urządzenia SRK, DSAT, ERTMS/ECTS), wykonanie systemu łączności i przesyłania danych, wycinkę zieleni oraz przebudowę sieci instalacyjnych i kablowych na etapie likwidacji kolizji i przygotowania terenu oraz rozbiórkę istniejącego zagospodarowania terenu pozostającego w kolizji z zakresem przedsięwzięcia.

2. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

- 1) Kontrolować i utrzymywać w należytym stanie technicznym system odwodnienia, tj. czystość rowów odwadniających oraz osadników; uszkodzenia systemu niezwłocznie naprawiać.
- 2) Przy wykonywaniu robót ziemnych zdjąć warstwę urodzajną gleby i odłożyć w przyłazach poza obszarem prowadzonych robót. Niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym wydobyte w trakcie robót budowlanych oraz materiały pozyskane z przebudowy nasypu linii w miarę możliwości wykorzystać ponownie na terenie przedsięwzięcia.
- 3) Podczas remontu i przebudowy mostów, w szczególności podczas prac rozbiórkowych, unikać wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryto rzek.
- 4) Stosować substancje biodegradowalne do konserwacji rozjazdów.
- 5) Do odchwaszczania torowiska stosować środki ulegające biodegradacji.
- 6) Wytwarzane na poszczególnych etapach przedsięwzięcia odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
- 7) Odpady niebezpieczne małowagarytowe i ciekłe magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nim odpadów, w sposób zabezpieczający przed wpływem warunków

- atmosferycznych oraz zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 8) Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe np. podkłady kolejowe o kodzie 17 02 04* magazynować w sposób uniemożliwiający bezpośredni kontakt z gruntem.
 - 9) Na etapie realizacji przedsięwzięcia drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy, które zostaną uznane za odpady, poddać badaniom na zawartość substancji niebezpiecznych.
 - 10) Planowaną wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 15 marca do 15 lipca; dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie od 15 marca do 15 lipca po stwierdzeniu, że w miejscu jej wykonania nie występują gatunki zwierząt objęte ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt objętych ochroną.
 - 11) Nieprzeznaczone do wycinki drzewa w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, na czas prowadzenia robót, odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe drzew zabezpieczyć przed przesuszaniem.
 - 12) Przed planowaną wycinką drzew i krzewów, przeprowadzić kontrole drzewostanu i zakrzewień przeznaczonych do wycinki pod kątem występowania gatunków zwierząt objętych ochroną.
 - 13) Miejsca postoju środków transportu, maszyn i sprzętu budowlanego lokalizować na terenach o utwardzonej nawierzchni lub zabezpieczonych przed przenikaniem substancji szkodliwych do środowiska gruntowo – wodnego.
 - 14) Tankowanie środków transportu, maszyn i sprzętu budowlanego a także uzupełnianie płynów eksploatacyjnych prowadzić poza placem budowy w miejscach do tego wyznaczonych, zabezpieczonych przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu.
 - 15) W przypadku braku możliwości zapewnienia węzła sanitarnego podłączonego do kanalizacji sanitarnej zaplecze budowy wyposażać w szczelne systemy sanitarne wraz z serwisem obsługi.
 - 16) Tereny placu budowy, zapleczy budowy, miejsc postoju maszyn oraz obszarów baz materiałowych zaopatrzyć w sorbenty do chemicznego strącania i unieszkodliwiania substancji niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego; w przypadku wystąpienia wycieku natychmiast go neutralizować.
 - 17) 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.
 - 18) Dojazd do placu budowy realizować z wykorzystaniem istniejących dróg. W przypadku braku takiej możliwości – po drogach utworzonych jako tymczasowe.
 - 19) Zaplecza budowy oraz inne punkty obsługi technicznej lokalizować poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w pierwszej kolejności na terenach przystosowanych do takiego celu np. na terenach przekształconych antropogenicznie, terenach stacji; w przypadku lokalizacji zaplecza budowy na terenie nie utwardzonym, teren przywrócić do stanu pierwotnego.
 - 20) Nie lokalizować zapleczy budowy i baz materiałowych w sąsiedztwie cieków i podmokłych dolin na podanych poniżej odcinkach:
 - a) dolina Warty na wysokości linii nr 272 od km 196,100 do km 197,100,
 - b) dolina Warty na wysokości linii 395 w km 6,146,
 - c) dolina Samicy Kierskiej na wysokości linii nr 395 od km 19,600 do km 20,200,

- d) dolina Główniej na wysokości linii nr 395 w km 2,695,
 - e) dolina Strumienia Junikowskiego ze Stawem Baczkowskim na wysokości linii nr 3 od km 310,600 do km 311,200,
 - f) dolina Cybiny na wysokości linii nr 3 w km 293,963,
 - g) dolina Cybiny na wysokości linii nr 394 w km 10,504,
 - h) dolina Cybiny na wysokości linii nr 804 w km 1,400,
 - i) dolina Strumienia Różanego na wysokości linii nr 395 od km 8,600 do km 9,400 oraz od km 10,900 do km 11,600.
- 21) Nie lokalizować zapleczy budowy i baz materiałowych w sąsiedztwie kompleksów leśnych na podanych poniżej odcinkach:
 - a) Kobylepole-Swarzędz, na wysokości linii nr 352, 394, 804, 805, 806, 823,
 - b) Gruszczyn na wysokości linii nr 394 od km 12,200 do km 14,200,
 - c) Miłostowo na wysokości linii nr 3 od km 395,500 do km 397,500,
 - d) Zieliniec na wysokości linii nr 395 od km 0,000 do km 1,500,
 - e) Psarskie na wysokości linii nr 395 od km 18,500 do km 18,800,
 - f) Bogucin na wysokości linii nr 353 od km 1,700 do km 2,700,
 - g) Żurawiniec na wysokości linii nr 395 od km 10,300 do km 10,900,
 - h) Dębina na wysokości linii nr 272 od km 196,300 do km 197,100.
 - 22) Wykopy, doły i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt zakrywać lub stosować tymczasowe bariery ograniczające wchodzenie w ich obręb zwierząt, kontrolować pod kątem występowania zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ich obecności, wyłapywać je i wypuszczać w odpowiednim dla nich siedlisku, poza terenem budowy;
 - 23) W przypadku prowadzenia prac ziemnych w okresie od 1 marca do 1 października na podanych poniżej odcinkach, wzdłuż nasypu kolejowego zastosować płotki odgradzające miejsce realizacji przedsięwzięcia w sposób eliminujący możliwość migracji płazów i gadów, na teren objęty działaniem inwestycyjnym;
 - a) linia nr 395 w km od 19,500 do 20,300 po obu stronach linii,
 - b) linia nr 395 w km od 18,900 do 19,200 po obu stronach linii,
 - c) linia nr 272 w km od 191,200 do 191,300 po lewej stronie linii;
 - 24) Cieki naturalne pozostawić w niezmienionym przebiegu, a wszelkie umocnienia (ubezpieczenia) skarp prowadzić tylko w sytuacjach bezwzględnie koniecznych; w pierwszej kolejności rozważyć wykonanie umocnienia z wykorzystaniem metod i materiałów biologicznych (roślinności stabilizującej, faszyny) oraz geosyntetyków zasypanych gruntem.
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) W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zastosować następujące rozwiązania w podanych niżej lokalizacjach:
 - a) w km od 193,525 do 193,610 – ekran akustyczny E1 o wysokości min. 4 m i długości min. 85 m zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej 272 (394) po jej południowej stronie,
 - b) w km od 6,735 do 6,830 – ekran akustyczny E2 o wysokości min. 2 m i długości min. 95 m zlokalizowany na krawędzi wykopu, wzdłuż linii kolejowej 352 po jej północnej stronie,

- c) w km od 6,335 do 6,461 – ekran akustyczny E3 o wysokości min. 3 m i długości min. 126 m zlokalizowany częściowo na nasypie, a częściowo na krawędzi wykopu, wzdłuż linii kolejowej 352 po jej północnej stronie,
- d) w km od 11,650 do 11,908 – ekran akustyczny E4 o wysokości min. 4 m i długości min. 258 m zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej 394 po jej wschodniej stronie,
- e) w km od 11,745 do 11,960 – ekran akustyczny E5 o wysokości min. 4 m i długości min. 215 m zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej 394 po jej zachodniej stronie,
- f) w km od 7,545 do 7,680 – ekran akustyczny E6 o wysokości min. 4 m i długości min. 135 m zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej 353 po jej południowej stronie,
- g) w km od 0,370 do 0,394 oraz od km 0,404 do km 0,435 – ekran akustyczny E7 o wysokości min. 4 m i długości całkowitej min. 55 m zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej 802 po jej północnej stronie,
- h) w km od 11,710 do 11,800 – ekran akustyczny E8 o wysokości min. 4 m i długości min. 90 m zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej 352 po jej południowej stronie,
- i) w km od 311,890 do 312,050 – ekran akustyczny E9 o wysokości min. 4 m i długości min. 160 m zlokalizowany częściowo na krawędzi wykopu, będący przesłuzieniem istniejącego ekranu, wzdłuż linii kolejowej 3 po jej południowej stronie,
- j) w km od 3,530 do 3,670 – ekran akustyczny E10 o wysokości min. 3 m i długości min. 140 m zlokalizowany na krawędzi wykopu, wzdłuż linii kolejowych 357, 802, 271 (mających wspólny przebieg) po ich wschodniej stronie,
- k) w km od 291,050 do 291,100 – ekran akustyczny E10 o wysokości min. 4 m i długości min. 50 m będący przedłużeniem istniejącego ekranu zlokalizowany, wzdłuż linii kolejowej 3 i 352 (mającej wspólny przebieg) po ich północnej stronie,
- l) w km od 10,545 do 10,780 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- m) w km od 3,119 do 3,235 – tłumik torowy na linii kolejowej 353,
- n) w km od 310,270 do 310,620 – tłumik torowy na linii kolejowej 3,
- o) w km od 3,884 do 4,126 – tłumik torowy na linii kolejowej 801,
- p) w km od 20,250 do 20,630 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- q) w km od 7,480 do 7,560 – tłumik torowy na linii kolejowej 353,
- r) w km od 11,907 do 12,040 – tłumik torowy na linii kolejowej 394,
- s) w km od 193,335 do 193,661 – tłumik torowy na linii kolejowej 394,
- t) w km od 10,097 do 10,295 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- u) w km od 302,970 do 303,100 – tłumik torowy na linii kolejowej 3,
- v) w km od 4,470 do 4,610 – tłumik torowy na linii kolejowej 353,
- w) w km od 7,000 do 7,345 – tłumik torowy na linii kolejowej 353 i 394 (mającej wspólny przebieg),
- x) w km od 10,870 do 11,100 – tłumik torowy na linii kolejowej 394,
- y) w km od 11,625 do 11,795 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- z) w km od 19,400 do 19,515 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- aa) w km od 11,370 do 11,590 – tłumik torowy na linii kolejowej 394,
- bb) w km od 194,620 do 194,890 – tłumik torowy na linii kolejowej 272,
- cc) w km od 10,280 do km 10,550 – tłumik torowy na linii kolejowej 352,
- dd) w km od 195,205 do 195,355 – tłumik torowy na linii kolejowej 272,
- ee) w km od 10,860 do 11,010 – tłumik torowy na linii kolejowej 352,
- ff) w km od 0,060 do 0,430 – tłumik torowy na linii kolejowej 801,

- gg) w km od 0,060 do 0,430 – tłumik torowy na linii kolejowej 802,
- hh) w km od 0,210 do 0,330 – tłumik torowy na linii kolejowej 272,
- ii) w km od 0,110 do 0,275 – tłumik torowy na linii kolejowej 806,
- jj) w km od 0,110 do 0,275 – tłumik torowy na linii kolejowej 823,
- kk) w km od 0,410 do 0,535 – tłumik torowy na linii kolejowej 806,
- ll) w km od 0,410 do 0,535 – tłumik torowy na linii kolejowej 823,
- mm) w km od 0,570 do km 0,700 – tłumik torowy na linii kolejowej 984,
- nn) w km od 0,675 do 0,980 – tłumik torowy na linii kolejowej 272,
- oo) w km od 11,225 do 11,560 – tłumik torowy na linii kolejowej 3,
- pp) w km od 12,420 do 12,600 – tłumik torowy na linii kolejowej 3,
- qq) w km od 9,110 do 9,190 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- rr) w km od 10,980 do 11,480 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- ss) w km od 191,150 do 191,370 – tłumik torowy na linii kolejowej 272,
- tt) w km od 0,825 do 1,025 – tłumik torowy na linii kolejowej 395,
- uu) w km od 308,820 do 309,070 – tłumik torowy na linii kolejowej 3,
- vv) w km od 2,340 do 2,590 – tłumik torowy na linii kolejowej 801,
- ww) w km od 8,620 do 8,775 – tłumik torowy na linii kolejowej 353.

