



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu**

Poznań, 7.09.2026 r.

WOO-II.420.62.2024.MZ.40

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670 z późn. zm.), oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691) po rozpatrzeniu wniosku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, działającej przez pełnomocnika panią Marię Zieleń, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempin”, realizowanego w województwie wielkopolskim, w powiecie śremskim, w gminie Śrem i Brodnica oraz w powiecie kościańskim, w gminie Czempin.
- II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji oraz użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 1. Zaplecza budowy, miejsca gromadzenia odpadów, bazy materiałowo-sprzętowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych:
 - a) utwardzić i uszczelnić oraz wyposażać w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować;
 - b) wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
 - c) zlokalizować na terenach o niskich walorach szaty roślinnej;
 - d) nie lokalizować:
 - na obszarach chronionych, na terenach leśnych, w dolinach cieków naturalnych, w miejscach występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych
 - na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych,
 - w bezpośrednim sąsiedztwie – nie bliżej niż 50 m od zbiorników wodnych oraz cieków, z wyłączeniem zapleczy technologicznych, niezbędnych do realizacji obiektów inżynierskich.
 2. Odpady niebezpieczne, w tym odpady ciekłe oraz płyny eksploatacyjne magazynować w szczelnych zamykanych pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie gromadzonych w nich substancji, posadowionych na uszczelnionym podłożu, w miejscu odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych; wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
 3. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów;

- w wydzielonej części pasa robót;
 - w sposób umożliwiający wykorzystanie go do prac rekultywacyjnych;
 - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
4. Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. Czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do niezbędnych potrzeb technologicznych.
 5. Odwodnienie prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych lub igłofiltrów o najmniejszej możliwej wydajności jednostkowej.
 6. W przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
 7. Podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich zabezpieczyć wody cieku przed zanieczyszczeniem. Systematycznie usuwać z koryta cieku elementy powstające z rozbiórki.
 8. Prace w ciekach lub w ich pobliżu prowadzić poza okresem zagrożenia powodziowego w sposób:
 - a) eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków;
 - b) zapewniający zachowanie stałego przepływu wód w ciekach i zachowanie ich drożności;
 - c) zabezpieczający koryta cieków przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny;
 - d) ograniczający stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego w otoczeniu gruntów niestabilnych, w trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków;
 - e) ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących; prace powodujące zmętnienie wód płynących wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe w wodzie spełniają co najmniej parametry dobrego stanu lub potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych. Przed przystąpieniem do ww. prac przeprowadzać w rejonie realizacji przedsięwzięcia (10 m od zamierzonych prac budowlanych, odległość mierzona w kierunku górnego brzegu rzeki) pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [$\text{mg O}_2/\text{l}$]. Nie prowadzić prac w ciekach lub w ich pobliżu w przypadku niespełnienia dla tego wskaźnika, co najmniej dobrego stanu lub potencjału ekologicznego. Powyższe badania udokumentować.
 9. Prace w obrębie cieków wykonywać odcinkowo, wyłącznie w okresach bezdeszczowych, przy niskich i średnich stanach wód.
 10. Do ewentualnego zasypywania ubytków w dnie i skarpach cieków powstałych w trakcie prac budowlanych lub rozbiórkowych, zastosować materiał o frakcji dostosowanej do warunków morfodynamicznych koryta tj. taki sam jak znajdujący się już w cieku, w którym są prowadzone prace budowlano-rozbiórkowe.
 11. Urobku z pogłębiania koryt cieków nie deponować na skarpach brzegowych i bliżej niż 1 m od ich szczytu.
 12. Do umacniania skarp cieków wykorzystywać w pierwszej kolejności materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.
 13. Przebudować kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne, w tym istniejące rurociągi melioracyjne, zbieracze melioracyjne oraz sączi drenarskie, w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmieniający istniejących stosunków wodnych.
 14. Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia linii kolejowej i infrastruktury towarzyszącej.
 15. Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować pozostały teren przekształcony wskutek realizacji przedsięwzięcia.
 16. Prace związane z realizacją inwestycji, wykonywane w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Dopuszcza się wykonywanie prac w rejonie terenów

objętych ochroną akustyczną w godzinach od 22:00 do 6:00 w przypadku technologii, której ciągłość pracy musi być zachowana i trwa dłużej niż 16 godzin. W takim przypadku, prowadzić monitoring hałasu, aby wykazać dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska oraz poinformować okoliczną ludność z min. 3-dniowym wyprzedzeniem w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości o planowanych w porze nocy pracach.

17. Zlikwidować następujące ekrany akustyczne w ciągu linii kolejowej nr 271:
 - EK29Pa, kilometraż linii nr 271: 132.483-132.546, wysokość 5m,
 - EK29Pb, kilometraż linii nr 271: 132.535-132.736, wysokość 5m.
18. Zapewnić stały monitoring stanu technicznego ekranu akustycznego, w tym uszkodzeń i ubytków mających wpływ na zmniejszenie ich skuteczności akustycznej. Stwierdzone nieprawidłowości niezwłocznie usuwać, nie dłużej jednak niż w ciągu 6 miesięcy od chwili stwierdzenia nieprawidłowości.
19. Wycinkę drzew i krzewów rosnących poza obszarem opisanym w § 1a Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1247 z późn. zm.), ograniczyć do maksymalnie 374 drzew (515 pni) i maksymalnie 5347 m² krzewów i gatunków drzewiastych o obwodzie do 20 cm włącznie, mierzonym na wysokości 1,3 m.
20. Nie wycinać okazałych drzew wymienionych w tabeli 1, rosnących w okolicy przepustu P-18, w km 50+627 na działce o numerze ewidencyjnym 314 obręb Borowo, Gmina Czempin.

Tabela 1

Nr inwent.	Gatunek	Obwód na wysokości 1,3 m [cm]
1802	wierzba krucha	471
1819	wierzba krucha	282
1820	wierzba krucha	439
1821	wierzba krucha	471
1822	wierzba krucha	157+282+78
1826	wierzba krucha	446
1828	dąb szypułkowy	169

21. Wylesienie ograniczyć do maksymalnej powierzchni 0,9 ha.
22. Wycinkę drzew i krzewów oraz wylesienie przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
23. Zniszczenie zbiorowisk roślinnych nawiązujących do siedliska 6510 ograniczyć do maksymalnej powierzchni 0,2 ha.
24. Za wycinkę drzew rosnących poza obszarem leśnym, a także poza obszarem, o którym mowa w punkcie 20, przeprowadzić nasadzenia kompensujące straty przyrodnicze związane z wycinką drzew o obwodach mierzonych na wysokości 130 cm, w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 20 cm do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 100 cm do 200 cm, w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm do 300 cm, w stosunku 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm; nasadzeń nie realizować w ramach obowiązków właściciela lasu wynikających z art. 13 ust. 1 ustawy o lasach (Dz. U. z 2026 r. poz. 663 z późn. zm.), w szczególności obowiązku ponownego wprowadzenia roślinności leśnej po usunięciu drzewostanu.
25. Przeprowadzić nasadzenia krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów i powierzchnia rzutu koron drzew o obwodzie do 20 cm włącznie.
26. Do nasadzeń nie wykorzystywać roślin gatunków obcych.

27. Do nasadzeń zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularnie podlewać przez okres min. 3 lat.
28. Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.
29. Wycinkę drzew dziuplastych oraz drzew z wypróchnieniami poprzedzić kontrolą wykonaną przez specjalistów nadzoru przyrodniczego. Kontrolę wykonać pod kątem obecności nietoperzy i innych gatunków chronionych; w przypadku ich stwierdzenia, termin i sposób wykonania wycinki dostosować do potrzeb stwierdzonych gatunków.
30. Zamontować pod nadzorem ornitologicznym budki lęgowe lub sztuczne schronienia dla nietoperzy w liczbie nie mniejszej niż liczba stwierdzonych dziupli lub wypróchnień.
31. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychaniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych na statykę drzewa.
32. W przypadku pojawienia się migracji płazów, miejsce prowadzonych prac zabezpieczyć na czas ich trwania tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi, wkopanymi w ziemię na głębokość min. 0,1 m, o wysokości co najmniej 0,5 m nad poziomem terenu, z odgiętą krawędzią górną (przewieszką) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt.
33. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.
34. Do obsiewu używać rodzimych gatunków traw.
35. Inwestycję przeprowadzić pod udokumentowanym nadzorem przyrodniczym.

III. Określam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w szczególności w projekcie budowlanym.

1. Na odcinku w km 51+445 – 51+655 zastosować w torowisku wkładki akustyczne.
2. Zaprojektować i wykonać pochłaniające ekrany akustyczne o lokalizacji i minimalnych parametrach określonych w tabeli 2:

Tabela 2

Ip.	Oznaczenie ekranu	Strona* L-lewa P-prawa	Kilometraż		Wysokość [m]	Typ
			od	do		
1	EK1	P	32+776	32+857	2,5	pochłaniający
2	EK2	P	34+310	34+560	2,5	pochłaniający
3	EK3	P	34+670	34+789	2,5	pochłaniający
4	EK4	L	37+700	37+805	2,5	przeźroczysty
5	EK5	P	37+818	38+005	2,5	przeźroczysty

lp.	Oznaczenie ekranu	Strona* L-lewa P-prawa	Kilometraż		Wysokość [m]	Typ
			od	do		
6	EK6	L	38+238	38+300	2,5	przeźroczysty
7	EK7	L	39+200	39+261	2,0	przeźroczysty
8	EK8	L	39+748	39+889	2,5	przeźroczysty
9	EK9	L	40+140	40+268	4,0	przeźroczysty
10	EK10	P	40+138	40+264	3,0	pochłaniający
11	EK11	P	44+400	44+466	2,0	przeźroczysty
12	EK12	P	44+495	44+535	2,0	przeźroczysty
13	EK13	L	45+830	45+878	3,5	przeźroczysty
14	EK14	P	46+815	46+900	2,5	przeźroczysty
15	EK15	P	53+070	53+170	5,0	pochłaniający
16	EK16	L	53+300	53+433	6,0	pochłaniający
16	EK17	L	53+600	53+656	3,0	pochłaniający
17	EK18	P	53+450	53+490	4,0	przeźroczysty

*względem rosnącego kilometrażu

3. Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych oraz bram poza czasem ich używania.
4. Pozostawić rezerwę terenu pod ewentualne ekrany akustyczne na odcinkach linii kolejowej określonych w tabeli 3.

Tabela 3

l.p.	Oznaczenie miejsca	Strona* L-lewa, P-prawa	Kilometraż	
			od	do
1	RT1	P	37+890	37+945
2	RT2	P	37+960	38+300
3	RT3	P	51+550	51+790

*względem rosnącego kilometrażu

5. Obiekty inżynierskie (przepusty oraz mosty) zaprojektować i wykonać w sposób umożliwiający migrację płazów oraz innych małych zwierząt.
6. Obiekty mostowe oraz inne urządzenia wodne wykonywane na potrzebę przekraczania cieków, zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby nie doprowadzały do piętrzenia wód powierzchniowych przekraczanych cieków, a tym samym, aby nie stanowiły bariery migracyjnej dla fauny wodnej.
7. Obiekty mostowe i przepusty wykonać zgodnie z obliczeniami hydrologiczno-hydraulicznymi, według których określono ich minimalne światło.
8. W ramach systemu odwodnieniowego wykonać rowy o umocnionym dnie z prefabrykatów betonowych, płytkich (h=12 cm) układanych na podsypce piaskowej wraz z umocnieniem skarp rowów elementami betonowymi ułożonymi na podsypce piaskowej. Skarpy rowów nad skarpowymi elementami betonowymi umocnić poprzez humusowanie i darniowanie.

IV. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu, określając zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia jego wyników.

Wykonać jednorazowe pomiary poziomów hałasu w punktach referencyjnych na granicy terenów chronionych akustycznie, określonych zgodnie z tabelą 4.

Tabela 4

I.p.	Oznaczenie receptora	Lokalizacja	Kilometraż/Strona
1	-	dz. ew. 1232 obręb Czempień, gm. Czempień	52+650/P
2	-	dz. ew. 361/3 obręb Borowo, gm. Czempień	km 51+750/P
3	T161	dz. ew.324 obręb Borowo, gm. Czempień	km 51+500/L
4	T28	dz. ew. 65/1 obręb Szoldry, gm. Brodnica	km 46+800/P
5	T31	dz. ew. 1/19 obręb Chaławy, gm. Brodnica	km 45+870/P
6	T41	dz. ew. 3/7 obręb Manieczki, gm. Brodnica	km 40+300/P
7	T193	dz. ew. 34/5 obręb Szymanowo, gm. Śrem	km 37+980/L
8	T221	dz. ew. 132/2 obręb Psarskie, gm. Śrem	km 35+750/L

Pomiary wykonać dwukrotnie zgodnie z obowiązującą metodyką, w terminie pomiędzy 3, a 6 miesiącem od oddania przedsięwzięcia do użytkowania oraz pomiędzy 12, a 18 miesiącem od oddania przedsięwzięcia do użytkowania. W ramach pomiarów określić rodzaj terenów chronionych akustycznie, wykonać całodobowe pomiary natężenia ruchu i wskazać typy oraz liczbę pociągów. Sprawozdanie z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie nie dłuższym niż miesiąc po ich wykonaniu.

V. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

VI. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

5 grudnia 2024 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, wpłynął wniosek z 2 grudnia 2024 r. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działającej przez pełnomocnika pana Piotra Horsta, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempień”. Do wniosku załączono m.in. kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.*, w wersji papierowej; trzy egzemplarze *k.i.p.*, na informatycznych nośnikach danych z jej zapisem w formie elektronicznej; mapę ewidencyjną; załącznik graficzny sporządzony na podkładzie mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie; pełnomocnictwo dla pana Piotra Horsta. Pismem z 18 czerwca 2025 r. znak: IRRK5/13/6.2234.127.2024.IRE-03217-I.AB.17 ustanowiono nowego pełnomocnika w sprawie – panią Marikę Zieleń, którą *Regionalny Dyrektor* uznał, jako pełnomocnika do doręczeń.

Wnioskodawca zakwalifikował przedsięwzięcie do § 3 ust. 1 pkt 60 i pkt 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w nawiązaniu do § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 32, pkt 60 i pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), tj. do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzone.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), dalej *k.p.a.*, *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w przedmiotowej sprawie. Przedsięwzięcie dotyczy realizacji linii kolejowej i planowane jest w województwie wielkopolskim. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1) lit. t) oraz art. 123 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oparciu o art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, uwzględniając analizę dokumentacji, w szczególności lokalizację przedsięwzięcia, organ uznał, że stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie rozumianym jako przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu.

Na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismem z 20 grudnia 2024 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.1 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 10 stycznia 2025 r.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 16 stycznia 2025 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.3 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

Wobec faktu, że liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadamiał strony, inne niż wnioskodawca, o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia były obwieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. Ponadto o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3aa *ustawy ooś* powiadamiał Burmistrza Śremu, Wójta Gminy Brodnica i Burmistrza Gminy Czempiń.

23 stycznia 2025 r. pan Filip Nowakowski, pełnomocnik organizacji społecznej Stowarzyszenie Sympatyczni Mieszkańcy Szymanowa, wystąpił z wnioskiem o dopuszczenie ww. organizacji na prawach strony do toczącego się postępowania na podstawie art. 44 *ustawy ooś*. Pismem z 24 lutego 2025 r. *Regionalny Dyrektor* poinformował pana Filipa Nowakowskiego, iż stanowisko w sprawie uczestniczenia stowarzyszenia w postępowaniu na prawach strony organ zajmie po stwierdzeniu, czy dla danego przedsięwzięcia wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (w ramach którego prowadzi się postępowanie z udziałem społeczeństwa) oraz po uzupełnieniu wystąpienia o: pełnomocnictwo, potwierdzoną za zgodność kopię statutu stowarzyszenia oraz potwierdzenie działalności przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia przedmiotowego postępowania. Wystąpienie z 23 stycznia 2025 r. nie zostało uzupełnione o powyższe dokumenty.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2), art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś*, pismem z 20 stycznia 2025 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.5 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 31 stycznia 2025 r. znak: DN-NS.9011.153.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził opinię, w której stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania

na zdrowie ludzi. Do powyższego stanowiska *Regionalny Dyrektor* odniósł się w dalszej części przedmiotowej decyzji.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4) i art. 68 ustawy ooś, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2025 poz. 960 z późn. zm.), pismem z 20 stycznia 2025 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.4 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, dalej *Dyrektor RZGW*, z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. *Dyrektor RZGW* przedłużył termin wydania opinii w przedmiotowej sprawie do 7 marca 2025 r. jednak w wyznaczonym terminie nie wpłynęła opinia, o której mowa powyżej. W związku z powyższym, pismem z 9 kwietnia 2025 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.10 *Regionalny Dyrektor* ponownie wystąpił do *Dyrektor RZGW* z prośbą o wyrażenie opinii lub dokonanie uzgodnienia.

Na podstawie art. 50 § 1 k.p.a., pismem z 3 czerwca 2025 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.12 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia k.i.p. Pismem z 7 sierpnia 2025 r. pełnomocnik wnioskodawcy przedłożył uzupełnienie.

W związku ze złożonym uzupełnieniem k.i.p., na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4) i art. 68 ustawy ooś, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) Prawa wodnego, pismem z 26 sierpnia 2025 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.15 *Regionalny Dyrektor* przesłał uzupełnienie k.i.p. do *Dyrektora RZGW* i jednocześnie zwrócił się z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 22 grudnia 2025 r. znak: P.RZŚ.4901.8.2025.WP.5 *Dyrektor RZGW* wyraził opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2), art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 1 lit e) ustawy ooś, pismem z 26 sierpnia 2025 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.16 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z prośbą o ponowne wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 10 września 2025 r. (data wpływu 10 września 2025 r.) znak: DN-NS.9011.153.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny podtrzymał swoje stanowisko zawarte w opinii z 31 stycznia 2025 r.

Po przeanalizowaniu zgromadzonych materiałów, *Regionalny Dyrektor* uznał, że k.i.p. oraz jej uzupełnienie w dalszym ciągu nie zawierają dostatecznych informacji na temat ewentualnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. W związku z tym, na podstawie art. 50 § 1 k.p.a., pismem z 9 stycznia 2026 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.27 ponownie wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia k.i.p. Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 27 stycznia 2026 r.

W związku z powyższym, pismem z 2 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.30 oraz pismem z 2 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.62.2024.31 *Regionalny Dyrektor* wystąpił odpowiednio do *Dyrektora RZGW* oraz do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z zapytaniem, czy w świetle przedstawionych informacji dotyczących wycinki drzew i krzewów, podtrzymują wyrażone przez siebie stanowiska.

Pismem z 6 marca 2026 r. znak: P.RZŚ.4901.8.2025.WP.6 *Dyrektor RZGW* podtrzymał swoje stanowisko zawarte w opinii z 22 grudnia 2025 r. Pismem z 16 lutego 2026 r. znak: DN-NS.9011.153.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny podtrzymał swoje stanowisko zawarte w opinii z 31 stycznia 2025 r.

Na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 20 marca 2026 r. znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.34 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie. W wyznaczonym w zawiadomieniu terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Zgodnie jednak z art. 80 ust. 2a *ustawy ooś*, przepisu art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji strategicznej. Planowane przedsięwzięcie zalicza się do inwestycji strategicznej zgodnie z art. 59a ust. 4 pkt 2) *ustawy ooś*, jako linia kolejowa realizowana na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731). Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 *ustawy ooś*, w decyzji stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Odnosząc się do art. 84 ust. 1a *ustawy ooś*, po zapoznaniu się z zakresem planowanego przedsięwzięcia, charakterystyką przedsięwzięcia oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami stwierdzono, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga określenia warunków, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) i lit. c) *ustawy ooś* oraz nałożenia działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. c) *ustawy ooś*.

Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniono kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś* oraz wzięto pod uwagę opinie organów współdziałających w sprawie.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* zbadał m.in.: rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem skali przedsięwzięcia, wielkości zajmowanego terenu, powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych; zakres robót związanych z realizacją przedsięwzięcia; wykorzystanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi; przewidywane ilości i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko; wielkość emisji i uciążliwości wynikających z realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz zagrożenia dla zdrowia ludzi; usytuowanie przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Nawiązując do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a) *ustawy ooś*, na podstawie informacji przedstawionych w *k.i.p.* oraz jej uzupełnieniu ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na rewitalizacji nieczynnej linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempień. Przedsięwzięcie ma na celu przywrócenie i unowocześnienie zdegradowanej infrastruktury kolejowej, a tym samym ponowne włączenie tej trasy do systemu transportu publicznego o znaczeniu regionalnym. Projekt pozwoli na bezpośrednie połączenie kolejowe pomiędzy Śremem a Poznaniem. Na stacji Czempień umożliwi również przesiadkę do pociągów kursujących po linii kolejowej nr 271 relacji Wrocław Główny – Poznań Główny. Zakres prac będzie realizowany w województwie wielkopolskim, w powiecie śremskim, w gminie Śrem i Brodnica oraz w powiecie kościańskim, w gminie Czempień.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempień, obejmie swym zakresem m. in.:

- odbudowę LK 369 na odcinku od km 33+933 do km 53+745;

- przebudowę LK 369 na odcinku od 32+765 do km 33+933;
- elektryfikację LK 369 i dostosowanie parametrów technicznych do rozwijania prędkości pociągów pasażerskich maksymalnie 120 km/h;
- odbudowę/przebudowę infrastruktury towarzyszącej na całym odcinku objętym przedsięwzięciem;
- włączenie LK 369 do układu torowego stacji Czempin;
- odcinkową przebudowę drogi wojewódzkiej nr 310 na odcinku od gminy Brodnica do gminy Śrem oraz przebudowę i budowę dróg innych kategorii (w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych);
- usunięcie kolizji z infrastrukturą naziemną i podziemną (sieci sanitarne, gazowe, wodociągowe, deszczowe, centralnego ogrzewania);
- przebudowę napowietrznej linii elektroenergetycznej WN 110 kV relacji Iłowiec – Kościan na odcinku kolizji;
- budowę nowego odwodnienia w postaci rowów bocznych i drenaży wgłębnych.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się budowę sieci trakcji elektrycznej, której elementami będą układ przewodów przeprowadzonych nad torami kolejowymi wraz z towarzyszącym im oprzyrządowaniem, izolatorami liniowymi oraz innymi elementami dołączonymi, jak przewody zasilające, zwory i słupy trakcyjne. Podstacja trakcyjna wraz z liniami zasilającymi zaprojektowana została w rejonie km 39+200 w Manieczkach.

Podtorze linii kolejowej zaprojektowano ze spadkiem poprzecznym torowiska w kierunku rowów odwadniających. Na odcinkach o niekorzystnych parametrach geotechnicznych zaprojektowano wzmocnienie podtorza w postaci np. doziarnienia gruntu, stabilizacji chemicznej, wymiany gruntów lub zabudowy geosyntetyków.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się odcinkową przebudowę drogi wojewódzkiej nr 310 na odcinku od gminy Brodnica do gminy Śrem oraz przebudowę dróg innej kategorii. Droga wojewódzka nr 310 została przewidziana do przebudowy na 7 odcinkach w rejonie przejazdów drogowo-kolejowych, na łącznej długości ok. 5653 m. Przebieg drogi oparto na jej istniejącym śladzie. Lokalne korekty geometrii wynikają z konieczności wdrożenia kluczowych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), takich jak pasy do skrętu i wyspy kanalizujące. Ponadto w projekcie przewidziano przebudowę dróg powiatowych o numerach: DP4064P, DP4069P, DP4067P, DP3899P oraz DP3898P o łącznej długości ok. 307 m, a także przebudowę dróg gminnych o numerach: DG600320P, DG600612P, DG600620P, DG600002P, DG601022P, DG601008P, DG601018P, DG601010P, DG601014P, DG576070P, DG576025P o łącznej długości ok. 2174 m. W ramach inwestycji przewidziano również budowę nowych dróg – jezdni dodatkowych i dróg gminnych mających na celu skomunikowanie nieruchomości w sąsiedztwie LK 369 o łącznej długości ok. 5549 m.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zajdzie potrzeba przebudowy napowietrznej linii elektroenergetycznej WN 110 kV relacji Iłowiec – Kościan na odcinku kolizji z LK 369. Kolizja zostanie usunięta w niezbędnym zakresie, po wcześniejszym uzgodnieniu warunków z gestorem sieci.

W ramach przedsięwzięcia dojdzie do przebudowy bądź likwidacji: dwóch wiaduktów kolejowych w km 33+326 LK 369 oraz w km 33+510 LK 369 (rozbiórka istniejących i budowa nowych); jednego przejścia pod torami w km 33+523 LK 369 (rozbiórka istniejącego i budowa nowego); 13 przepustów; dwóch mostów w km 41+476 LK 369 oraz w km 52+576 LK 369 (rozbiórka istniejących i budowa nowych).

Wiadukty zaprojektowano jako jednoprzęsłowe, stalowe o konstrukcji blachownicowej. Zaprojektowano posadowienie bezpośrednie w formie przyczółków masywnych ze ścianami bocznymi ograniczającymi nasyp. Nasyp kolejowy w obrębie obiektów ograniczony zostanie ścianami oporowymi wzdłuż torów. Mosty zaprojektowano jako jednoprzęsłowa rama żelbetowa o ryglu z obetonowanych dźwigarów. Dźwigary zaprojektowano ze stali konstrukcyjnej, które zostaną obetonowane betonem zbrojonym stalą. Konstrukcję przepustów stanowią żelbetowe prefabrykaty skrzynkowe o przekroju ramy zamkniętej. Na

wlocie i wylocie przepustu projektuje się ściany czołowe w formie monolitycznych ścian oporowych. Ściany zostaną wykonane z betonu zbrojonego stalą.

Uwzględniając opinię *Dyrektora RZGW* zobowiązano, aby obiekty mostowe oraz inne urządzenia wodne wykonywane na potrzeby przekraczania cieków, zaprojektować w taki sposób, aby nie doprowadzały do piętrzenia wód powierzchniowych przekraczanych cieków, tym samym aby nie stanowiły bariery migracyjnej dla fauny wodnej oraz aby obiekty mostowe i przepusty wykonać zgodnie z obliczeniami hydrologiczno-hydraulicznymi, według których określono ich minimalne światło.

W celu ochrony cieków na etapie realizacji prac nałożono warunek, aby podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich zabezpieczyć wody cieków przed zanieczyszczeniem oraz aby systematycznie usuwać z koryt cieków elementy powstające z rozbiórki.

W celu zapewnienia sprawnego odpływu wód deszczowych z torowiska, na zewnątrz toru projektuje się budowę rowów otwartych. Dodatkowo na międzytorzu przewiduje się budowę drenaży i drenokolektorów rurowych oraz drenaży kamiennych. W rejonach, gdzie odwodnienie wgłębne przebiega w pobliżu słupów wsporczych sieci trakcyjnej, semaforów lub innych konstrukcji, wykonane zostaną odpowiednie obejścia tzw. bypass. Woda opadowa z rowów i ciągów drenarskich będzie odprowadzana do istniejących odbiorników. Odwodnienie projektowanych przejazdów kolejowo – drogowych oraz przyległych dróg oparto na systemie rowów drogowych, miejscowo uzupełnionych kanalizacją deszczową. Odpływ zapewniono poprzez odpowiednio nadane spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni, do wpustów drogowych. Następnie wody te, za pośrednictwem przykanalików lub kolektorów, odprowadzane zostaną w kierunku istniejących odbiorników końcowych. System odwodnienia peronów i wiat peronowych został oparty na odpowiednim ukształtowaniu nawierzchni z zastosowaniem spadków poprzecznych, umożliwiających grawitacyjny spływ wód opadowych. Odbiornikami końcowymi wód opadowych i roztopowych z terenu realizacji przedsięwzięcia będą istniejące rowy melioracyjne oraz naturalne lub uregulowane cieki wodne, zlokalizowane w obrębie inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

Uwzględniając opinię *Dyrektora RZGW* zobowiązano, aby w ramach systemu odwodnieniowego zaprojektować i wykonać rowy o umocnionym dnie z prefabrykatów betonowych, płytkich układanych na podsypce piaskowej wraz z umocnieniem skarp rowu elementami betonowymi ułożonych na podsypce piaskowej. Skarpy rowów nad skarpowymi elementami betonowymi umocnić poprzez humusowanie i darniowanie.

Zakłada się wzrost powierzchni uszczelnionej w stosunku do stanu istniejącego, co w konsekwencji doprowadzi do wzrostu ilości wód opadowo-roztopowych na analizowanym obszarze z terenów uszczelnionych. Zwiększony odpływ nie będzie w całości kierowany do odbiorników końcowych – w ramach przedsięwzięcia zaprojektowany zostanie system retencjonowania wód opadowych (w postaci rowów chłonnych oraz rozsączających elementów odwodnienia), mający na celu ograniczenie chwilowych wartości odpływu do poziomu nieprzekraczającego odpływu istniejącego. Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.* przepustowości odbiorników końcowych są wystarczające do przejęcia projektowanej ilości wód opadowo-roztopowych – z uwzględnieniem działania układów regulujących odpływ z systemu retencyjnego.