Wysokość ekranów mierzona jest względem powierzchni ziemi, w miejscu ich posadowienia.

- 2) Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji.
 - 3) Zastosować tłumiki torowe o najlepszej, dostępnej skuteczności akustycznej.
 - 4) Odwodnienie prowadzić z wykorzystaniem następujących elementów: rowów przytorowych trawiastych i umocnionych, drenów i drenokolektorów, zbieraczy, studni chłonnych.
 - 5) W okolicach przejścia linii kolejowej nr 272 przez obszar ochrony pośredniej ujęcia wody Dębina tj. od km 196,3 do km 197,1 wykonać obustronnie szczelne rowy. Na końcach rowów wykonać urządzenia podczyszczające w postaci osadników.
 - 6) Dostosować most w km 13,273 do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt małych poprzez wyniesienie istniejącego suchego tarasu na wysokość minimalną 30 cm w stosunku do stanu istniejącego oraz łagodne wyprofilowanie jego połączeń ze skarpami nasypu.
 - 7) Rowy umocnione zlokalizowane wzdłuż linii nr 272 od km 194,050 do km 196,000 i linii nr 394 od km 11,750 do km 12,010, gdzie zastosowano tzw. korytka krakowskie, dostosować do stanu umożliwiającego pokonywanie ich przez płazy i inne małe zwierzęta, poprzez wbudowanie co ok. 50 m dwustronnych pochyłeń umożliwiających migrację płazów i drobnych zwierząt.
 - 8) Wszelkie urządzenia mogące stanowić pułapki dla drobnych zwierząt, takie jak separatory, czy urządzenia związane z odprowadzaniem wód, zaprojektować w sposób zapewniający możliwość wydostania się z nich zwierząt.
4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.
- Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.
5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące 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.

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

1. 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 utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porównawczej w zakresie oddziaływania akustycznego, po roku od dnia oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy analizę przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska. Analizę porównawczą wykonać zgodnie z przepisami szczegółowymi. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych po stronie zabudowy mieszkaniowej za ekranami akustycznymi, na wysokości odcinków linii kolejowej, dla których zastosowano tłumiki akustyczne oraz na terenach z zabudową mieszkaniową, dla której nie przewidziano potrzeby stosowania zabezpieczeń, co najmniej po jednym dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych. Wyniki pomiarów przedstawić także właściwemu powiatowemu inspektorowi sanitarnemu.

V. Stwierdzam, że nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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.

VI. Stwierdzam, że nie ma 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.

VII. Integralną częścią decyzji jest Załącznik nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

2.09.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie, w imieniu których wystąpił pełnomocnik, pan Tomasz Gutkowski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przystosowaniu Poznańskiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu. Wniosek został uzupełniony pismem z 12.09.2014 r.

Do wniosku został dołączony: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport oos*, sporządzony zgodnie z art. 66 ustawy z 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), dalej *ustawa oos*, poświadczony przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar,

na który będzie ono oddziaływać, wypisy z ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać.

Z uwagi na to, iż przedmiotem wniosku jest zamierzenie budowlane polegające na modernizacji odcinków linii, celem dostosowania ich do wymagań transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości, należy uznać, iż planowane przedsięwzięcie stanowi budowę linii wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.). Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), zalicza się zatem do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania jest wymagane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przechodzi przez działki posiadające status terenu zamkniętego, m.in. działki: 117/2, 118/2, 119/4, 122/4, 123/1, 124/8, 125/9, 128/1, 129/6, 129/8, ark. 18, obręb Piątkowo, miasto Poznań, zgodnie z decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. Mlir z 2014 r. poz. 25 z późn. zm.).

Biorąc powyższe pod uwagę, na podstawie art. 75, ust. 1, pkt 1, lit. a, tiret 2 i ust. 6 *ustawy oos*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Na podstawie art. 61 § 4 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), dalej *k.p.a.*, zawiadomieniem z 24.09.2014 r. znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.1, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega i na które oddziałuje przedsięwzięcie t.j.: w mieście Poznań, gminie wiejskiej Czerwonak, gminie miejsko-wiejskiej Swarzędz, gminie miejskiej Luboń, gminie wiejskiej Suchy Las, gminie wiejskiej Komorniki, gminie wiejskiej Rokietnica.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismami z 7.11.2014 r., 24.02.2015 r., 6.08.2015 r., 22.09.2015 r., 7.12.2015 r. na podstawie art. 50 §1 *k.p.a.* wzywał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia *raportu oos* m.in. w zakresie gospodarki wodno – ściekowej, hydrogeologii, ochrony powietrza, gospodarki odpadami, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody.

Pismami z 3.12.2014 r., 19.02.2015 r., 24.02.2015 r., 23.03.2015 r., 11.05.2015 r., 22.10.2015 r., 31.12.2015 r. wpłynęły uzupełnienia do *raportu*.

W piśmie z 26.08.2015 r. pełnomocnik inwestora poprosił o wydłużenie terminu na uzupełnienie dokumentacji zgodnie z wezwaniem z 6.08.2015 r. Jednocześnie wystąpił z prośbą o spotkanie w celu omówienia wskazanych do uzupełnienia zagadnień związanych z planowanym przedsięwzięciem. 16.09.2015 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu odbyło się spotkanie na którym przeanalizowano uwagi zawarte w piśmie z 6.08.2015 r.

W toku prowadzonego postępowania, pismem z 12.02.2016 r. znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.20, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, ust. 2 oraz art. 78 *ustawy oos*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wystąpił z wnioskiem do

Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie. Zawiadomieniem z 12.02.2016 r. znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.21 poinformowano strony postępowania o wystąpieniu do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię. Ponadto, pismem z 24.02.2016 r. znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.23 organ dostał szczegółową mapę „Wpływ Poznańskiego Węzła Kolejowego na klimat akustyczny” dla obszaru Zielińca.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 *ustawy o oś*, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 16.02.2016 r. do 9.03.2016 r. podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 17.02.2016 r. do 8.03.2016 r. r. włącznie. Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszone na tablicy informacyjnej w siedzibie tutejszego organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, tj. w gminach przez które przebiega i na które oddziałuje inwestycja: w mieście Poznań, gminie wiejskiej Czerwonak, gminie miejsko-wiejskiej Swarzędz, gminie miejskiej Luboń, gminie wiejskiej Suchy Las, gminie wiejskiej Komorniki, gminie wiejskiej Rokietnica. We wskazanym w obwieszczeniu terminie do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynęły uwagi i wnioski Centrum Zrównoważonego Transportu. Do zgłoszonych uwag organ odniósł się w dalszej części decyzji.

Pismem z 15.03.2016 r. znak: DN-NS.9012.329.2016 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie z następującymi uwagami: zastosować rozwiązania techniczne, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, które spowodują iż inwestycja nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny, inwestycja należy projektować z uwzględnieniem art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. z 2016 r. poz. 290) oraz należy przestrzegać przedstawionych w *raporcie* założeń technologicznych i organizacyjnych oraz zapewnić właściwy stan sanitarny oraz minimalizację potencjalnych negatywnych oddziaływań, w aspektach normowanych przepisami prawa. Wskazane w niniejszej decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia mają na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska. Ponadto inwestor przy realizacji przedsięwzięcia musi przestrzegać również przepisów prawa. W związku z powyższym organ nie przepisał wprost zapisów opinii Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Na podstawie art. 10 § 1 *ustawy k.p.a.* zawiadomieniem z 18.04.2016 r. znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.25, poinformowano strony postępowania o możliwości zapoznania się z wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie, w terminie 7 dni od doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega inwestycja i na które oddziałuje tj.: w mieście Poznań, gminie wiejskiej Czerwonak, gminie miejsko-wiejskiej Swarzędz, gminie miejskiej Luboń, gminie wiejskiej Suchy Las, gminie wiejskiej Komorniki, gminie wiejskiej Rokietnica. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły uwagi stron postępowania.

W toku postępowania, z uwagi na złożoność sprawy i konieczność uzupełniania przedłożonej dokumentacji przez pełnomocnika inwestora, kilkakrotnie określano nowy

termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, informując za każdym razem strony postępowania poprzez zawiadomienia obwieszczane i publicznie ogłaszane w taki sam sposób jak pozostałe zawiadomienia.

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowych wchodzących w skład Poznańskiego Węzła Kolejowego (PWK). Poznański Węzeł Kolejowy zlokalizowany jest głównie na obszarze miasta Poznań oraz częściowo w granicach ościennych miast i gmin, tj.: w mieście Poznań, gminie Komorniki, gminie Swarzędz, gminie Rokietnica, mieście Luboń, gminie Suchy Las. Zakres opracowania obejmuje linie: nr 3 Swarzędz – Poznań Junikowo od km 290,340 do km 312,092, nr 272 Poznań Krzesiny – Poznań Główny ok. km 190,900 do km 201,361, nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka od km -0,873 do km 11,798, nr 353 Poznań wschód – Kobylnica od km -0,910 do km 9,044, nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica od km -0,005 do km 15,979, nr 395 Zieliniec – Kierzk od km 0,000 do km 20,886, nr 801 Poznań Starołęka – Poznań Górczyn od km 0,002 do km 4,126, nr 802 Poznań Starołęka – Luboń od km 0,000 do km 4,453, nr 803 Poznań Piątkowo – Suchy Las od km -1,055 do km 1,145, nr 804 Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska od km 0,311 do km 1,822, nr 805 Swarzędz – Stary Młyn od km 0,000 do km 1,435, nr 806 Poznań Franowo PFD – Nowa Wieś Poznańska od km 0,000 do km 4,082, nr 823 Poznań Franowo PFD – Stary Młyn od km 0,000 do km 4,714, nr 824 Pokrzywno – Poznań Franowo PFD od km -0,052 do km 2,481, nr 984 Poznań Franowo PFB – Poznań Franowo PFA od km 0,000 do km 2,680. Linia nr 3, a także linia nr 272 zaliczone są do linii magistralnych, ponadto stanowią fragment ciągu komunikacyjnego ujętego w umowie międzynarodowej AGC („Umowa Europejska o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych”) i AGTC („Umowa Europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących”). Przedsięwzięcie realizowane będzie w wariantcie Opcja 3. W ramach przedsięwzięcia przewidziano wykonanie prac na trasie linii w zakresie układu torowego, obiektów inżynierskich, przejazdów kolejowych, obiektów kubaturowych, obiektów obsługi podróży, sieci trakcyjnej, wykonanie linii potrzeb nieatrakcyjnych a także elementów elektroenergetyki do 1 kV, przebudowę/budowę tras kablowych przewidzianych dla kontroli ruchu i nadzoru wraz z systemem sygnalizacji (urządzenia SRK, DSAT, ERTMS/ECTS), wykonanie systemu łączności i przesyłania danych, wycinkę zieleni oraz przebudowę sieci instalacyjnych i kablowych na etapie likwidacji kolizji i przygotowania terenu oraz rozbiórke istniejącego zagospodarowania terenu pozostającego w kolizji z zakresem przedsięwzięcia.

W *raporcie o oś* opisano 3 warianty realizacji przedsięwzięcia: Opcję 1, Opcję 2 i Opcję 3. Opcja 1 (tzw. opcja „minimum”) obejmuje przeprowadzenie remontu – kompleksowej naprawy głównej w celu doprowadzenia do pierwotnych parametrów techniczno – eksploatacyjnych (tzw. rewitalizacja istniejących linii). Zachowane zostaną parametry techniczne wynikające z istniejącego układu geometrycznego linii również usunięcie występujących ograniczeń stałych wynikających z dekapitalizacji istniejącej infrastruktury technicznej. W ramach tej opcji inwestor przewidział prace na 124 obiektach inżynierskich w tym: remont 92 obiektów, przebudowę 12 obiektów, bieżące utrzymanie 14 obiektów i likwidację 6 obiektów.

Opcja 2 (tzw. opcja „maksimum”) zakłada modernizację istniejącej lub budowę nowej infrastruktury kolejowej (w tym budowę lub przebudowę obiektów i stacji, modernizację istniejących odcinków linii kolejowych). W ramach tej opcji inwestor przewidział prace na 129 obiektach inżynierskich w tym: remont 85 obiektów, przebudowę 19 obiektów, bieżące utrzymanie 13 obiektów, likwidację 7 obiektów a także budowę 5 nowych obiektów.

Opcja 3 - preferowana jest opcją pośrednią między Opcją 1 i 2. Zakłada uzupełnienie Opcji 1 o wybrane elementy opcji modernizacyjnej w celu zapewnienia maksymalnych korzyści w stosunku do poniesionych nakładów. W ramach tej opcji zostaną przywrócone

pierwotne parametry techniczno-funkcjonalno infrastruktury kolejowej, nastąpi modernizacja stacji i przystanków w celu poprawy obsługi podróżnych, zlikwidowane zostaną wąskie gardła ograniczające funkcjonalność Poznańskiego Węzła Kolejowego.

Żadna z Opcji nie przewiduje budowy nowych linii kolejowych.

W raporcie o oś przeprowadzono analizę wielokryterialną, w ramach której porównano ww. opcje pod względem wpływu na: jakość wód podziemnych, i powierzchniowych, powierzchnię ziemi, szatę roślinną, zwierzęta, obszary chronione w tym obszary Natura 2000, walory kulturowe i krajobraz, jakość powietrza, klimat akustyczny, wytwarzanie odpadów, promieniowanie elektromagnetyczne, konflikty społeczne i ryzyko wystąpienia awarii. Z przeprowadzonej oceny wynika, że najkorzystniejszymi do realizacji ze środowiskowego punktu widzenia, jest opcja 1, obejmująca przeprowadzenie remontu linii (kompleksowej naprawy głównej) i preferowana opcja 3, zakładająca uzupełnienie opcji 1 o wybrane elementy opcji 2. Opcja 2 ze względu na szeroką modernizację istniejącej lub budowę nowej infrastruktury kolejowej, w tym podtorza, sieci trakcyjnej, obiektów inżynierskich, przejazdów, sieci telefonii GSM-R, charakteryzowała się największą ingerencją w środowisko przyrodnicze i kulturowe. Na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej stwierdzono, że rozwiązaniami najbardziej korzystnymi do realizacji ze środowiskowego punktu widzenia są Opcje 1 i 3. O wyborze opcji realizacyjnej zdecydowały inne czynniki niż środowiskowe, w tym przypadku uwzględniające korzyści wynikające z szerszego zakresu prac remontowo-budowlanych.

W raporcie o oś opisano budowę geologiczną rejonu Poznańskiego Węzła Kolejowego w której wyróżnić należy: holocenyjskie osady antropogeniczne związane z działalnością człowieka – przede wszystkim wszelkiego rodzaju dawne nasypy „miejskie” związane z historycznym rozwojem Poznania i dawnych jednostek osadniczych, osiągające miąższość do kilku metrów oraz nasypy współczesne, związane z budową dróg i linii kolejowych, holocenyjskie osady rzeczne – piaski rzeczne osadzające się w korytach rzek w środowisku płynącej wody oraz namuły, torfy, gytie osadzające się w starorzeczach i bezodpływowych zagłębieniach terenu (doliny Warty, Cybiny, Głównej, Bogdanki, Samicy i innych niewielkich cieków), plejstocenyjskie osady preglacjalne – pokrywowe piaski eluwialne, będące produktem rozmycia stropu terenu oraz piaski tarasów rzecznych nadzalewowych oraz plejstocenyjskie osady zlodowacenia północnopolskiego.

Głównymi formami rzeźby występującymi w granicach objętych opracowaniem są: wysoczyzna morenowa płaska o wysokościach względnych sięgających od 2 do 5 m, dolina Warty o przebiegu z północy na południe, wcięta w poziom wysoczyzny ze zmienną głębokością 20 - 40 m, o szerokości 1,5 - 3 km, rynny glacialne, po zachodniej stronie Warty mające kierunek NW-SE, doliny boczne, rozcinające obszar wysoczyzny leżący po obydwu stronach Warty. Dodatkowo, w rzeźbie Poznania i okolic występuje duże nagromadzenie antropogenicznych form rzeźby, do których w pierwszej kolejności zaliczyć należy: nasypy podwyższające poziom fragmentów tarasów rzecznych w rejonie starego miasta, nasypy pod fortyfikacjami, nasypy kolejowe i drogowe, gliniarki.

Śród linii kolejowych wchodzących w skład Poznańskiego Węzła Kolejowego jedynie odcinki linii nr 3, 352, 353 i 805 przecinają czwartorzędowy Główny Zbiornik Wód Podziemnych GZWP nr 144 Dolina Kopalna Wielkopolska lub leżą w jego sąsiedztwie. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie o oś linia kolejowa nr 272 przebiega w sąsiedztwie ujęcia wody Dębina, dla którego została utworzona strefa ochrony bezpośredniej i pośredniej. Ponadto, w odległości ok. 0,5 km (stacja Kobylnica) od linii nr 353 położone jest ujęcie wody w Gruszczynie, dla którego wyznaczono tylko strefę ochrony bezpośredniej.

Analiza dokumentacji wykazała, że odwodnienie torowiska realizowane będzie z wykorzystaniem urządzeń w postaci rowów przytorowych trawiastych i umocnionych, drenów i drenokolektorów, zbieraczy, studni chłonnych. W miejscu przejścia przez rejon strefy ochronnej Ujęcie Dębina wykonany zostanie szczelny system odwodnienia układu torowego. W ramach inwestycji zostaną wykonane obustronne szczelne rowy, na końcu których zostaną wykonane osadniki, których zadaniem będzie zminimalizowanie ładunku zawiesiny ogólnej. Następnie podczyszczane wody kierowane będą do rzeki Warty. Powyższe zapisy znalazły swoje odzwierciedlenie w nałożonych warunkach. Ponadto, wskazane rozwiązania są zgodne z rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 30 października 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody „Dębina” w Poznaniu.

Z uwagi na to, że prawidłowe funkcjonowanie systemu odwodnienia uzależnione jest ściśle od utrzymania go w jak najlepszym stanie technicznym, nałożono warunek przeprowadzania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia systematycznej kontroli stanu technicznego urządzeń podczyszczających oraz oczyszczania i udrażniania rowów i wylotów do odbiorników celem zapewnienia stałego odpływu wody. Czynności te zapewnią wymaganą drożność oraz zgodne z przeznaczeniem funkcjonowanie systemu odwadniającego.

Prace budowlane wykonywane na linii kolejowej mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla jakości wód na skutek: zamulenia, zanieczyszczeń mechanicznych podczas wykonywania prac na obiektach bezpośrednio nad ciekami, wypłukiwania zanieczyszczeń z materiałów odpadowych oraz materiałów stosowanych podczas modernizacji, przenikania do wód powierzchniowych substancji chemicznych z pracujących maszyn, urządzeń budowlanych i pojazdów (np. w wyniku awarii), czy też przedostania się do gruntu ścieków bytowych z zaplecza budowy. Istotnym działaniem ograniczającym przedostawanie się zanieczyszczeń do wód lub do ziemi będzie odpowiednia organizacja robót i placu budowy. W tym celu inwestor winien prawidłowo zaprojektować i zabezpieczyć miejsca do magazynowania materiałów, odpadów i miejsca parkowania ciężkiego sprzętu budowlanego. Konieczne jest odpowiednie uszczelnienie i wzmocnienie podłoża w miejscach przeznaczonych do parkowania, załadunku i manewrowania sprzętu budowlanego. Plac magazynowy, parkingowy zostaną zaprojektowane w taki sposób, aby w jak największym stopniu wykorzystać istniejące zagospodarowanie terenu tj. utwardzone drogi dojazdowe, parkingi, tereny przekształcone antropogenicznie. Inwestor winien unikać przekształcania terenów biologicznie czynnych pod organizację terenów i miejsc magazynowania odpadów, materiałów i sprzętu budowlanego. Ponadto, miejsca poruszania się sprzętu budowlanego powinny być odpowiednio utwardzone, aby zmniejszyć ryzyko degradacji mechanicznej przypowierzchniowych warstw gleby, a tym samym ograniczyć ryzyko przedostawania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i infiltrację do warstw I-go poziomu wodonośnego. W związku z powyższym, określono warunki dotyczące wykorzystania terenu w trakcie realizacji inwestycji, których nadrzędnym celem jest ograniczenie ryzyka zanieczyszczenia gruntów substancjami i płynami eksploatacyjnymi.

W przypadku konieczności usunięcia roślinności z nasypów kolejowych, zobowiązano inwestora do stosowania biodegradowalnych substancji. Wykluczy to przedostawanie się środków chemicznych do ekosystemów przylegających do modernizowanej linii, co jest niezwykle istotne zwłaszcza dla siedlisk wodno-błotnych. Ponadto, zastosowane środki winne być dopuszczone do obrotu na terenie kraju.

Z uwagi na konieczność wykonania nowych oraz przeprowadzenia przebudowy i remontu istniejących mostów i wiaduktów, w decyzji zawarto warunek prowadzenia prac w sposób ograniczający wprowadzanie sprzętu ciężkiego w koryta cieków.

W celu zapewnienia bezpiecznego dla środowiska gruntowo-wodnego i wodnego zagospodarowania ścieków bytowych powstających na etapie realizacji inwestycji nałożono warunek zastosowania bezodpływowych zbiorników oraz ich opróżnianie przez uprawnione do prowadzenia tego rodzaju działalności podmioty w przypadku braku dostępu do kanalizacji sanitarnej.

Przy spełnieniu i dotrzymaniu warunków określonych w decyzji oraz w załączonej dokumentacji realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z negatywnym oddziaływaniem na stan środowiska wodnego. Przyjęte przez inwestora rozwiązania techniczne i technologiczne pozwolą na funkcjonowanie przedsięwzięcia w sposób nieistwarzający zagrożenia dla wód.

Poznański Węzeł Kolejowy przecina następujące jednolite części wód powierzchniowych, dalej *jcwp*: Potok Junikowski PLRW60001718576, Bogdanka PLRW60001718578, Warta od Cybiny do Rózanego Potoku PLRW600021185933, Cybina PLRW600017185899, Główna od zlewni zb. Kowalskiego do ujścia PLRW600001859299, Warta od Kopli do Cybiny PLRW60002118579, Warta od Rózanego Potoku do dopływu z Uchorowa PLRW600021185991, Samica Kierska PLRW6000231871299, Kopel do Głuszynki PLRW600016185747. Zgodnie z zapisami planu gospodarowania wodami dorzecza Odry, *jcwp*: Warta od Kopli do Cybiny oraz Warta od Cybiny do Rózanego Potoku została określona jako posiadająca słaby stan wód, pozostałe *jcwp* mają zły stan. Jednocześnie, wszystkie one są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia dobrego stanu. Dla wszystkich wskazanych powyżej *jcwp* wyznaczano derogacje czasowe w związku z brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnych kosztów. Ponadto, linia przebiega przez Jednolitą Część Wód Podziemnych, dalej *JCWPd* nr 62 (PLGW650062) o dobrym stanie ilościowym i chemicznym i niezagrażonej nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 *ustawy o oś* przeanalizowano wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Analiza dokumentacji wykazała, że przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowić przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych. Przedmiotowe linie kolejowe istnieją i są eksploatowane od wielu lat i trwale wpisały się w krajobraz. Przedmiotowe przedsięwzięcie ukierunkowane jest na przywrócenie im utraconej zdolności techniczno-eksploatacyjnej oraz dostosowanie analizowanych odcinków linii do wymagań i specyfikacji dotyczących międzynarodowych korytarzy transportowych, które powstały w ostatnich latach. Planowane prace nie wpłyną w sposób negatywny na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Nie dojdzie do przekształceń charakterystyk hydromorfologicznych cieków, biologicznych i fizykochemicznych. Realizacja przedsięwzięcia nie naruszy istniejącego stanu/potencjału ekologicznego analizowanych *JCWP*, ani nie spowoduje przesunięcia w czasie wyznaczonych celów środowiskowych dla *JCWP*. Zaplanowany zakres prac przewiduje rozwiązania mające na celu ochronę wód powierzchniowych w zakresie m.in. instalacji osadników, budowy/udrażniania systemów odwodnienia torowiska i stacji.

Na etapie prac budowlanych może nastąpić zwiększona emisja substancji do powietrza. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy uznać je za pomijalne.

Linie kolejowe na analizowanym odcinku będą zelektryfikowane, jednakże będzie prowadzony po nich także ruch pojazdów spalinowych będących źródłem substancji do

powietrza. Według danych zawartych w *raporcie o oś* udział ruchu spalinowego w ogólnym ruchu jest niewielki i waha się maksymalnie od kilkunastu do kilku przejazdów na dobę. W związku z czym uznano, iż emisję powstającą podczas eksploatacji linii kolejowej można uznać za pomijalną, tym bardziej, iż jest to emisja która powstaje w sposób nieorganizowany i trudno ją oszacować.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco wpływać na klimat. Największy wpływ na zmiany klimatu wynikają z emisji gazów cieplarnianych. Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego poprzez przebudowę podtorza i torowiska, wymianę sieci trakcyjnych czy poprawę geometrii torów przyczyni się do ograniczenia zużycia energii elektrycznej i oleju napędowego, co ograniczy emisje do powietrza.