Projekt uwzględnia budowę odrębnego systemu odwodnienia (elementów podczyszczających oraz układów infiltracyjnych) zarówno dla infrastruktury torowej, jak i drogowej. Urządzenia podczyszczające w formie osadnika i separatora zostaną wykonane dla parkingu przy Alei Platanowej w Śremie. Dla drogi wojewódzkiej nr 310 przed odbiornikami naturalnymi lub rozsączaniem zostaną zastosowane osadniki. Wody opadowe i roztopowe docelowo będą trafiały częściowo do tych samych odbiorników: dla odwodnienia linii kolejowej będą to odbiorniki: rów RBN1, rów R-L-2, rów R-P, rów R-34, kanał Szymanowo – Grzybno, rów R-30, rów RBN2, rów Borowski oraz ciek Olszynka; dla zlewni drogowej będą to odbiorniki: rów R-L-2, rów R-P, rów R-30, rów Borowski. Rowy i cieki są w stanie przejąć wody z drogi oraz terenu kolejowego bez retencji za wyjątkiem rowu R-M oraz rowu RBN2. Dla

przedmiotowych rowów planuje się wykonanie przelewów do rowów przy jednoczesnym rozsączaniu wody do gruntu.

Zgodnie z *k.i.p.*, nie stwierdza się w wodach opadowych i roztopowych z terenów kolejowych stężeń przekraczających wartości dopuszczalne przepisami prawa w odniesieniu do zawiesiny ogólnej (100 mg/l), zaś stężenia węglowodorów ropopochodnych są w większości prób poniżej granicy oznaczalności. Należy zatem stwierdzić, że eksploatacja linii kolejowej nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, do którego odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe z torowiska.

Uwzględniając zapisy rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych oraz na podstawie opracowania „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych” opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stwierdzono, że w przypadku przedmiotowej linii kolejowej nie planuje się zastosowania urządzeń podczyszczających wody opadowo-roztopowe, gdyż wody te będą spełniać wymogi ustalone ww. rozporządzeniem.

Zgodnie z *k.i.p.* przewiduje się prowadzenie okresowych kontroli drożności i sprawności systemu odwodnienia układu torowego, w tym rowów, wylotów do odbiorników, przepustów, w celu zapewnienia ich prawidłowej eksploatacji. Konserwacja i remonty systemu odwodnienia będą odbywać się według potrzeb i zgodnie z wewnętrznymi regulacjami zarządcy infrastruktury. W związku z powyższym nałożono warunek, aby prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych.

LK 369 w zakresie niniejszego opracowania krzyżuje się z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej należącymi do innych gestorów. Wszystkie kolizje zostaną rozwiązane przez zabezpieczenie lub przebudowę kolidujących sieci. Warunki przebudowy zostaną uzgodnione z zarządzającymi sieciami.

Przedmiotowe przedsięwzięcie może kolidować z siecią drenarską. W związku z tym, że sieć drenarska reguluje stosunki wodne w glebie, należy ją przebudować. Zobowiązano zatem, aby podczas realizacji przedsięwzięcia kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne w tym drenarskie przebudować w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmieniający istniejących stosunków wodnych.

W przypadku wystąpienia wód gruntowych w wykopach budowlanych odwodnienie będzie prowadzone z wykorzystaniem igłofiltrów lub poprzez bezpośrednie odpompowanie wody z dna wykopu. Wody mogą zostać ujęte za pomocą rowów lub drenów. Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie zobowiązano do tego, aby wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu, a w celu zminimalizowania napływu wód gruntowych, wykopy wymagające odwadniania, np. pod obiekty inżynieryjne, w pierwszej kolejności zabezpieczać przegrodami pionowymi ze ścianek szczelnych. W odniesieniu natomiast do odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do środowiska, zobowiązano, aby w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się jako czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczania z zawiesiny ogólnej o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas je również należy podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz pkt 3 lit. f) *ustawy ooś*, zgodnie z informacjami zawartymi w *k.i.p.*, na terenie realizacji przedsięwzięcia, jak i w zasięgu jego oddziaływania, nie ma zlokalizowanych innych przedsięwzięć, z którymi mogło by dochodzić do kumulowania oddziaływań.

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c) *ustawy ooś*, na podstawie zapisów *k.i.p.* ustalono, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców budowlanych. Wykorzystywane będą takie materiały, jak: podkłady kolejowe, szyny, tłuczeń, elementy do budowy odwodnienia, elementy do budowy sieci trakcyjnej kolejowej, rury drenażowe. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale też na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Szacuje się zużycie wody na poziomie 120 000 m³.

Na etapie eksploatacji wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw i energii będzie minimalne i związane głównie z eksploatacją, bieżącym utrzymaniem i konserwacją elementów infrastruktury.

Szacuje się, że w ramach przedsięwzięcia bilans mas ziemnych będzie następujący: nasypy – 100 000 m³, wykopy – 200 000 m³. Ziemia z wykopów będzie tymczasowo magazynowana na terenie inwestycji, w wyznaczonym miejscu, w sposób uporządkowany, z rozdzieleniem na warstwę ziemi urodzajnej (humus) i pozostałe grunty. Warstwa ziemi urodzajnej zostanie wykorzystana ponownie na terenie inwestycji – przede wszystkim do rekultywacji, humusowania skarp, nasypów, poboczy oraz terenów zielonych. Pozostałe masy ziemne z wykopów zostaną w maksymalnym możliwym zakresie zagospodarowane na potrzeby budowy, w szczególności do formowania nasypów, zasypek i wyrównywania terenu.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 1) lit. d), pkt 3) lit. c), d) i g) *ustawy ooś*, organ stwierdził, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania, zarówno w fazie eksploatacji, jak i na etapie realizacji przedsięwzięcia.

W myśl art. 63 ust 1 pkt 2) lit. h) oraz ust. 1 pkt 3) lit. a) *ustawy ooś* przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest w sąsiedztwie terenów o różnej funkcji zagospodarowania. Rodzaje terenów określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) zostały wyznaczone w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne zagospodarowanie. Przedsięwzięcie dotyczy rewitalizacji linii kolejowej w dawnym korytarzu kolejowym, jednakże otoczenie terenu przylegającego do linii kolejowej od czasu, kiedy zostały zawieszone połączenia kolejowe, zostało silnie zurbanizowane, w szczególności na terenie miasta Śrem.

Biorąc pod uwagę art. 63 ust. 1 pkt 3) lit. e) *ustawy ooś*, uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji. Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie akustycznego, organ nałożył warunek prowadzenia prac wykonawczych w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Ze względu na technologię prac koniecznym może być zachowanie ciągłości prac budowlanych, co *Regionalny Dyrektor* dopuścił pod warunkiem prowadzenia monitoringu hałasu, który ma wykazać dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska, a także poinformowania okoliczną ludność o zamiarze wykonania prac w nocy, z min. 3-dniowym wyprzedzeniem w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości.

Dla etapu eksploatacji w *k.i.p.* została przeprowadzona analiza akustyczna w oparciu o metodykę CNOSSOS. Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są m.in. parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu oraz ukształtowanie terenu. Dla linii kolejowej objętej opracowaniem wnioskodawca założył natężenie ruchu na poziomie 22 pociągów w porze dnia (tj. pomiędzy godz. 6.00, a 22.00) oraz 2 pociągów w porze nocy (22.00-6.00). Natężenie ruchu nie będzie się zmieniać w perspektywie do 2033 roku. W modelu obliczeniowym uwzględniono pociągi osobowe z zespołem trakcyjnym wyposażonym w 16 osi oraz hamulcami żeliwnymi (osobowe starego typu). Przyjęto prędkość przejazdu zgodnie z projektowaną prędkością konstrukcyjną wynoszącą 80 km/h z

uwzględnieniem specyfiki ruchu wynikającej z układu torowego, w tym hamowania i przyspieszania pociągów w rejonie peronów. W modelu przyjęto torowisko z podkładami betonowymi i miękkimi podkładkami oraz standardowo utrzymywaną nawierzchnię szyn. Ponadto przeprowadzona została kalibracja modelu obliczeniowego w oparciu o pomiary hałasu wykonane na innej linii kolejowej o podobnych parametrach.

Analiza rozprzestrzeniania się hałasu wykonana została w 275 punktów immisji zlokalizowanych na granicy terenów chronionych akustycznie oraz w 268 punktach zlokalizowanych przy budynkach mieszkalnych na poszczególnych kondygnacjach; w dokumentacji zostały również przedłożone mapy rozprzestrzeniania się hałasu. Analizy wykonane zostały zarówno bez zabezpieczeń przed hałasem, jak i zastosowaniem ekranów akustycznych. W analizach uwzględniono również oddziaływania skumulowane z drogami.

Na stacji Czempin przedmiotowa linia jest dowiązana do istniejącej linii kolejowej nr 271 (E59) o znaczeniu transeuropejskim. W ciągu linii nr 271 zlokalizowane są ekrany akustyczne, które będą wymagać przebudowy w związku z kolizją z rewitalizowaną linią nr 369:

- EK29Pa, kilometraż linii nr 271: 132.483-132.546, wysokość 5 m (ekran do rozbiórki i odtworzenia),
- EK29Pb, kilometraż linii nr 271: 132.535-132.736, wysokość 5 m (ekran do częściowej rozbiórki i odtworzenia).

Ekrany te zostaną zastąpione ekranem EK15 (zgodnie z tabelą zamieszczoną w osnowie decyzji).