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 2016 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 zdefiniowanych w ww. rozporządzeniu, dla których określa się różne wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, ustalono na podstawie informacji z właściwych jednostek samorządu terytorialnego o faktycznym zagospodarowaniu terenu, występującego wzdłuż linii kolejowych będących przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na ww. terenach, ustalono obowiązek zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych ograniczających negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko. W przypadku prognozowanych znacznych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, zainstalowane zostaną ekrany akustyczne, ograniczające emisję hałasu pochodzącego od linii kolejowej, o ściśle określonych parametrach geometrycznych i akustycznych, tj. długości, wysokości, lokalizacji określonej kilometrażem linii kolejowej. W przypadku prognozowanych mniejszych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu zastosowane zostaną tłumiki torowe. Jest to rozwiązanie rozsądniejsze, bowiem nie ingeruje w przestrzeń wzdłuż linii kolejowej. Ekrany akustyczne zostały wskazane na odcinkach linii kolejowej, dla których stosowane obecnie tłumiki torowe nie byłyby skuteczne. W niniejszej decyzji określono minimalne parametry zabezpieczeń akustycznych, które zagwarantują dotrzymanie na terenach przez nie chronionych akustycznych standardów jakości środowiska.

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. Jakkolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność.

W przypadku ekranu E4 organ wskazał inną lokalizację początku tego ekranu, niż zostało to wskazane w *raporcie o oś*. Z przebiegu izolacji poziomu hałasu, wyrysowanej dla sytuacji po zastosowaniu ekranu, zaproponowanego przez wnioskodawcę wynika, iż izolacja o poziomie dopuszczalnym, wchodzi na teren chroniony akustycznie. Organ przeanalizował, iż w celu zapewnienia akustycznych standardów jakości środowiska na tym terenie, konieczne jest przedłużenie tego ekranu o 20 m, w stosunku do długości zaproponowanej przez wnioskodawcę, tj. przesunięcie lokalizacji początku ekranu w km 11,650 linii kolejowej nr 394, bez zmiany lokalizacji jego końca.

Przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych przedsięwzięcia, tj. natężeniu i strukturze ruchu, w wyniku realizacji zabezpieczeń akustycznych, dotrzymane zostaną

akustyczne standardy jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Linie kolejowe będące przedmiotem wniosku przebiegają po terenie, charakteryzującym się gęstą siecią drogową i kolejową. Taki przebieg powoduje, iż w miejscach kolizji dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia z oddziaływaniem innych przedsięwzięć, o charakterze liniowym: przede wszystkim dróg, ale także innych linii kolejowych nie będących przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W raporcie o oś dokonano oceny skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Z oceny tej wynika, iż w większości przypadków, po wprowadzeniu zabezpieczeń akustycznych, linie kolejowe będące przedmiotem wniosku nie będą znaczącym źródłem hałasu, w miejscu ich kolizji z istniejącym układem komunikacyjnym lub w miejscach, w których przebiegi są równoległe. Sporadycznie mogą wystąpić sytuacje, w których planowane do modernizacji linie kolejowe oraz istniejąca infrastruktura komunikacyjna będą źródłem hałasu o porównywalnych poziomach, odrębnie nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, a po zsumowaniu poziomów przekroczenia będą występować. Wielkość tych przekroczeń nie będzie duża i może wynieść maksymalnie 3 dB. W większości przypadków, w miejscach kolizji ewentualne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, na terenach chronionych będą powodowane przez inne przedsięwzięcia.

W związku z tym, iż w fazie realizacji przedsięwzięcia występować będą znaczne uciążliwości związane z pracą sprzętu budowlanego określono warunek wykonywania robót budowlanych w rejonie terenów chronionych akustycznie głównie w porze dziennej, tj. w godzinach między 6:00, a 22:00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane jako uciążliwe. Z uwagi jednak na realizację przedsięwzięcia w miejscu istniejącej linii kolejowej, uwzględniając konieczność jej funkcjonowania, dopuszczono realizację przedsięwzięcia w porze nocnej pod warunkiem, iż na terenach chronionych akustycznie zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu. Uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia ustąpią całkowicie w momencie ukończenia robót budowlanych.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych ustalono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, 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 przeciwhałasowych, określili rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. Wskazano, aby dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu oraz ukształtowania terenu zlokalizować co najmniej jeden punkt pomiarowy: po stronie zabudowy mieszkaniowej za ekranami akustycznymi, na wysokości odcinków linii kolejowej, dla których zastosowano tłumiki akustyczne oraz na terenach z zabudową mieszkaniową, dla której nie przewidziano potrzeby stosowania zabezpieczeń. Pomiary hałasu w tych punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy.

Linie kolejowe będące przedmiotem analizy usytuowane są w granicach aglomeracji poznańskiej, gdzie dominującym typem krajobrazu jest krajobraz zurbanizowany. Omawiane linie stanowią częściowo element krajobrazu w szczególności w strukturze miasta gdzie mosty, wiadukty, zabudowania stacyjne mogą mieć charakter zabytkowy. Największy wpływ mogą mieć zaproponowane środki minimalizujące hałas kolejowy w postaci ekranów akustycznych. W toku postępowania organ zwrócił inwestora do minimalizacji liczby

ekranów akustycznych, na rzecz innych rozwiązań przeciwhałasowych. Zastosowanie tłumików torowych, nie ingerujących w żaden sposób w krajobraz i środowisko, pozwoliło na sześciokrotnie zmniejszenie pierwotnie zaproponowanej przez inwestora całkowitej długości ekranów. Należy także dodać, iż część tych ekranów stanowić będzie uzupełnienie już istniejących zabezpieczeń akustycznych w rejonie Swarzędza, Górczyna i Junikowa.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. W raporcie o oś przedstawiono sposób gospodarowania odpadami na poszczególnych etapach inwestycji tj. realizacji, eksploatacji i likwidacji. 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 2013 r. poz. 21, z późn. zm.). Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady związane z przebudową sieci instalacyjnych i kablowych, rozbiórką istniejącego zagospodarowania terenu w tym np.: rozbiórka nawierzchni, rozbiórka obiektów kubaturowych, rozbiórka peronów, rozbiórka przejazdów i małej architektury, wycinką kolidującej roślinności, rozbiórka i przebudową odcinków linii kolejowych w rejonie włączeń w istniejący układ komunikacyjny, funkcjonowaniem zaplecza techniczno-socjalnego budowy. Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się powstawanie głównie odpadów komunalnych, związanych z bieżącą eksploatacją linii kolejowych.

Jednym z powstających odpadów będą drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń kolejowy. Biorąc pod uwagę, iż materiały te mogą być zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, nałożono obowiązek poddania ich badaniom na zawartość tych substancji, co pozwoli na prawidłowe zakwalifikowanie odpadów i ich właściwe zagospodarowanie.

Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami nałożono obowiązek selektywnego magazynowania wszystkich wytwarzanych na poszczególnych etapach inwestycji odpadów, w wydzielonych miejscach. Ponadto, nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Odpady winny być magazynowane w sposób zabezpieczający przed opadami atmosferycznymi i dostępem osób postronnych czy zwierząt. Ponadto pojemniki, w których przechowywane będą materiały winny być szczelne, odpowiednio oznakowane oraz odporne na działanie składników umieszczonych w nim odpadów. W przypadku magazynowania odpadów niebezpiecznych, typu podkłady kolejowe nałożono na inwestora obowiązek magazynowania ich na folii lub innym materiale nieprzepuszczalnym uniemożliwiającym bezpośredni kontakt odpadów z gruntem. Odpady winny być przekazywane podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami. Powyższe działania przyczynią się do ograniczenia oddziaływania odpadów na warunki gruntowo-wodne.

W granicach Poznańskiego Węzła Kolejowego rozpoznano łącznie 19 obiektów, które z racji swojej lokalizacji i posiadanych parametrów pełnią funkcję przejść dla różnych grup zwierząt. W ramach przedmiotowej inwestycji zaplanowano podjęcie działań poprawiających funkcjonalność jednego spośród ww. 19 obiektów, tj. mostu na linii nr 395 w km 13,273. Przedmiotowe przedsięwzięcie wiąże się z usunięciem drzew i krzewów z powierzchni około 58 ha.

Przedmiotowa inwestycja położona jest częściowo na terenie obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu” (linia nr 3 od km 293,940 do km 293,970, linia nr 394 od km 10,130 do km 10,250 i od km 10,450 do km 10,750, linia nr 805 od km 1,335 do km 1,435, linia nr 823 od km 4,580 do km 4,700), na terenie którego obowiązują zakazy wprowadzone rozporządzeniem Nr 22/08 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie ustanowienia obszaru chronionego krajobrazu "Dolina Cybiny w Poznaniu" (Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 168, poz. 2813). Na podstawie art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16

kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 z późn. zm.) ww. zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, w związku z czym, w przypadku analizowanej inwestycji, zakazy zawarte w ww. rozporządzeniu nie mają zastosowania. Dolina Cybiny pełni również ważną rolę korytarza ekologicznego, umożliwiającego migrację zwierząt i roślin, zapewniając ciągłość ich występowania i możliwość wymiany puli genowej. Ponadto, w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanej inwestycji znajduje się „Pawłowicko-Sobocki” obszar chronionego krajobrazu, w odległości około 30 m znajduje się obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, w odległości około 30 m – obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Samicy PLB300013, w odległości około 200 m – obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Cybiny PLH300038, w odległości około 20 m – użytek ekologiczny „Dębina II”, w odległości około 150 m – użytek ekologiczny „Dębina I”, w odległości około 250 m – użytek ekologiczny „Strzeszyn” oraz w odległości około 450 m – rezerwat przyrody „Żurawiniec”.

Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 obejmuje kompleks XIX-wiecznych budowli fortecznych (Forty: F I, F Ia, F II, F IIa, F III, F IIIa, F IV, F IVa, F V, F Va, F VI, F VIa, F VII, F VIIa, F VIII, F VIIIa, F IX, F IXa oraz Cytadelę, bunkier na Solaczu, bunkier na al. Wojska Polskiego, bunkier na ul. Mazowieckiej – łącznie 22 obiekty), rozmieszczonych głównie pośród terenów zieleni Poznania. Ponad połowa z tych pojedynczych obiektów znajduje się na liście 120 największych zimowisk nietoperzy w Polsce. W systemie Fortyfikacji stanowiących zimowiska nietoperzy stwierdzono występowanie 4 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym stabilne populacje norka dużego *Myotis myotis* i mopsa *Barbastella barbastellus*. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych umieszczonym na stronie internetowej www.natura2000.gdos.gov.pl (data dostępu 08.04.2015 r.), te dwa gatunki stanowią przedmioty ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005. Zagrożeniami dla nietoperzy są wszelkie czynniki powodujące ich niespontaniczne budzenie się. Są to między innymi: hałas, wibracje, oświetlanie pomieszczeń, niekontrolowana penetracja pomieszczeń fortecznych przez ludzi, zmiany mikroklimatu, w szczególności zmiany temperatury i wilgotności.

Przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Samicy PLB300013 (zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych znajdującym się na stronie internetowej www.natura2000.gdos.gov.pl – data dostępu 08.04.2015 r.) jest jeden gatunek ptaka z załącznika I Dyrektywy Ptasiej – bączek *Ixobrychus minutus* oraz dwa gatunki ptaków migrujących niewymienione w załączniku I Dyrektywy Ptasiej: gęś białoczelna *Anser albifrons* i gęś zbożowa *Anser fabalis*. Do głównych zagrożeń obszaru należy: zaniechanie dotychczasowego użytkowania rolnego, intensyfikacja gospodarki stawowej (usuwanie roślinności z brzegów i toni stawów, zmiana tradycyjnego rytmu napełniania stawów, usuwanie krzewów i drzew z brzegów, budowa nowych stawów) jak również niedostosowane do biologii ptaków terminy prowadzenia zabiegów, zabudowywanie terenów niezabudowanych, penetrowanie siedlisk przez ludzi i zwierzęta domowe oraz rozbudowa osiedli turystycznych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Standardowym Formularzu Danych dostępnym na stronie internetowej www.natura2000.gdos.gov.pl (data dostępu 08.04.2015 r.), przedmiotami ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolina Cybiny PLH300038 są następujące siedliska przyrodnicze: 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaea*, *Potamogeton*, 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranunculus fluitantis*, 3270 Zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubri* p.p. i *Bidens* p.p., 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koeleria glauca*), 6210 Murawy kserotermiczne (*Festuca-Brometum*

i ciepłolubne murawy z *Asplenium septentrionalis*-*Festuca pallentis*), 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetum*), 9130 Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae*-*Fagenion*, *Galio odorati*-*Fagenion*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmum*) oraz gatunki będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty: bóbr europejski *Castor fiber*, wydra *Lutra lutra*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, kumak nizinny *Bombina orientalis*, różanka *Rhedeus sericeus amarus*. Zgodnie z planem zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Dolina Cybiny PLH300038, podstawowymi zagrożeniami dla obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolina Cybiny PLH300038 są: presja związana z zabudową domami mieszkalnymi i rekreacyjnymi terenów sąsiadujących z doliną. Obserwuje się również wzmożony ruch turystyczny w dolinie i jej najbliższym sąsiedztwie i kłusownictwo. Poważnym zagrożeniem środowiska przyrodniczego doliny jest intensyfikacja rolnictwa oraz eutrofizacja naturalnych zbiorników wodnych, a także udział gatunków obcych ekologicznie oraz występowanie gatunków inwazyjnych.