Organ przeanalizował załączone do dokumentacji wyniki analiz i stwierdził, że wykonanie ekranów akustycznych jest niezbędne do zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu, co nałożył jako warunki realizacji przedsięwzięcia. Linia kolejowa nr 369 nie będzie źródłem ponadnormatywnego oddziaływania hałasu w punktach immisji usytuowanych na elewacjach budynków. Co prawda zamieszczone w *k.i.p.* tabele wskazują na przekroczenia w 6 punktach na terenach zabudowy wytypowanych do analiz, jednakże *Regionalny Dyrektor* zważył te informacje i stwierdził, co wskazuje poniżej. W przypadku przekroczenia w punktach T08 i T09 (rejon stacji kolejowej w Czempiniu) jest ono spowodowane dominującym oddziaływaniem linii kolejowej nr 271. Przekroczenia 0,2 dB i 0,1 dB w punktach T031 i T032 można uznać za pomijalne ze względu na ich skalę (mieszczą się w granicach błędu obliczeniowego). W przypadku punktu T165 zlokalizowanego na działce o numerze ewidencyjnym 21/3 obręb Chaławy, gm. Brodnica, która została oznaczona przez wnioskodawcę jako teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, organ uznał, że budynek znajdujący się na tym terenie nie pełni funkcji mieszkalnej. W przypadku terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w miejscowości Borówko Stare 5 może dojść do przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Ze względu na to, że działka ta znajduje się przy przejeździe kolejowym nie ma możliwości zastosowania ekranów akustycznych, jednakże wnioskodawca wskazał, że wykonane zostaną na tym przejeździe akustyczne wkładki przyszynowe, które ograniczą emisję hałasu. Powyższe organ wskazał jako warunek realizacji przedsięwzięcia. W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność. Z tego powodu zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych oraz regularnej kontroli ich stanu technicznego.

Wzdłuż rozpatrywanej linii kolejowej w obrębie Szymanowo w gminie Śrem oraz obrębie Borowo w gminie Czempin podział działek wskazuje na to, że są one przygotowane pod zabudowę mieszkaniową. Wobec powyższego zaplanowane zostały rezerwy pod ewentualne ekrany akustyczne.

Aby określić faktyczne oddziaływanie akustyczne przedsięwzięcia wnioskodawca zaproponował przeprowadzenie monitoringowych pomiarów hałasu po zrealizowaniu przedsięwzięcia w 6 punktach na elewacjach budynków. *Regionalny Dyrektor* przeanalizował wskazane założenia i stwierdził, że zasadnym będzie wskazanie warunku o przeprowadzeniu

monitoringowych pomiarów hałasu w 8 punktach na granicach terenów chronionych akustycznie. Pomiary należy wykonać dwukrotnie zgodnie z obowiązującą metodyką, w terminie pomiędzy 3, a 6 miesiącem od oddania przedsięwzięcia do użytkowania, a następnie pomiędzy 12, a 18 miesiącem od oddania przedsięwzięcia do użytkowania. Sprawozdanie z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą należy przedłożyć *Regionalnemu Dyrektorowi* oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie nie dłuższym niż miesiąc po ich wykonaniu.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia mogą wiązać się z oddziaływaniem wibroakustycznym. Na etapie budowy będzie ono związane przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Z treści *k.i.p.* wynika, że celem weryfikacji wpływu drgań na budynki, wykonawca prac przed przystąpieniem do prowadzenia prac budowlanych generujących drgania wykona inwentaryzację budynków w odległości do 20 m od przewidywanego terenu prowadzenia prac oraz wykona pełną dokumentację fotograficzną przed, a także po zakończeniu prac.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej oddziaływanie wibroakustyczne będzie pomijalne ze względu na ruch jedynie pociągów osobowych.

Należy dodać, że przepisy ochrony środowiska nie precyzują norm dotyczących wibracji oraz drgań. Stąd oddziaływanie w tym zakresie można rozpatrywać jedynie w kategorii wpływu na dobra materialne. Zgodnie z przepisem art. 326 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225 z późn. zm.) poziom hałasu oraz drgań przenikających do pomieszczeń w budynkach mieszkalnych, budynkach zamieszkania zbiorowego i budynkach użyteczności publicznej, z wyłączeniem budynków, dla których jest konieczne spełnienie szczególnych wymagań ochrony przed hałasem, nie może przekraczać wartości dopuszczalnych, określonych w Polskich Normach dotyczących ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) oraz lit. g) *ustawy* ooś stwierdzono, że na etapie prac budowlanych związanych z planowanym przedsięwzięciem może nastąpić zwiększona emisja substancji do powietrza. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Ewentualne uciążliwości w tym zakresie zostaną zminimalizowane poprzez utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym wtórne pylenie. Planuje się okresowe zraszanie placu budowy wodą (w okresach suszy). Źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, uznano je za pomijalne.

Po zakończeniu etapu realizacji inwestycji, nastąpi przejęcie części pasażerów z transportu drogowego, dzięki czemu zmniejszy się emisja substancji do powietrza z pojazdów samochodowych. Planowane odcinki linii 369 praktycznie nie będą źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza, ze względu na zelektryfikowaną trakcję występującą praktycznie na większości trasy. Śladowe ilości emisji, niewyróżnialne z istniejącego tła, będą miały miejsce w przypadku poruszania się po torach lokomotywy manewrowej, pług odśnieżnego i drezyny. W stosunku do stanu istniejącego stan zanieczyszczenia powietrza nie ulegnie znacznej zmianie. W związku z tym można stwierdzić, że emisje substancji emitowanych do powietrza nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Opinią z 31 stycznia 2025 r. znak: DN-NS.9011.153.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zajął stanowisko, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ww. organ powołał się na treść art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a) *ustawy ooś*, wskazując, że w ramach oceny określa się i analizuje wpływ inwestycji na ludność, w tym na zdrowie i warunki życia ludzi. Swoje stanowisko uzasadnił skalą i charakterem planowanego przedsięwzięcia oraz jego lokalizacją w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Odnosząc się do powyższego stanowiska, należy wskazać, że samo sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej, jak również ogólne powołanie się na skalę i charakter przedsięwzięcia, nie mogą stanowić automatycznej przesłanki do nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Konieczne jest bowiem uwzględnienie rzeczywistego zakresu i charakteru przewidywanych oddziaływań oraz wynikających z nich potencjalnych zagrożeń dla zdrowia i warunków życia ludzi.

W niniejszej sprawie kwestie te zostały przeanalizowane na podstawie przedłożonej *k.i.p.* oraz jej uzupełnień, w których przedstawiono charakterystykę przedsięwzięcia, jego lokalizację oraz przewidywane oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, w tym na ludzi. Z przedstawionych informacji wynika, że przy zastosowaniu przewidzianych rozwiązań technicznych i technologicznych nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie i warunki życia mieszkańców terenów sąsiednich. Analiza zawarta w *k.i.p.* wskazuje również, że standardy jakości środowiska w otoczeniu przedsięwzięcia zostaną zachowane, a zastosowane rozwiązania ograniczą potencjalne negatywne oddziaływania m.in. na zdrowie ludzi.

Mając powyższe na uwadze, organ uznał, że wskazane przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego okoliczności nie uzasadniają konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś*, na podstawie zapisów *k.i.p.* ustalono, że przedsięwzięcie nie będzie kwalifikować się do zaliczenia go do zakładów o dużym czy zwiększonym ryzyku awarii. W związku z planowaną inwestycją, niewielka emisja gazów cieplarnianych będzie miała związek z ruchem pojazdów poruszających się podczas realizacji przedsięwzięcia. Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie w znaczący sposób przyczyniać się do pogłębiania zmian klimatu, w tym do zwiększenia częstotliwości i skali ekstremalnych zjawisk pogodowych, a także nie spowoduje zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu. Nie przewiduje się, aby ewentualne negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatu mogły w negatywny sposób wpłynąć na przedsięwzięcie. Panujące w regionie warunki są umiarkowane i nie odbiegają od normalnych, co świadczyć może o ograniczonym ich wpływie na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Możliwe do wystąpienia długotrwale upały oraz susze, nie wpłyną na funkcjonowanie linii kolejowej. Inwestycja będzie również technologicznie przystosowana do ewentualnych awarii.

Zgodnie z danymi Systemu Osłony Przeciwsuwiskowej, Państwowego Instytutu Geologicznego (<https://www.pgi.gov.pl/osuwiska/>), obszar inwestycji nie znajduje się na terenach osuwiskowych ani zagrożonych wystąpieniem osuwisk.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f) *ustawy ooś* ustalono, że gospodarowanie odpadami w trakcie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie prac wykonawczych źródłem powstawania odpadów będą typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć roboty budowlane i ziemne oraz funkcjonowanie tymczasowego zaplecza budowy. Podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia powstawać będą odpady związane z: robotami ziemnymi, pracami rozbiórkowymi i demontażem istniejących elementów torowiska, pracami rozbiórkowymi istniejących obiektów inżynierskich, wycinką drzew i krzewów, funkcjonowaniem zaplecza sanitarnego na placu budowy, serwisowaniem maszyn i urządzeń budowlanych. Szacuje się, że na etapie budowy największą grupę odpadów stanowić będą odpady budowlane z grupy 17, określone zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia

2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10). Odpady niebezpieczne gromadzone będą w szczelnych, zamkniętych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu, na terenie ogrodzonym, zadaszonym i utwardzonym, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, natomiast odpady inne niż niebezpieczne magazynowane będą w wyznaczonych miejscach na terenie zaplecza budowy w pojemnikach, kontenerach, workach.