Ze względu na lokalizację przedmiotowej inwestycji poza ww. obszarami Natura 2000, biorąc pod uwagę zakres prac będący przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także uwzględniając nałożony warunek, w którym zobowiązano Wnioskodawcę do lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowych poza obszarami chronionymi, nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na ww. obszary chronione, w tym na cele ochrony obszarów chronionego krajobrazu, użytków ekologicznych, rezerwatu przyrody, a także cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Na potrzeby analizowanego przedsięwzięcia, od maja do sierpnia 2012 r. przeprowadzono badania terenowe w celu prawidłowej oceny wpływu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, uzupełnione w terminie: maj-październik 2013 r., których wyniki przedstawiono w dokumencie stanowiącym załącznik 5.1 do analizowanego raportu oś: „Inwentaryzacja przyrodnicza do oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji polegającej na przystosowaniu Poznańskiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu” (M.Falkowski i in.), Warszawa 2014.

W celu rozpoznania warunków środowiskowych występujących w miejscu realizacji inwestycji, tj. szaty roślinnej i fauny, w tym: ssaków, ptaków, płazów, gadów, ryb, minogów i owadów, dokonano od kilku do kilkunastokrotnych lustracji terenowych, uwzględniając okres wegetacyjny roślin i sezon lęgowy ptaków. W celu prawidłowej weryfikacji występowania w obrębie Poznańskiego Węzła Kolejowego nietoperzy, wykorzystano wyniki badań terenowych i monitoringowych nietoperzy zimujących na terenie Poznania, wykonanych przez Pana Radosława Jarosza, współautora dokumentu stanowiącego załącznik 6.1 do raportu oś: „Ocena oddziaływania inwestycji polegającej na przystosowaniu Poznańskiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu na obszarze Natura 2000”.

W wyniku przeprowadzonych wizji terenowych stwierdzono, że w sąsiedztwie linii wchodzących w skład PWK dominuje roślinność pochodzenia antropogenicznego i seminaturalnego. Występują również grupy zadrzewień, w większości złożone z kilkunastoletnich drzew lekko nasiennych (wierzby i osiki) oraz zarośla budowane z głogu i jeżyny. Na niewielu odcinkach występują pojedyncze grusze. Siedlisko przyrodnicze stwierdzone w najbliższej odległości od PWK (170 m i 800 m) stanowią jeziora:

Strzeszyńskie i Kierskie, zakwalifikowane jako 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion* i *Potamion*. Na obszarze objętym analizą stwierdzono występowanie 6 chronionych gatunków roślin, w tym objętego ochroną ścisłą kruszczyka błotnego *Epipactis palustris* oraz 3 objętych ochroną częściową gatunków mchów. Inwentaryzacja fauny wykazała występowanie w sąsiedztwie omawianych linii kolejowych 17 gatunków ssaków, z których wszystkie zaliczono do gatunków rozpowszechnionych w skali kraju i regionu. Spośród ptaków, w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono ponad sto lęgowych lub prawdopodobnie lęgowych gatunków, z czego do najcenniejszych zaliczono: derkacza *Crex crex*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, dzięcioła średniego *Leipicus medius* i gąsiorka *Lanius collurio*. Spośród płazów, w sąsiedztwie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie 9 gatunków, w tym kumaka nizinnego, a także występowanie 3 gatunków gadów. W zasięgu oddziaływania PWK stwierdzono ogółem 31 gatunków ryb. W wyniku inwentaryzacji entomologicznej, stwierdzono 23 gatunki motyli dziennych, 5 gatunków ważek oraz 2 gatunki chrząszczy z rodzaju *Carabus* objętych ochroną ścisłą: *Carabus nemoralis* i *Carabus hortensis*. W trakcie inwentaryzacji nietoperzy stwierdzono 6 gatunków: nocek rudy *Myotis daubentonii*, nocek Natterera *Myotis nattereri*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, borowiec wielki *Nyctalus noctula* i mroczek późny *Eptesicus serotinus*. Najbliższe położonymi elementami fortecznymi wchodzącymi w skład obszaru Natura 2000 Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 są: Fort Winiary - oddzielony od linii kolejowej ruchliwą ulicą Armii Poznań oraz Fort IXa – położony w odległości około 30 m, jeden z mniej istotnych elementów systemu poznańskich zimowisk. Biorąc powyższe pod uwagę, a także uwzględniając modernizację istniejącej linii kolejowej, co generuje mniejsze oddziaływanie na środowisko przyrodnicze niż budowa nowych elementów liniowych stwierdzono, że działania będące przedmiotem wniosku nie spowodują pogorszenia stanu przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005. W wyniku realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się kolizji prowadzonych prac budowlanych ze stwierdzonymi chronionymi gatunkami roślin i mchów oraz siedliskiem przyrodniczym 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion* i *Potamion*.

W ramach inwestycji zaplanowano usunięcie drzew i krzewów z powierzchni około 58 ha, w obrębie pasa kolejowego oraz w promieniu 15 m od linii kolejowej. Do wycinki zakwalifikowano głównie samosiewy, drzewa kilku i kilkunastoletnie, a także zarośla wierzb *Salix sp.*, glogu *Crataegus sp.* i jeżyny *Rubus sp.* Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji, nie stwierdzono występowania drzew stanowiących potencjalne siedliska bytowania chronionych gatunków bezkręgowców, a także występowania dziupli i próchnowisk. Jak wynika z informacji przedstawionych w raporcie oś i jego uzupełnieniu, teren pasa kolejowego nie stanowi atrakcyjnego siedliska bytowania i gniazdowania ptaków. Jednakże, zgodnie z zasadą przezorności nałożono warunek, aby planowaną wycinkę przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 15 marca do 15 lipca. W odniesieniu do drzew, które nie są przeznaczone do wycinki, w celu minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania robót prowadzonych w ich bezpośrednim sąsiedztwie, nałożono warunek, aby je odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem. Ponadto, przed planowaną wycinką, należy przeprowadzić kontrole drzewostanu i zakrzewień przeznaczonych do wycinki pod kątem występowania gatunków zwierząt objętych ochroną. Dopuszczono możliwość wycinki w okresie od 15 marca do 15 lipca po stwierdzeniu, że w miejscu jej wykonania nie występują gatunki zwierząt objęte ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt objętych ochroną.

W raporcie oś wskazano istnienie w zasięgu realizacji inwestycji 19 obiektów inżynierskich mogących pełnić funkcję przejść dla zwierząt. Ze względu na posiadane przez nie parametry oraz ich lokalizację, uznano, że stwarzają warunki do swobodnego przemieszczania się zwierząt. Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowo-topograficzne i stan liczebności fauny, nie stwierdzono konieczności budowy nowych przejść dla dużych zwierząt. Ze względu na niewystarczającą wysokość suchego tarasu na moście w km 13,273, pełniącym funkcję przejścia dla zwierząt oraz obecność w odległości około 35 m, po lewej stronie linii kolejowej, siedliska żaby moczarowej i żaby wodnej, w celu poprawy funkcjonalności przejścia nałożono warunek, aby wynieść istniejący suchy taras na wysokość minimalną 30 cm w stosunku do stanu istniejącego oraz łagodnie wyprofilować jego połączenie ze skarpami nasypu.

Modernizowane linie kolejowe częściowo przebiegają przez obszary chronione oraz w sąsiedztwie obszarów chronionych, a także przebiegają przez cieki wodne, tereny podmokłe i kompleksy leśne. W celu ograniczenia negatywnego wpływu prac związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia na cel i przedmioty ochrony obszarów chronionych, a także możliwości zanieczyszczenia środowiska przyrodniczego nałożono warunek, aby zaplecza budowy i bazy materiałowe lokalizować poza obszarami chronionymi, kompleksami leśnymi, ciekami wodnymi i podmokłymi dolinami.

Z uwagi na fakt, że realizacja inwestycji wiązać się będzie z m.in. z prowadzeniem robót ziemnych w wyniku których mogą powstawać zagłębienia terenu z gromadzącą się w nich wodą, tworząc w ten sposób potencjalne siedliska wykorzystywane przez płazy do rozrodu, nałożono warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące zakrywania wykopów i stosowania barier zapobiegających przedostawaniu się płazów na teren inwestycji. W przypadku gdy realizacja inwestycji wiązać się będzie z koniecznością naruszenia zakazów dotyczących ochrony gatunkowej zwierząt, niezbędne jest uzyskanie przez inwestora zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych. W celu eliminacji potencjalnego negatywnego oddziaływania prac budowlanych prowadzonych w sąsiedztwie zbiorników wodnych stanowiących siedlisko występowania płazów, nałożono warunek, aby w przypadku prowadzenia prac w okresie migracji płazów, stosować płotki uniemożliwiające przedostawanie się migrujących osobników na teren objęty pracami budowlanymi.

Aby wykluczyć uwięzienie małych zwierząt (głównie płazów) w obiektach infrastruktury odwadniającej określono warunek, aby wzdłuż linii, gdzie zastosowano korytka typu krakowskiego, wybudować co ok. 50 cm obustronne pochylenia, które umożliwią im swobodną migrację. W celu wyeliminowania zagrożenia ze strony separatorów czy urządzeń systemu odprowadzania wód, które mogłyby stanowić pułapki dla drobnych zwierząt, głównie dla płazów, nałożono warunek odpowiedniego zaprojektowania tych obiektów w sposób zapewniający możliwość swobodnego wydostania się zwierząt. Aby zminimalizować ewentualny negatywny wpływ inwestycji na cieki naturalne stanowiące siedliska zwierząt, zalecono pozostawienie ich w niezmienionym przebiegu i prowadzenie umocnień skarp jedynie w sytuacjach bezwzględnie koniecznych z wykorzystaniem metod i materiałów biologicznych (roślinności stabilizującej) oraz geosyntetyków zasypanych gruntem.

Po analizie raportu oś, uwzględniając zakres inwestycji i jej lokalizację w większości na terenie już zagospodarowanym i przekształconym, w obrębie funkcjonujących od wielu lat linii kolejowych oraz mając na uwadze nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia uznano, że nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, pogorszenia ich integralności lub powiązania z innymi obszarami. Nie przewiduje się również wpływu na 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 nie pełnionych, 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 przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych.

W ramach przedmiotowej inwestycji inwestor przewiduje prace remontowo-budowlane w sąsiedztwie obiektów kolejowych, które znajdują się w ewidencji bądź rejestrze zabytków. Prace te będą uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Poznaniu bądź podległymi mu urzędami na poziomie miasta lub powiatu. Dotyczy to szczególnie mostu na Warcie na linii nr 3 w km 301,423, w przypadku którego niezbędne będzie z racji na zły stan techniczny rozebranie starej podpory (filaru) położonej bliżej Garbaru.

Ponadto, wszelkie zmiany w dotychczasowym użytkowaniu terenu oraz działania inwestycyjne, związane z robotami ziemnymi w obrębie stanowisk archeologicznych, będą uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Poznaniu.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęły uwagi i wnioski złożone przez Centrum Zrównoważonego Transportu. W swoim piśmie Centrum Zrównoważonego Transportu złożyło następujące uwagi:

- obowiązek podniesienia wszystkich peronów do wartości 76 cm ponad poziom główki szyny,
- obowiązek lokalizacji wszystkich krawędzi peronowych w odległości 1675 mm od osi toru,
- obowiązek objęcia wszystkich przystanków i stacji monitoringiem telewizyjnym przemysłowej, obejmującej perony i przejścia pod torami,
- nakaz stosowania na stacjach i przystankach jako podstawowego sposobu pokonywania różnic wysokości dla komunikacji pieszej i rowerowej pochylni zamiast wind. Tylko w razie braku możliwości budowy pochylni można zastępować, a na stacjach z przystawianiem pociągów dalekobieżnych uzupełniać windami. Zakaz stosowania jako urządzeń mechanicznych do pokonywania różnic poziomów podnośników dla niepełnosprawnych, nakaz stosowania wind wyłącznie o napędzie elektrycznym, nakaz stosowania wind umożliwiających wygodne przewożenie rowerów tj. o długości wewnętrznej kabiny min. 1,9 m.

Wskazane wyżej uwagi i wnioski dotyczą kwestii technicznych, bezpieczeństwa i atrakcyjności stacji i linii kolejowej. Należy zauważyć, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest związany zakresem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nałożenie na inwestora tego typu rozwiązań stanowiłoby nieuprawnione rozszerzenie zakresu wniosku przez organ. Wobec powyższego przedmiotowe uwagi nie zostały uwzględnione.

Ponadto, w swoim piśmie Centrum Zrównoważonego Transportu wskazało konieczność zmiany nazwy przedsięwzięcia na „Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego”, oraz wyłączenia z zakresu zadania linii nr 3. Należy zaznaczyć, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest związany zarówno zakresem wniosku jak i jego nazwą i to od inwestora zależy ich brzmienie. W związku z powyższym nie uwzględniono powyższych uwag.

W uwagach zawarto również wniosek dotyczący zakazu używania określonych materiałów i wyrobów, w tym PVC. Przedmiotowa uwaga nie może być uwzględniona. Inwestor ma prawo dowolnie dobierać wyroby, które są dopuszczone do obrotu. Należy

również zauważyć, iż prowadziłoby to do ograniczenia konkurencyjności i wykraczałoby poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie wielkopolskim w odległości ponad 120 km od granicy z Niemcami. Zgodnie z posiadanym stanem wiedzy oraz przedstawionym oddziaływaniem dotyczącym: zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego oraz hałasu w środowisku, związanymi z modernizacją oraz eksploatacją Poznańskiego Węzła Kolejowego stwierdzono, iż zasięg jest relatywnie niewielki i nie osiągnie granic państwa. Również w stosunku do oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko wód powierzchniowych i podziemnych, nie wystąpią oddziaływania transgraniczne. Ze względu na zakres oddziaływania inwestycji oraz jego lokalizację względem granic państwa, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Ze względu na szczegółowy opis planowanej inwestycji oraz stosowanych 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 1 *ustawy o oś.*, 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 o oś.*

Uwzględniając powyższe, stwierdza się, iż realizacja przedsięwzięcia nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, jeśli spełnione będą warunki określone w *raporcie o oś* oraz w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy o oś* organ podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wniesione za pośrednictwem tut. organu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załączniki do decyzji:
nr 1 - charakterystyka przedsięwzięcia

Załączono dowód wpłaty opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za złożenie dokumentu stwierdzającego udzielenie pełnomocnictwa w kwocie odpowiednio 205 zł i 34 zł, na podstawie art. 1 ust 1 pkt 1) lit. a) i pkt 2 oraz art. 5 ust. 1 *ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2015 r. poz. 783, z późn. zm.)*.

Otrzymują:

I. Strony postępowania, pełnomocnicy:

1. Tomasz Gutkowski Sener Sp. z o.o. al. Jerozolimskie 202 02-486 Warszawa – pełnomocnik PKP PLK S.A.
2. Strony zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

II. Pozostali:

3. Starosta Powiatu Poznańskiego, zgodnie z art. 86a *ustawy o oś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji),
4. Prezydent Miasta Poznania, wykonujący zadania starosty, zgodnie z art. 86a *ustawy o oś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji),
5. Aa.

Do wiadomości:

- I. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu, ul. Noskowskiego 23 61-705 Poznań

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Poznaniu

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.28, z dnia 29.06.2016 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystykę przedsięwzięcia polegającego na przystosowaniu Poznańskiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu, sporządzono na podstawie przedstawionego *raportu oos* i jego uzupełnień.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowych wchodzących w skład Poznańskiego Węzła Kolejowego (PWK). Poznański Węzeł Kolejowy zlokalizowany jest głównie na obszarze miasta Poznań oraz częściowo w granicach ościennych miast i gmin, tj.: w mieście Poznań, gminie Komorniki, gminie Swarzędz, gminie Rokietnica, mieście Luboń, gminie Suchy Las. Zakres opracowania obejmuje linie: nr 3 Swarzędz – Poznań Junikowo od km 290,340 do km 313,092, nr 272 Poznań Krzesiny – Poznań Główny ok. km 190,900 do km 201,361, nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka od km -0,873 do km 11,798, nr 353 Poznań Wschód – Kobylnica od km -0,910 do km 9,044, nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica od km -0,005 do km 15,979, nr 395 Zieliniec – Kiekrz od km 0,000 do km 20,886, nr 801 Poznań Starołęka – Poznań Górczyn od km 0,002 do km 4,126, nr 802 Poznań Starołęka – Luboń od km 0,000 do km 4,453, nr 803 Poznań Piątkowo – Suchy Las od km -1,055 do km 1,145, nr 804 Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska od km 0,311 do km 1,822, nr 805 Swarzędz – Stary Młyn od km 0,000 do km 1,435, nr 806 Poznań Franowo PFD – Nowa Wieś Poznańska od km 0,000 do km 4,082, nr 823 Poznań Franowo PFD – Stary Młyn od km 0,000 do km 4,714, nr 824 Pokrzywno – Poznań Franowo PFD od km -0,052 do km 2,481, nr 984 Poznań Franowo PFB – Poznań Franowo PFA od km 0,000 do km 2,680. Linia nr 3 a także linia nr 272 zaliczone są do linii magistralnych, ponadto stanowią fragment ciągu komunikacyjnego ujętego w umowie międzynarodowej AGC („Umowa Europejska o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych”) i AGTC („Umowa Europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących”). Przedsięwzięcie realizowane będzie w wariantcie Opcja 3. W ramach przedsięwzięcia przewidziano wykonanie prac na trasie linii w zakresie układu torowego, obiektów inżynierskich, przejazdów kolejowych, obiektów kubaturowych, obiektów obsługi podróżnych, sieci trakcyjnej, wykonanie linii potrzeb nieatrakcyjnych a także elementów elektroenergetyki do 1 KV, przebudowę/budowę tras kablowych przewidzianych dla kontroli ruchu i nadzoru wraz z systemem sygnalizacji (urządzenia SRK, DSAT, ERTMS/ECTS), wykonanie systemu łączności i przesyłania danych, wycinkę zieleni oraz przebudowę sieci instalacyjnych i kablowych na etapie likwidacji kolizji i przygotowania terenu oraz rozbiórkę istniejącego zagospodarowania terenu pozostającego w kolizji z zakresem przedsięwzięcia.

Rodzaj technologii

Na terenie PWK inwestor przewiduje wykonanie odwodnienia układu torowego, które będzie realizowane zgodnie ze standardami kolejowymi za pomocą rowów przytorowych, drenów, drenokolektorów, zbieraczy i kolektorów. Poszczególne systemy odwodnienia będą dobrane w zależności od panujących warunków gruntowych w podtorzu oraz możliwości technicznych ich wbudowania. Ciągi drenarskie lokalizowane będą wzdłuż ścianek peronowych oraz w międzytorzu, w zależności od rozstawu torów i możliwości lokalizacji

kolektorów poza skrajnią poziomą. Na długości instalacji odwodnienia wykonane zostaną studzienki rewizyjne, wyposażone w osadniki. W miejscach, gdzie obecnie funkcjonuje odwodnienie wgłębne, zakłada się remont bądź przebudowę istniejącego systemu kanalizacyjnego. W przypadku braku możliwości grawitacyjnego odprowadzenia wód opadowych do odbiornika, zostaną wykonane przepompownie wód deszczowych. Wody opadowe będą odprowadzane do odbiorników: rowów i studni chłonnych, kanałów melioracyjnych oraz istniejącej kanalizacji deszczowej. Na linii nr 3 i 394 zostanie przeprowadzony przegląd urządzeń odwodnienia a w razie konieczności - czyszczenie osadników w studzienkach oraz naprawa uszkodzonych elementów.

Zakres prac dla przedmiotowego przedsięwzięcia na poszczególnych liniach:

1. LINIA NR 3, ODCINEK SWARZĘDZ – POZNAŃ JUNIKOWO

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – $V_p = 80-160$ km/h,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 80$ km/h,

Na stacji Swarzędz w torach linii 3 wbudowane zostaną rozjazdy, umożliwiające zjazd wybranych pociągów pasażerskich w kierunku stacji Poznań Franowo z prędkością maksymalną 100 km/h. Za stacją Swarzędz do stacji Poznań Wschód nie przewiduje się zmiany istniejącego układu geometrycznego w planie i profilu, a roboty polegać będą na bieżącym utrzymaniu linii, pozwalającym na prowadzenie ruchu z obecnie dopuszczalnymi prędkościami i naciskami osi.

Obiekty inżynierskie

Projektem objęto 43 obiekty inżynierskie.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	291,401	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
2	291,581	przejście pod torami	remont	
3	292,505	ściana oporowa	remont	
4	292,541	przepust	remont	
5	292,897	wiadukt	remont	
6	293,665	przepust	remont	
7	293,963	most	przebudowa	oczyszczenie powierzchni przęsła i przyczółka od strony Swarzędza z rdzawych zacieków oraz lokalna naprawa zabezpieczenia antykorozyjnego, przebudowa przyczółka od strony Poznania, uporządkowanie otoczenia
8	294,955	przejście pod torami	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
9	295,313	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
10	296,687	przejście pod torami	remont	
11	298,272	przepust	remont	
12	299,042	przejście pod torami	remont	
13	299,421	przepust	remont	
14	300,252	wiadukt	remont	
15	300,313	wiadukt	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
16	300,700	most	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia,
17	301,114	most	remont	uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
18	301,170	wiadukt	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
19	301,423	most	przebudowa	rozbiórka nieużytecznej podpory pośredniej w korycie rzeki, oczyszczenie konstrukcji stalowej oraz przyczółków z rdzawych nalotów oraz lokalna naprawa zabezpieczenia antykorozyjnego, naprawa umocnienia skarpy przez uzupełnienie ubytków betonem, uporządkowanie otoczenia
20	301,521	wiadukt	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
21	301,610	przejście pod torami	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
22	301,851	przejście pod torami	przebudowa	
23	302,183	wiadukt	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia,
24	302,408	wiadukt	remont	uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
25	302,724	wiadukt	remont	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
26	302,975	wiadukt	bieżące utrzymanie	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
27	302,985	ściana oporowa	remont	
28	303,304	wiadukt	remont	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
29	303,314	ściana oporowa	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
30	304,639	przejście pod torami	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
31	306,378	wiadukt	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia,
32	306,403	wiadukt	remont	uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
33	307,339	wiadukt	remont	
34	307,402	wiadukt	remont	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
35	307,726	wiadukt	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia,
36	307,995	wiadukt	bieżące utrzymanie	uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
37	308,285	przepust	remont	
38	308,497	wiadukt	remont	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
39	309,152	przejście pod torami	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia,
40	310,660	przepust	remont	uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
41	311,185	przepust	remont	
42	311,427	przejście pod torami	remont	
43	311,932	przepust	remont	

Przejazdy kolejowe

Projektem objęto 5 przejazdów w poziomie szyn. Na przejazdach w km ok. 298,037, ok. 298,853 i ok. 299,660 zakres prac przewiduje rewitalizację, natomiast w km ok. 310,393 i ok. 312,845 nastąpi bieżące utrzymanie.

Obiekty kubaturowe

Projektem objęto remont 2 obiektów: nastawnię POA w km ok. 305,300 i Strażnicę przejazdową nr 311 w km ok. 310,400.

Obiekty obsługi podróżnych

W ramach inwestycji inwestor przewiduje rozbiórkę istniejących peronów i budowę nowych normatywnych o długości i szerokości dostosowanej do projektowanych prędkości. Perony wyposażone będą w wiaty, obiekty małej architektury i obiekty informacji podróżnych. Dojścia w poziomie torów dostosowane będą do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

W ramach przedsięwzięcia na linii nr 3 przewiduje się przebudowę 1 przystanku osobowego Poznań Garbary oraz budowę 1 nowego przystanku Poznań Miłostowo. Dla obiektów: stacje Swarzędz, Poznań Wschód, Poznań Górczyn oraz przestanków osobowych Poznań Junikowo i Poznań Antoninek zakres prac przewiduje bieżące utrzymanie.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się wymianę sieci trakcyjnej.