Wytwórcą odpadów, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 32) ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.), będzie podmiot prowadzący prace budowlane. Wszystkie obowiązki w zakresie gospodarowania wytworzonymi odpadami spoczywać będą zatem na wykonawcy przedmiotowej inwestycji. Wytworzone odpady będą przekazywane podmiotom uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej powstać będą odpady komunalne oraz odpady związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Podczas eksploatacji planowanego przedsięwzięcia w największej ilości powstać będą odpady z grupy 17, 16, 15, 13 i 10 rozporządzenia w sprawie katalogu odpadów. Odpady powstające na etapie eksploatacji linii kolejowej będą magazynowane do czasu ich przekazania uprawnionemu odbiorcy do dalszego zagospodarowania.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit a), lit. b), lit. c), lit. f), lit. i), lit. j) ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że przedsięwzięcie jest usytuowane poza ujściami rzek. Przedsięwzięcie nie znajduje się: na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego; na obszarach górskich; na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; na obszarach przylegających do jezior; na obszarach uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit a) oraz lit. d) ustawy ooś, na podstawie informacji przedstawionych w *k.i.p* oraz w jej uzupełnieniu, stwierdzono że przedmiotowa inwestycja nie przebiega przez obszary wodno-błotne oraz siedliska łąkowe. Na podstawie danych archiwalnych stwierdzono, że zwierciadło wód podziemnych znajduje się na różnych głębokościach, od 5 m-10 m do 1 m-2 m. Analizowany przebieg linii kolejowej LK 369 na niewielkim odcinku (od km 33+400 do km 34+500) przebiega przez teren Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 150 Pradolina Warszawa Berlin. W sąsiedztwie przedsięwzięcia nie są zlokalizowane ujęcia wód podziemnych oraz strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych. Najbliżej położonym ujęciem wód podziemnych jest ujęcie wód podziemnych w Czempiniu, którego strefa ochrony pośredniej znajduje się w odległości ok. 50 m od LK 369. Zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego, teren realizacji przedsięwzięcia nie znajduje się w ww. obszarze.

Teren, na którym zlokalizowana jest planowana inwestycja przecięty jest siecią cieków i rowów, z których największe to Ciek Olszynka w km 52+764 LK 369 i kanał Szymanowo – Grzybno w km 41+477 LK 369. Między km ok. 40+000 do km 41+500 na południe od linii kolejowej znajdują się dwa zbiorniki wodne związane z Kanałem Szymanowo-Grzybno.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g) ustawy ooś, na podstawie *k.i.p* ustalono, że w buforze 300 m od linii kolejowej występują zabytki nieruchome i ruchome wpisane do rejestru zabytków lub ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków oraz obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków, a także stanowiska archeologiczne. Planowana trasa w dwóch miejscach (na terenie miasta Śrem oraz miasta Czempień) wchodzi w strefę ścisłej ochrony konserwatorskiej. Realizacja inwestycji winna być prowadzona zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292, z późn. zm.).

Budynki będące w kolizji z projektowanym układem torowym zostaną w niezbędnym zakresie zakwalifikowane do rozbiórki. Na aktualnym etapie projektowania przewiduje się wyburzenie jednego budynku niemieszkalnego w Czempiniu w km ok. 53+000 LK369.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. k) ustawy ooś, uwzględniając rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) ustalono, że obszar realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicach dwóch jednolitych części wód podziemnych o kodach:

- GW600060, którą charakteryzuje dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. W odniesieniu do ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została uznana za zagrożoną. Zidentyfikowane presje w jej obrębie to pobór punktowy z ujęć wód podziemnych, presja obszarowa rozproszona związana z rolnictwem i gospodarką komunalną lub przemysłem.
- GW600061, którą charakteryzuje dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. W odniesieniu do ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została uznana za niezagrożoną.

Ponadto, na podstawie opinii *Dyrektora RZGW*, stwierdzono, że przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych o kodach:

- RW600012185551 Warta od Lutyni do Młyniska. Posiada ona status silnie zmienionej części wód o złym stanie ogólnym. Charakteryzuje się umiarkowanym potencjałem ekologicznym. Jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Jej celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Warta w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Warta w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz dobry stan chemiczny;
- RW60001218573 Warta od Młyniska do Kopli. Posiada ona status silnie zmienionej części wód o złym stanie ogólnym. Charakteryzuje się słabym potencjałem ekologicznym i stanem chemicznym poniżej dobrego. Jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Jej celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Warta w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Warta w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz dobry stan chemiczny;
- RW600010185549 Pysząca. Posiada ona status naturalnej części wód o złym stanie ogólnym. Charakteryzuje się umiarkowanym stanem ekologicznym. Jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celami środowiskowymi dla tej JCWP są: umiarkowany stan ekologiczny dla wskaźnika przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, a dla pozostałych wskaźników II klasa jakości; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny;
- RW6000101856949 Olszynka. Posiada ona status silnie zmienionej części wód o złym stanie ogólnym. Charakteryzuje się złym potencjałem ekologicznym i stanem chemicznym poniżej dobrego. Jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celami środowiskowymi dla tej JCWP są: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny z wyjątkiem wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w)] dla których wyznaczono poniżej stanu dobrego;
- RW600010185589 Kanał Szymanowo-Grzybno. Posiada ona status silnie zmienionej części wód o złym stanie ogólnym. Charakteryzuje się umiarkowanym potencjałem ekologicznym. Jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celami środowiskowymi dla tej JCWP są: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny.

Zgodnie ze stanowiskiem *Dyrektora RZGW*, biorąc pod uwagę, że w obrębie ww. jednolitych części wód powierzchniowych występują presje hydromorfologiczne mające wpływ

na elementy biologiczne, w ramach realizacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić działania ograniczające wpływ długoterminowy na swobodną migrację organizmów wodnych, w szczególności fauny wodnej. Dodatkowo należy ograniczyć krótkotrwały wpływ na najbardziej wrażliwe elementy biologiczne stanu lub potencjału wód powierzchniowych, w szczególności na ichtiofaunę. Powyższe presje mogą wynikać z przedostawania się zanieczyszczeń do cieku oraz mogą być związane z pracami w ciekach lub w ich pobliżu, powodującymi zmętnienie wód płynących. Powyższe założenia uwzględniono w nałożonych w niniejszej decyzji warunkach realizacji przedsięwzięcia.

Wskutek naruszenia i erozji gruntów w trakcie realizacji prac dojdzie do lokalnego wzrostu zmętnienia wód w ciekach, co może mieć negatywny wpływ na elementy biologiczne. W celu ograniczenia negatywnej presji na organizmy zależne od warunków tlenowych, zgodnie ze stanowiskiem *Dyrektora RZGW* nałożono warunek, aby prace powodujące zmętnienie w ciekach lub w ich pobliżu wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe spełniają co najmniej parametry dobrego stanu lub potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych. Przed przystąpieniem do ww. prac należy przeprowadzić w rejonie realizacji przedsięwzięcia pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [mgO_2/l]. W przypadku niespełnienia dla tego wskaźnika co najmniej dobrego potencjału ekologicznego, nie należy wykonywać żadnych prac w ciekach lub w ich pobliżu.

Projektowana inwestycja przecina rzekę Olszynkę, Kanał Szymanowo-Grzybno i mniejsze rowy melioracyjne. Prace związane z ingerencją w ciek będą miały miejsce przy rozbiórce istniejących i budowie nowych mostów oraz przepustów. Skarpy koryt cieków w miejscu kolizji z linią kolejową zostaną umocnione, a same koryta zostaną odmulone. Prace na ciekach związane z realizacją obiektów inżynierskich prowadzone w fazie budowy, będą miały charakter krótkotrwały, a ich uciążliwość ustąpi po wykonaniu prac. Celem zachowania niezmiennego reżimu hydrologicznego cieków, na których planuje się budowę lub rozbiórkę obiektów inżynierskich zobowiązano do umocnienia ich w pierwszej kolejności naturalnymi materiałami. Ponadto, w celu zapewnienia na etapie przebudowy swobodnego przepływu wód cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na przebudowywanych odcinkach wszystkich cieków, zobowiązano w niniejszej decyzji do zachowania ciągłości przepływu wód podczas przebudowy umożliwiającej swobodne wykonywanie prac w korycie bez narażania wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie, a także za *Dyrektorem RZGW* zobowiązano do wykonywania prac odcinkowo, wyłącznie w okresach bezdeszczowych przy niskich stanach wód.

Jednocześnie, uwzględniając stanowisko *Dyrektora RZGW* określono warunki realizacji przedsięwzięcia, których dotrzymanie ma na celu ograniczenie zmian w ciekach powierzchniowych na etapie prowadzenia w ich pobliżu prac.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Ewentualna awaria sprzętu budowlanego będzie usuwana poza placem budowy. Tankowanie maszyn będzie się odbywać w sposób kontrolowany i zgodny z przepisami ochrony środowiska. Do tankowania maszyn na terenie placu budowy zostaną wykorzystane mobilne zbiorniki na paliwo, spełniające wymogi prawne i obowiązujące normy. Wszelkie działania związane z substancjami mogącymi zanieczyścić grunt lub wody będą podejmowane w wyznaczonych, odpowiednio zabezpieczonych miejscach, z użyciem szczelnych nawierzchni, sorbentów i zabezpieczeń technicznych. Materiały wykorzystywane przy budowie, które mogą zawierać substancje niebezpieczne magazynowane będą w pomieszczeniu zamkniętym, ewentualnie w miejscu zadaszonym, utwardzonym zabezpieczonym przed wymywaniem się substancji niebezpiecznych w sytuacji wystąpienia deszczu. Plac budowy zostanie wyposażony w odpowiednie sorbenty oraz środki neutralizujące.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając opinię *Dyrektora RZGW*, w niniejszej decyzji nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-

wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, miejsc tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, miejsc magazynowania odpadów, wyposażenia terenu budowy w sorbenty i niezwłocznego neutralizowania wszelkich wycieków. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych. Dodatkowo w ślad za opinią *Dyrektora RZGW* zobowiązano, aby: w przypadku zasypywania związanych z prowadzonymi robotami budowlanymi lub rozbiórkowymi ubytków w dnie i skarpach cieków, zastosować materiał o frakcji dostosowanej do warunków morfodynamicznych koryta tj. taki sam jak znajdujący się już w cieku, w którym są prowadzone prace budowlano-rozbiórkowe; urobku z pogłębiania koryt cieków nie deponować na skarpach brzegowych i bliżej niż 1 m od ich szczytu.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 *ustawy* ooś dokonano analizy wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Z uwagi na rodzaj, skalę, lokalizację, charakter planowanej inwestycji oraz mając na uwadze opinię *Dyrektora RZGW* stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdzono negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e) *ustawy* ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że planowana inwestycja będzie zlokalizowana poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 późn. zm.). Najbliższy obszar Natura 2000 – specjalny obszar ochrony siedlisk Rogalińska Dolina Warty PLH300012 położony jest w odległości około 600 metrów na północ od obszaru inwestycji. Planowana inwestycja przebiega na odcinku o długości ok. 1,1 km na granicy z Parkiem Krajobrazowym im. Gen. Dezyderego Chłapowskiego.