2. LINIA NR 272, ODCINEK POZNAŃ KRZESINY – POZNAŃ GŁÓWNY

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – $V_p = 80-120$ km/h,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_p = 80$ km/h,

Na stacji Poznań Starołęka przewidziano kompleksową modernizację z wbudowaniem rozjazdów, które umożliwią jazdę pociągów pasażerskich z kierunku stacji Poznań Franowo z prędkością maksymalną 100 km/h.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 8 obiektów inżynieryjnych.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	192,048	przepust	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
2	196,020	przejście pod torami	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
3	196,254	most	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
4	196,609	wiadukt	bieżące utrzymanie	
5	196,835	wiadukt	bieżące utrzymanie	
6	197,104	wiadukt	bieżące utrzymanie	
7	197,668	przejście pod torami	nowy obiekt	budowa nowego obiektu inżynieryjnego
8	198,431	wiadukt	likwidacja	

Przejazdy kolejowe

Projektem objęto 7 przejazdów w poziomie szyn, z czego dla 6 przejazdów w km ok. 191,244, ok. 191,678, ok. 192,725, ok. 193,509, ok. 194,026 i ok. 196,047 inwestor przewiduje bieżące utrzymanie natomiast przejazd w km ok. 197,664 zostanie zlikwidowany.

Obiekty kubaturowe

Projektem objęto remont trzech obiektów: Poznań Krzesiny – nastawnia PKR w km ok. 193,372, Poznań Starołęka – Nastawnia Dysponująca PS w km ok. 195,805, Poznań Starołęka – Straznica przejazdowa nr 196 w km ok. 196,047.

Obiekty obsługi podróżnych

W ramach przedsięwzięcia na linii nr 272 przewiduje się bieżące utrzymanie stacji Poznań Krzesiny i Poznań Starołęka oraz przystanku osobowego Poznań Dębina.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się wymianę sieci trakcyjnej.

3. LINIA NR 352, ODCINEK SWARZĘDZ – POZNAŃ STAROLEKA

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – $V_p = 60-100$ km/h,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 60-80$ km/h,

Na stacji Swarzędz przewidziano nieznaczne korekty w zachodniej głowicy rozjazdowej, które umożliwią wjazd pociągów z toru nr 2 linii 352 na tory główne zasadnicze linii nr 3. Na znacznej długości linii przewiduje się kompleksową wymianę nawierzchni kolejowej, z wbudowaniem nowych podkładów strunobetonowych, nowych szyn typu 60E1, wraz z oczyszczeniem i uzupełnieniem podsypki tłuczniowej.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 9 obiektów inżynieryjnych.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	3,218	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
2	3,844	wiadukt kolejowy	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barier, schodów skarpowych
4	6,240	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
5	8,380	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
6	8,697	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
7	8,904	przepust	likwidacja	
8	9,103	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
9	9,298	przepust	przebudowa	

Przejazdy kolejowe

Projektem objęto 7 przejazdów w poziomie szyn, w tym 6 rewitalizacji w km ok. 4,250, ok. 4,560, ok. 4,580, ok. 5,220, ok. 5,542 i ok. 8,210 oraz budowę przejścia w km ok. 5,791.

Obiekty kubaturowe

Inwestor przewidział remont 7 obiektów: P. Odg. Pokrzywno – nastawnia PK + przełącznikownia km ok. 0,052, P.O. Nowa Wieś Poznańska – Nastawnia Nwp + przełącznikownia km ok. 2,804, Poznań Franowo – Nastawnia Dysponująca Pfd km ok. 2,481, Poznań Franowo – Nastawnia Dysponująca Pfc km ok. 4,300, Poznań Franowo – Nastawnia Dysponująca Pfb km ok. 6,760, Poznań Franowo – Nastawnia Dysponująca Pf2-3 km ok. 5,650, Poznań Franowo – Nastawnia Dysponująca Pfa km ok. 4,350.

Obiekty obsługi podróżnych

Inwestor przewiduje rozbiórkę istniejących peronów i budowę nowych normatywnych o długości ok. 200-300 m o szerokości dostosowanej do projektowanych prędkości. Perony wyposażone będą w wiaty, obiekty małej architektury, informacji podróżnych. Dojścia w poziomie torów dostosowane zostaną do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. W ramach przedsięwzięcia przebudowana zostanie stacja Poznań Franowo oraz wybudowany zostanie nowy przystanek osobowy w km ok. 5,791.

Sieć trakcyjna

Wybudowana zostanie nowa sieć trakcyjna w torach głównych zasadniczych.

4. LINIA NR 353, ODCINEK POZNAŃ WSCHÓD – KOBYLNICA

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – $V_p = 100-140$ km/h,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 70-80$ km/h,

Przewiduje się na linii objętej opracowaniem utrzymywanie istniejącej prędkości maksymalnej, wynoszącej 140 km/h (za wyjątkiem stacji Poznań Wschód, gdzie prędkość maksymalna wynosi 100 km/h). Przewiduje się wykonywanie na linii zabiegów utrzymaniowych, które umożliwią utrzymanie obecnych parametrów eksploatacyjnych.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 10 obiektów inżynieryjnych.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	0,817	wiadukt kolejowy	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
2	1,212	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
3	1,479	wiadukt kolejowy	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barier, schodów skarpowych
4	2,943	Przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmuje m.in.:
5	3,490	wiadukt kolejowy	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barierek, schodów skarpowych
6	3,532	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
7	4,320	wiadukt kolejowy	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
8	4,900	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
9	7,056	przepust	remont	
10	8,893	przepust	remont	

Przejazdy kolejowe

Dla przejazdów w poziomie szyn zlokalizowanych w km ok. 0,252, ok. 2,724, ok. 3,119, ok. 4,639, ok. 6,225, ok. 7,532, ok. 8,714 przewidziano rewitalizację.

Obiekty kubaturowe

Nastawnia KO + Przekątnikownia zostanie wyremontowana.

Obiekty obsługi podróżnych

Istniejące perony zostaną rozebrane i wybudowane nowe dostosowane do projektowanych prędkości. Perony wyposażone zostaną w wiaty, obiekty małej architektury, informacji podróżnych. Dojścia w poziomie torów dostosowane do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. W ramach przedsięwzięcia przebudowana zostanie stacja Kobylnica oraz przystanek osobowy Ligowiec.

Sieć trakcyjna

Inwestor przewiduje budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych i dla przejazdów rozjazdowych.

5. LINIA NR 394, ODCINEK POZNAŃ KRZESINY – KOBYLNICA

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – $V_p = 80 - 120$ km/h,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 80$ km/h,

Prace polegać będą na kompleksowej wymianie nawierzchni. Roboty umożliwią przywrócenie maksymalnej prędkości na poziomie 80 – 120 km/h za wyjątkiem stacji Poznań Franowo, na długości której odcinkowo wystąpi konieczność ograniczenia prędkości do 60 km/h oraz do 40 km/h (jazda na kierunek zwrotny rozjazdu).

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 9 obiektów inżynieryjnych.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmuje m.in.
-----	--------	----------------	-------------	--

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmuje m.in.
1	2,122	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
2	9,225	przepust	przebudowa	
3	10,254	wiadukt kolejowy	przebudowa	
4	10,504	most	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
5	10,802	wiadukt kolejowy	remont	
6	11,028	przepust	likwidacja	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
7	11,522	przepust	przebudowa	
8	12,066	przepust	przebudowa	
9	13,354	przepust	przebudowa	

Przejazdy kolejowe

Projektem objęto 6 przejazdów w poziomie szyn. W km ok. 6,900 i ok. 7,060 zakres prac przewiduje bieżące utrzymanie, a w km ok. 9,726, ok. 11,326, ok. 11,928 i ok. 14,825 zakres prac przewiduje rewitalizację.

Obiekty kubaturowe

W budynkach p.o. Zieliniec + Nastawnia ZI + Przekątnikownia w km ok. 12,200 oraz p. odg. Stary Młyn Nastawnia SM w km 10,200 przeprowadzony zostanie remont.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

6. LINIA NR 395 ZIELINIEC – KIEKRZ

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – $V_p = 90 - 120$ km/h,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 80$ km/h,

Na linii 395 wykonane zostaną prace rewitalizacyjne polegające na kompleksowej wymianie nawierzchni na znacznej długości linii. Roboty umożliwią przywrócenie maksymalnej prędkości na poziomie 90 – 120 km/h. Przewiduje się także nieznaczne korekty układu geometrycznego w planie i profilu, a także wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem podtorza.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 25 obiektów inżynieryjnych.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmuje m.in.:
1	1,508	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
2	2,695	most	remont	
3	5,400	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
4	5,716	wiadukt	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i
5	6,146	most	remont	
6	7,402	wiadukt	remont	

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
7	8,179	wiadukt	remont	odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
8	8,647	wiadukt	remont	
9	8,656	wiadukt	remont	
10	8,672	przepust	remont	
11	9,020	przepust	remont	
12	9,481	przepust	remont	
13	10,286	przepust	remont	
14	11,229	przepust	remont	
15	13,273	most	remont	
16	14,038	przepust	remont	
17	14,478	przepust	remont	
18	15,403	wiadukt	remont	
19	15,504	przepust	remont	
20	15,802	wiadukt	remont	
21	17,025	przepust	remont	
22	17,467	most	remont	
23	19,082	most	remont	
24	19,640	przepust	remont	
25	20,200	most	bieżące utrzymanie	
				usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barier, schodów skarpowych.

Przejazdy kolejowe

Projektem objęto 11 przejazdów w poziomie szyn. W km ok. 17,669 przejazd zostanie zlikwidowany natomiast na przejazdach w km ok. 9,409, ok. 10,200, ok. 10,530, ok. 11,400, ok. 11,788, ok. 12,640, ok. 14,707, ok. 16,500, ok. 18,488, ok. 19,440 zostanie przeprowadzona rewitalizacja.

Obiekty kubaturowe

Dla 2 budynków leżących przy linii 395 przewidziano remont: Koziegłowy – Nastawnia Dysponująca KG w km ok. 3,400 oraz Poznań Piątkowo – Nastawnia Dysponująca + Przekątnikowania w km ok. 14,700.

Obiekty obsługi podróżnych

W ramach przedsięwzięcia wybudowany zostanie nowy przystanek osobowy Poznań Uniwersytet w km ok. 11,662 z peronami o długości i szerokości dostosowanej do projektowanych prędkości. Perony wyposażone będą w wiaty, obiekty małej architektury, informacji podróżnych. Dojścia w poziomie torów dostosowane do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Na stacjach Koziegłowy, Poznań Piątkowo i Kiekrz przeprowadzone zostanie bieżące utrzymanie linii.

SIEĆ TRAKCYJNA

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych i dla przejazdów rozjazdowych.

7. LINIA NR 801 POZNAŃ STAROLEKA – POZNAŃ GÓRCZYN

Układ torowy

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 60 \text{ km/h}$,

Dla linii 801 przewiduje się wykonanie zabiegów rewitalizacyjnych, które umożliwią kursowanie pociągów bez ograniczeń prędkości i bez ograniczeń maksymalnego nacisku osiowego.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 4 obiekty inżynieryjne.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	0,910	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
2	0,997	przepust	remont	
3	1,267	przepust	remont	
4	1,697	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa

Przejazdy kolejowe

Projektem objęto 4 przejazdy w poziomie szyn, w km ok. 1,546 (tor nr 1), ok. 1,548 (tor nr 2), ok. 1,991 i ok. 2,060, dla których zostanie przeprowadzona rewitalizacja.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej.

8. LINIA NR 802 POZNAŃ STAROLEKA – LUBOŃ

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 70\text{-}80 \text{ km/h}$,

Prace w torach linii polegać będą na kompleksowej wymianie nawierzchni na znacznej długości linii tj. wykonanie robót rewitalizacyjnych. Roboty umożliwią przywrócenie maksymalnej prędkości na poziomie 70 – 80 km/h. Przewiduje się także nieznaczne korekty układu geometrycznego w planie i profilu. Przewiduje się wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem podtorza.

Przejazdy kolejowe

W ramach inwestycji zostanie przeprowadzona rewitalizacja dwóch przejazdów w poziomie szyn w km ok. 0,728 i ok. 0,849.

Obiekty obsługi podróżnych

Zakres robót przewiduje bieżące utrzymanie stacji Luboń k/Poznań.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

9. LINIA NR 803 POZNAŃ PIĄTKOWO – SUCHY LAS

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 80 \text{ km/h}$,

Przewiduje się wykonanie robót rewitalizacyjnych tj. kompleksowej wymianie nawierzchni na znacznej długości linii. Przewiduje się wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem podtorza.

Obiekty inżynieryjne

W ramach rewitalizacji przedmiotowej linii przewidziano remont przepustu w km ok. 1,040.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

10. LINIA NR 804 POZNAŃ ANTONINEK – NOWA WIEŚ POZNAŃSKA

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 40$ km/h,

Przewiduje się wykonanie robót rewitalizacyjnych w torze linii 804. Prace polegać będą na kompleksowej wymianie nawierzchni i wzmocnieniu podtorza.

Przejazdy kolejowe

Przewiduje się rewitalizację przejazdu w km ok. 0,709 linii.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

11. LINIA NR 805 SWARZĘDZ – STARY MŁYN

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 60$ km/h,

Przewiduje się wykonanie robót rewitalizacyjnych w torze linii 805. Prace polegać będą na kompleksowej wymianie nawierzchni i wzmocnieniu podtorza.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 3 obiekty inżynieryjne.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	0,514	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
2	0,641	wiadukt	remont	
3	0,895	wiadukt	remont	

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

12. LINIA NR 806 POZNAŃ FRANOWO PFD – NOWA WIEŚ POZNAŃSKA

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 60$ km/h,

Przewiduje się wykonanie kompleksowej wymiany nawierzchni w torze linii 806 i wzmocnienie podtorza.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

13. LINIA NR 823 POZNAŃ FRANOWO PFD – STARY MŁYN

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 60$ km/h,

W ramach robót rewitalizacyjnych przeprowadzone zostaną prace polegające na kompleksowej wymianie nawierzchni. Przewiduje się również wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem podtorza.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 7 obiektów inżynieryjnych.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	0,453	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
2	0,603	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
3	2,075	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
4	2,990	wiadukt	remont	
5	3,638	przepust	remont	
6	3,956	wiadukt	remont	
7	4,271	wiadukt	remont	

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

14. LINIA NR 824 POKRZYWNO – POZNAŃ FRANOWO PFD

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 60$ km/h,

Przewiduje się wykonanie kompleksowej wymiany nawierzchni w torze linii 824. Przewiduje się wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem podtorza.

Obiekty inżynieryjne

Projektem objęto 8 obiekty inżynieryjne.

Lp.	Km ok.	Rodzaj obiektu	Rodzaj prac	Szczegółowy zakres prac obejmie m.in.:
1	0,315	przepust	remont	czyszczenie i malowanie, wymiana wyposażenia, uzupełnianie ubytków betonu, powierzchniowe zabezpieczenie antykorozyjne, wykonanie izolacji i odwodnienia, naprawa/wymiana urządzeń dylatacyjnych, wzmocnienie konstrukcji
2	0,577	przepust	likwidacja	
3	0,790	przepust	likwidacja	
4	1,008	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
5	1,164	przepust	likwidacja	
6	1,425	przepust	likwidacja	
7	1,603	przepust	przebudowa	rozbiórka części lub całości istniejącego obiektu i odbudowa
8	2,241	przepust	bieżące utrzymanie	usunięcie powierzchniowych nieczystości, roślinności, mułu, udrożnienie przepustów, montaż brakujących elementów balustrad, barier, schodów skarpowych

Przejazdy kolejowe

Zakres prac obejmuje rewitalizację przejazdów w km ok. 0,550, ok. 2,250 oraz ok. 2,354 a także modernizację przejazdu w km ok. 0,060.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

15. LINIA NR 984 POZNAŃ FRANOWO PFB – POZNAŃ FRANOWO PFA

Układ torowy

Przyjęto następujące założenia:

- Maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – brak ruchu pasażerskiego,
- Maksymalna prędkość pociągów towarowych – $V_t = 60$ km/h,

Przewiduje się wykonanie robót rewitalizacyjnych w torze linii 984. Prace polegać będą na kompleksowej wymianie nawierzchni. Przewiduje się wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem podtorza.

Przejazdy kolejowe

Projektem objęto przeprowadzenie rewitalizacji 3 przejazdów w poziomie szyn zlokalizowanych w km ok. 0,2920, ok. 1,470 i ok. 1,820.

Sieć trakcyjna

Przewiduje się budowę nowej sieci trakcyjnej dla torów głównych.

16. POZOSTAŁE BRANŻE

W ramach opcji preferowanej dla wszystkich odcinków linii kolejowych objętych zakresem przedsięwzięcia inwestor przewidział wykonanie następujących prac prowadzonych w obrębie terenu kolejowego zamkniętego.

Linie potrzeb nietrakcyjnych

W ramach modernizacji przyjęto:

- wymianę odcinków będących w złym stanie technicznym. Wymianie podlegać będą konstrukcje słupowe będące w złym stanie technicznym, przewody wykazujące zużycie i ubytki mechaniczne oraz słupowe stacje transformatorowe ze zniszczonymi konstrukcjami wsporczymi i transformatorami generującymi duże straty przesyłowe.
- budowę kablowych odcinków LPN w obrębie modernizowanych przystanków i stacji kolejowych. W zakresie objętym budową kablowych odcinków LPN planuje się również wymianę (lub zabudowę nowych) stacji transformatorowych.

Elektroenergetyka do 1 kV

W ramach prac przyjęto:

- wymianę urządzeń i przyłączy będących w złym stanie technicznym. Wymianie podlegać będą zewnętrzne rozdzielnice wykazujące rozszczelnienia konstrukcji bądź wykazujące postępującą korozję; przyłącza kablowe bądź napowietrzne generujące duże straty przesyłowe oraz wymagające dużych nakładów eksploatacyjnych. Wymianą objęte są również układy pomiaru zużycia energii elektrycznej, których okres prawidłowej pracy dobiega końca. Wymianie poddane będą również rąćciowe źródła światła oraz latarnie z bardzo złym stanie technicznym zabudowane na peronach i terenach zewnętrznych.
- demontaż istniejących i budowę nowych urządzeń w obrębie modernizowanych stacji i przystanków kolejowych oraz zlokalizowanych w bezpośrednim ich sąsiedztwie przejazdów kolejowych.

Kontrola ruchu i nadzór wraz z systemem sygnalizacji (urządzenia SRK, DSAT, ERTMS / ECTS)

W ramach modernizacji przewiduje się:

- wymianę urządzeń przytorowych i zależnościowych będących w złym stanie technicznym,
- zabudowę nowych urządzeń przytorowych w przypadkach, gdy przebudowa posterunku, przejazdu lub szlaku wymusza takie rozwiązanie,
- budowę lub przebudowę tras kablowych dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przypadku, gdy przebudowa posterunku, przejazdu lub szlaku (w tym przebudowa obiektów kubaturowych) wymusza takie rozwiązanie,
- budowę lub przebudowę urządzeń zależnościowych w przypadku, gdy przebudowa posterunku, przejazdu lub szlaku (w tym przebudowa obiektów kubaturowych) wymusza takie rozwiązanie.

Rozwiązania chroniące środowisko

System odwodnienia będzie kontrolowany i utrzymywany w należyтым stanie technicznym; uszkodzenia systemu będą niezwłocznie naprawiane. Odwodnienie prowadzone będzie z wykorzystaniem: rowów przytorowych trawiastych i umocnionych, drenów i drenokolektorów, zbieraczy, studni chłonnych.

W okolicach przejścia linii kolejowej nr 272 przez obszar ochrony pośredniej ujęcia wody Dębina wykonane zostaną obustronne szczelne rowy, a na ich końcach wykonane zostaną urządzenia podczyszczające w postaci osadników.

Przy wykonywaniu robót ziemnych warstwa urodzajna gleby zostanie odłożona w pryzmach poza obszarem prowadzonych robót. Niezanieczyszczona gleba i inne materiały występujące w stanie naturalnym wydobyte w trakcie robót budowlanych oraz materiały pozyskane z przebudowy nasypów linii w miarę możliwości będą wykorzystane ponownie na terenie inwestycji.

Podczas remontu i przebudowy mostów, w szczególności podczas prac rozbiórkowych, inwestor będzie unikał wprowadzenia ciężkiego sprzętu w koryto rzeki.

Do konserwacji rozjazdów oraz do odchwaszczania torowiska stosowane będą substancje biodegradowalne.

Wytwarzane odpady będą magazynowane selektywnie w wydzielonych miejscach.

Odpady niebezpieczne małowabarytowe i ciekłe magazynowane będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nim odpadów, w sposób zabezpieczający przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe magazynowane będą w sposób uniemożliwiający bezpośredni kontakt z gruntem np. na nieprzepuszczalnej folii.

Drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy, które uznane zostaną za odpady, poddawane będą badaniom na zawartość substancji niebezpiecznych.

Drzewa i krzewy zostaną usunięte poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 15 marca do 15 lipca, a w przypadku konieczności wykonania wycinki w tym terminie, realizowana będzie po stwierdzeniu, że w miejscu jej wykonania nie występują gatunki ptaków objęte ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt objętych ochroną.

Nieprzeznaczone do wycinki drzewa w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, na czas prowadzenia robót, zostaną odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi np. poprzez otulenie pni matami słomianymi. Odsłonięte systemy korzeniowe drzew zostaną zabezpieczone przed przesuszaniem.

Przed wycinką drzew i krzewów, przeprowadzona zostanie kontrola drzewostanu i zakrzewień przeznaczonych do wycinki pod kątem występowania gatunków zwierząt objętych ochroną.

Miejsca postoju środków transportu, maszyn i sprzętu budowlanego będą lokalizowane na terenach o utwardzonej nawierzchni lub zabezpieczonych przed przenikaniem substancji szkodliwych do środowiska gruntowo – wodnego.

Tankowanie środków transportu, maszyn i sprzętu budowlanego a także uzupełnianie płynów eksploatacyjnych prowadzone będzie poza placem budowy, w miejscach do tego wyznaczonych i zabezpieczonych przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu.

W przypadku braku możliwości zapewnienia węzła sanitarnego podłączonego do kanalizacji sanitarnej zaplecze budowy wyposażone zostanie w szczelne systemy sanitarne wraz z serwisem obsługi.

Plac budowy, zaplecze budowy, miejsca postoju maszyn oraz obszary baz materiałowych wyposażone zostaną w sorbenty do chemicznego strącania i unieszkodliwiania substancji niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego. W przypadku wystąpienia wycieku będzie on natychmiast neutralizowany.

Dojazd do placu budowy będzie realizowany w pierwszej kolejności z wykorzystaniem istniejących dróg.

Zaplecza budowy oraz inne punkty obsługi technicznej nie będą lokalizowane: na terenie obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w sąsiedztwie cieków i podmokłych dolin, w sąsiedztwie kompleksów leśnych.

W przypadku lokalizacji zaplecza budowy na terenie nie utwardzonym, teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

Wykopy, doły i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt będą zakrywane lub będą stosowane tymczasowe bariery ograniczające wchodzenie w ich obręb zwierząt. Miejsca te będą kontrolowane pod kątem występowania zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ich obecności, wylapywane i wypuszczane w odpowiednim dla nich siedlisku, poza terenem budowy.

W przypadku prowadzenia prac ziemnych w okresie od 1 marca do 1 października na wybranych odcinkach, wzdłuż nasypu kolejowego zastosowane zostaną płotki odgradzające miejsce realizacji inwestycji, które uniemożliwią migrację płazów i gadów na teren objęty działaniem inwestycyjnym.

Most w km 13,273 linii nr 395 dostosowany zostanie do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt małych poprzez wyniesienie istniejącego suchego tarasu w stosunku do stanu istniejącego oraz łagodne wyprofilowanie jego połączeń ze skarpami nasypu.

Rowy umocnione zlokalizowane wzdłuż linii nr 272 od km 194,05 do km 196,000 i linii nr 394 od km 11,750 do km 12,010, gdzie zastosowano tzw. korytka krakowskie, zostaną dostosowane do stanu umożliwiającego pokonywanie ich przez płazy i inne małe zwierzęta, poprzez wbudowanie dwustronnych pochyleń umożliwiających migrację płazów i drobnych zwierząt.

Wszelkie urządzenia mogące stanowić pułapki dla drobnych zwierząt, takie jak separatory, czy urządzenia związane z odprowadzaniem wód, zostaną zaprojektowane w sposób zapewniający możliwość wydostania się z nich zwierząt.

Cieki naturalne będą pozostawione w niezmienionym przebiegu, a wszelkie umocnienia (ubezpieczenia) skarp będą wykonywane tylko w sytuacjach bezwzględnie koniecznych.

Przy wykonywaniu umocnień w pierwszej kolejności będą rozważane metody i materiały biologiczne takie jak: roślinności stabilizująca, faszyny oraz geosyntetyki zasypane gruntem.

W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, będą stosowane ekrany akustyczne i tłumiki torowe o najlepszej, dostępnej skuteczności akustycznej

Połączenia ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji będą wykonane jako szczelne.

Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, prace będą prowadzone w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00. Mają być tak prowadzone, aby nie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Poznaniu
/.../
Jolanta Ratajczak

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia: od 01.04.2016 do 21.04.2016 r.

Pieczęć urzędu
Urząd Miasta i Gminy
62-020 Swarzędz, Rynek 1

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej

INSPEKTOR
ds. Ochrony Środowiska
mgr Paulina Adamska