Obszar planowanej inwestycji znajduje się poza siecią korytarzy ekologicznych opracowaną wg „Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce” (Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Planowana inwestycja znajduje się częściowo na obszarze ważnym dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji na terenie województwa wielkopolskiego „Stawy w Manieczkach”. Realizacja inwestycji nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na funkcjonowanie ww. obszaru.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedsięwzięcia, dużą powierzchnię wylesienia, a także dużą liczbę drzew i powierzchnię krzewów przewidzianych do wycinki, realizację przedsięwzięcia na granicy z obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz na obszarze ważnym dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji, nałożono warunek realizacji inwestycji pod udokumentowanym nadzorem przyrodniczym.

W ramach inwestycji planuje się wycinkę drzew i krzewów rosnących poza obszarem leśnym oraz wylesienie. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ważną rolę lasu oraz drzew i krzewów rosnących poza obszarem leśnym, nałożono warunki dotyczące maksymalnej, nieprzekraczalnej powierzchni wylesienia, a także warunki dotyczące liczby drzew oraz powierzchni krzewów do wycinki. Ponadto, mając na względzie szczególną rolę cennych, okazałych drzew, nałożono warunek zaniechania wycinki drzew o numerach inwentaryzacyjnych: 1802, 1819-1822, 1826, 1828. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań wycinki drzew i krzewów na środowisko oraz wylesienia, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa i krzewy, nałożono warunek ich wycinki, także w ramach wylesienia, poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia.

Drzewa stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową. Łącząc ze sobą kompleksy leśne pełnią funkcje korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoistą bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń. Dodatkowo kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń w stosunku 1:2 (dwa nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 100 cm do 200 cm, w stosunku 1:3 (trzy nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 200 cm do 300 cm, w stosunku 1:4 (cztery nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 300 cm. Obwód drzew należy mierzyć na wysokości 130 cm. W przypadku krzewów nasadzenia minimalizujące realizuje się na powierzchni co najmniej równej powierzchni krzewów przeznaczonych do wycinki, wyrażonej w m². Ponadto w celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych.

Nasadzenia kompensacyjne nie mogą być realizowane poprzez wykonanie obowiązków właściciela lasu wynikających z art. 13 ust. 1 ustawy o lasach, w szczególności obowiązku ponownego wprowadzenia roślinności leśnej po usunięciu drzewostanu. Obowiązki te mają charakter ustawowy i istnieją niezależnie od obowiązku wykonania nasadzeń kompensacyjnych wynikającego z decyzji wydanej na podstawie ustawy ooś. Uwzględnienie ustawowego obowiązku odnowienia lasu jako realizacji nasadzeń kompensacyjnych prowadziłoby do obejścia celu kompensacji przyrodniczej, jakim jest uzyskanie dodatkowego efektu przyrodniczego.

W związku z możliwością występowania wśród drzew przeznaczonych do wycinki drzew dziuplastych oraz drzew z wypróchnieniami, nałożono warunek, aby bezpośrednio przed wycinką przeprowadzić oględziny chiropterologiczne. Ponadto nałożono warunek, aby w ramach działań minimalizujących zamontować pod nadzorem ornitologicznym lub chiropterologicznym, budki lęgowe lub sztuczne schronienia dla nietoperzy, w liczbie odpowiadającej liczbie stwierdzonych dziupli lub wypróchnień.

W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przed mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki, a także warunek, aby miejsca postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na przydrożnych drzewach, polegający na takim zabezpieczaniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Wnioskodawca przewiduje możliwość realizacji przedsięwzięcia na obszarze zbiorowisk roślinnych nawiązujących do siedliska przyrodniczego 6510 Nizinne łąki kośnie *Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*, wymienionego w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory - typy siedlisk przyrodniczych będące przedmiotem zainteresowania wspólnoty, których ochrona wymaga wyznaczenia specjalnych obszarów ochrony. Wizje terenowe przeprowadzone w 2023 i 2024 wykazały ubogi skład gatunkowy analizowanego płatu siedliska. Przyczyną może być np. zbyt intensywne użytkowanie, dosiewanie mieszanek traw pastewnych, niewłaściwe nawożenie. Analizowany obszar nie stanowi właściwie wykształconego siedliska przyrodniczego Natura 2000, lecz zbiorowisko nawiązujące do tego typu siedliska. Całkowita powierzchnia zbiorowiska roślinnego nawiązującego do siedliska 6510 w rejonie inwestycji wynosi 2,84 ha, natomiast powierzchnia, która może ulec zniszczeniu wyniesie maksymalnie 0,2 ha. Ograniczenie powierzchni zniszczenia ww. zbiorowisk roślinnych do maksymalnie 0,2 ha zapisano jako warunek realizacji inwestycji.

Mając na uwadze ochronę płazów i innych drobnych zwierząt, nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypianiem wykopów. Ponadto nałożono warunek, aby parametry obiektów inżynierskich zapewniały możliwość wykorzystania ich przez drobne zwierzęta.

Dla zachowania rodzimej bioróżnorodności nałożono warunek użycia nasion rodzimych gatunków traw do obsiewu terenu inwestycji po zakończeniu prac budowlanych.

W przypadku natrafienia podczas prac na chronione gatunki (roślin, zwierząt, grzybów), prace powinny zostać przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Mając na względzie rodzaj i lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi w niniejszej opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcje ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy o oś przeanalizowano zasięg, charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także możliwość ograniczenia oddziaływania i ustalono, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z wystąpieniem oddziaływania, a w trakcie eksploatacji nie dojdzie do przekroczeń standardów jakości środowiska.

Uwzględniając powyższe ustalono, że przedsięwzięcie nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, o ile spełnione zostaną warunki określone w przedłożonych dokumentach.

Pismem z 7 sierpnia 2025 r. pełnomocnik wnioskodawcy zwrócił się o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. W uzasadnieniu wniosku pełnomocnik powołała się na ważny interes społeczny oraz ważny interes strony. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia pozwoli na bezpośrednie połączenie kolejowe pomiędzy Śremem, a Czempiniem. Na stacji Czempień umożliwi również przesiadkę do pociągów kursujących po linii kolejowej nr 271 relacji Wrocław Główny – Poznań Główny. Ponadto planowane przedsięwzięcie zapewni realizację celów polityki transportowej, to jest m. in.: poprawę funkcjonowania i zwiększenie wydajności sieci komunikacyjnej, zwiększenie i polepszenie obsługi w ruchu pasażerskim, wspieranie mobilności społeczeństwa, poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i podróżnych. Realizacja inwestycji zwiększy dostępność transportu kolejowego, spowoduje spadek ilości pojazdów w ruchu drogowym. Dodatkowo zwiększy się mobilność ludności oraz nastąpi rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Przedsięwzięcie realizowane będzie w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku, której celem jest uzupełnianie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich, które posiadają dostęp do kolei, ale wymagają usprawnienia. Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zmniejszy ryzyko niedotrzymania harmonogramu prac i

niezakończenia budowy w określonym terminie, co może spowodować cofnięcie środków przeznaczonych na ten cel. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli wnioskodawcy na niezwłoczne przeprowadzenie kolejnych procedur niezbędnych do realizacji zadania.

Uwzględniając powyższą argumentację *Regionalny Dyrektor* stwierdził, że istnieją przesłanki przemawiające za nadaniem niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Pełnomocnik wnioskodawcy udowodnił ważny interes społeczny oraz przedstawił przesłanki wskazujące na ważny interes strony. W związku z powyższym, *Regionalny Dyrektor* nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

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

Pouczenie

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

Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1154 z późn. zm.) wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Marta Zakrzewska, starszy specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pani Marika Zieleń – pełnomocnik wnioskodawcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.*
3. aa

Do wiadomości:

1. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu;
3. Starosta Śremski, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
4. Starosta Kościański, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak: WOO-II.420.62.2024.MZ.40 z dnia 7.09.2026 r.

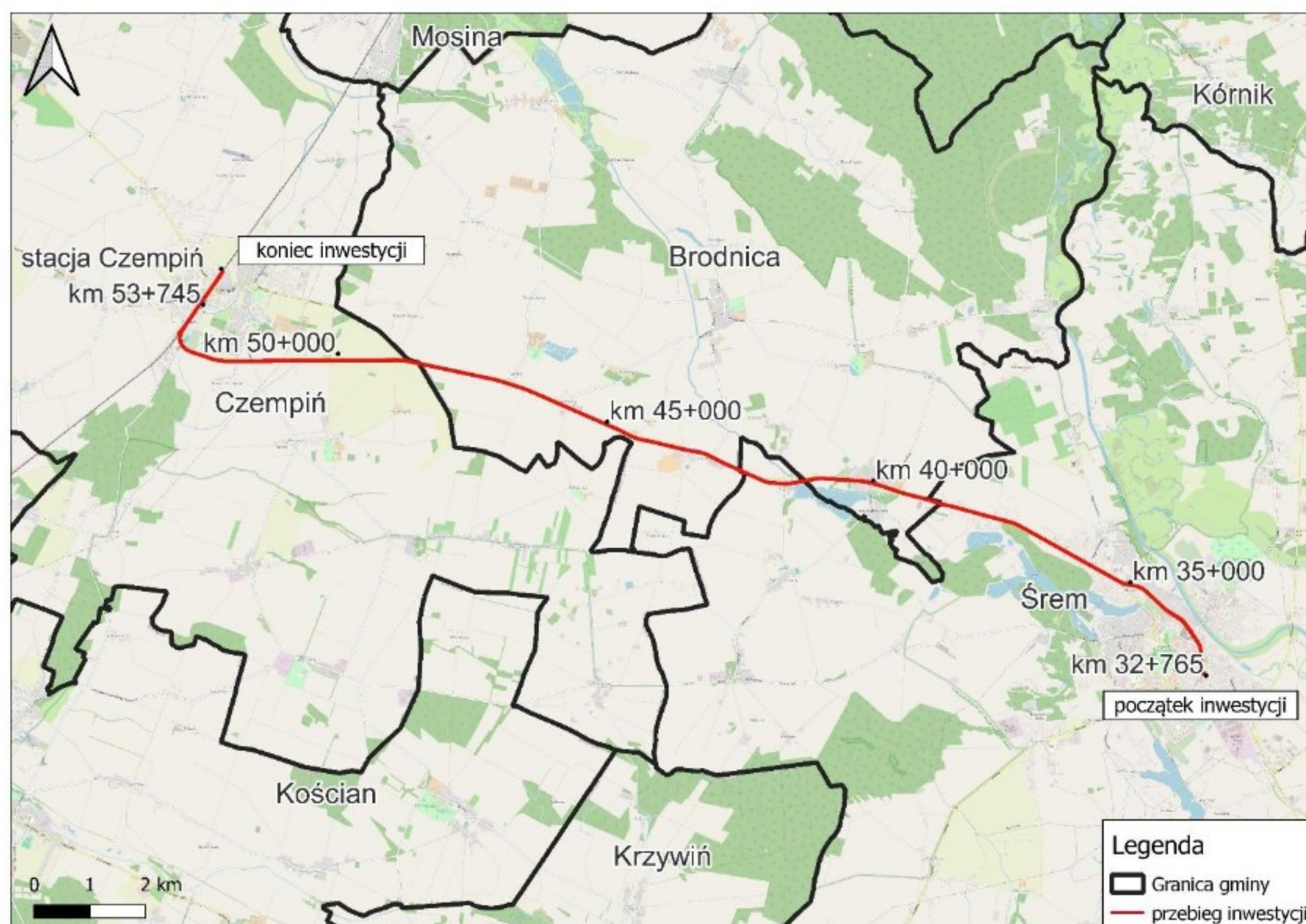
Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempień”.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w województwie wielkopolskim, w powiecie śremskim, w gminie Śrem i Brodnica oraz w powiecie kościańskim, w gminie Czempień. Jego celem jest rewitalizacja jednotorowej linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempień (odcinek o długości około 21 km, od km 32+765 do km 53+745) obejmująca elektryfikację i dostosowanie parametrów technicznych linii kolejowej do rozwijania prędkości pociągów pasażerskich maksymalnie 120 km/h. LK 369 zostanie włączona w układ torowy stacji Czempień. Realizacja planowanego przedsięwzięcia pozwoli na bezpośrednie połączenie kolejowe pomiędzy Śremem, a Poznaniem. Na stacji Czempień umożliwi również przesiadkę do pociągów kursujących po linii kolejowej nr 271 relacji Wrocław Główny – Poznań Główny.

Planowana inwestycja będzie zlokalizowana poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Najbliższy obszar Natura 2000 – specjalny obszar ochrony siedlisk Rogalińska Dolina Warty PLH300012 położony jest w odległości około 600 metrów na północ od obszaru inwestycji. Obszar planowanej inwestycji znajduje się poza siecią korytarzy ekologicznych opracowaną wg „Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce” (Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).



Rysunek 1. Lokalizacja inwestycji na mapie orientacyjnej (na podstawie karty informacyjnej przedsięwzięcia).

Zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in.: rozbiórkę istniejących torów; rozbiórkę istniejących rozjazdów; roboty ziemne; budowę nowej nawierzchni w projektowanym torze nr 1 i w torach dodatkowych wraz z rozjazdami; budowę nowego odwodnienia w postaci rowów

bocznych i drenaży wgłębnych; budowę mijanki Manieczki; budowę stacji technicznej Śrem; budowę peronów wraz z infrastrukturą dla punktów eksploatacyjnych: p.o. Śrem, p.o. Psarskie, p.o. Szymanowo, MPO Manieczki, st. Czempień; zachowanie rezerwy terenowej pod peron w m. Grabianowo oraz w m. Szoldry; likwidację, rewitalizację oraz budowę przejazdów kolejowo-drogowych (w kategorii „B”, „C”, „D” oraz przejść przez tory w kategorii „E”); budowę sieci trakcyjnej; przebudowę i budowę dróg o nawierzchni twardej; budowę i likwidację obiektów inżynierskich; przebudowę istniejących przepustów; przebudowę napowietrznej linii elektroenergetycznej WN 110 kV relacji Łódź – Kościan na odcinku kolizji; przebudowę kolidującego uzbrojenia terenu (sieci sanitarnych, gazowych, wodociągowych, deszczowych, centralnego ogrzewania, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych); przebudowę sieci melioracyjnej; wycinkę drzew i krzewów.

Przewidywana powierzchnia zajęcia terenu po zrealizowaniu przedsięwzięcia wyniesie ok. 50570 m².

Rodzaj technologii

W ramach przedmiotowego zadania planuje się wykonanie następujących robót budowlanych:

- rozbiórka istniejących torów,
- rozbiórka istniejących rozjazdów,
- roboty ziemne,
- budowa nowej nawierzchni wraz z rozjazdami,
- budowę mijanki Manieczki oraz stacji technicznej Śrem.

Podtorze zaprojektowano ze spadkiem poprzecznym torowiska w kierunku rowów odwadniających. Warstwę ochronną zaprojektowano tak, aby minimalny wtórny moduł odkształcenia wynosił 80 MPa. Warstwę ochronną projektuje się na całej długości projektowanego toru na całej szerokości torowiska z mieszanki kruszywa łamanego o frakcji 0-31.5 mm. Przed zabudowaniem warstwy ochronnej, na uprzednio przygotowanym podłożu zostanie ułożona geowłóknina o funkcji filtrująco-separującej.

W ramach wymiany nawierzchni przewiduje się rozbiórkę nieczynnej infrastruktury torowej i wykonanie nawierzchni w projektowanym torze Nr 1 i w torach dodatkowych z następujących materiałów:

- szyny 49E1 lub 60E1 – nowe,
- podkłady strunobetonowe PS-94, w rozstawie osiowym 0,60 m, z mocowaniem SB,
- podsypka grubości 0,35 m z tłucznia nowego.

Na długości przejazdów kolejowo-drogowych krzyżujących linię kolejową z drogami klasy GP, G, zaprojektowano szynę typu ciężkiego 60E1. Na odcinkach zmiany typu szyny projektuje się szyny przejściowe 60E1/49E1. Przewiduje się, że rozjazdy kolejowe w rejonie projektowanych peronów zostaną wyposażone w urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (EOR) przystosowane do lokalnych warunków eksploatacji i typów zastosowanych rozjazdów kolejowych.

W ramach zadania przewiduje się rozbiórkę istniejących peronów i pozostałości po nich (oprócz stacji Czempień) oraz rozbiórkę istniejących ramp ładunkowych i placów ładunkowych. Ponadto zaprojektowano rozbiórkę jednego budynku niemieszkalnego w Czempiniu w km ok. 53+000.

Projektuje się następujące punkty eksploatacyjne oraz perony:

- p.o. Śrem – w km ok. 32+838 – 33+039 w Śremie zaprojektowano jednokrawędziowy peron o nr 1. Dojście do peronu zapewnione jest od ulicy Ludwika Zamenhafa w rejonie przejazdu kolejowego oraz zostanie skomunikowane z dworcem PKS; pociągi pasażerskie relacji Poznań – Czempień – Śrem będą kończyć bieg na przystanku osobowym Śrem;

- Stacja techniczna Śrem – z uwagi na brak miejsca na budowę dodatkowego toru w lokalizacji p.o. Śrem zakłada się budowę stacji technicznej Śrem w km ok. 33+842. Dla nowej stacji technicznej Śrem nie są przewidziane postoje handlowe, w związku z tym nie zakłada się budowy peronu. Stacja będzie służyć jedynie do krzyżowania pociągów oraz do odstawienia składów pociągów kończących/rozpoczynających bieg na przystanku osobowym Śrem;
- p.o. Psarskie – w km ok. 35+707 – 35+907 w miejscowości Psarskie zaprojektowano jednokrawędziowy peron o nr 1. Dojście do peronu zapewnione jest od ulicy Liliowej oraz od drogi gminnej nr DP600602P;
- p.o. Szymanowo – w km ok. 37+402 – 37+602 w Szymanowie zaprojektowano jednokrawędziowy peron o nr 1. Dojście do peronu zapewnione jest od strony wjazdu do Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów;
- M.P.O. Manieczki – w km ok. 40+093 – 40+293 i km ok. 40+092 – 40+293 w miejscowości Manieczki, przy mijance, zaprojektowano dwa perony jednokrawędziowe, kolejno o nr 1 i 2. Dojście do obu peronów zapewnione jest od ulicy Działkowej,
- Stacja Czempin (dodatkowy peron) – na stacji Czempin, w km ok. 53+280 – 53+480, zaprojektowano peron nr 3. Dojście do peronu zapewnione jest od ulicy Kolejowej oraz projektuje się połączenie peronu z istniejącym przejściem podziemnym umożliwiając bezpośrednią komunikację ze wszystkimi peronami na stacji Czempin. Zakłada się przebudowę i demontaż m.in. elementów sieci trakcyjnej, słupów oświetleniowych oraz ogrodzenia;
- Grabianowo – w miejscowości Grabianowo zapewniona jest rezerwa terenowa pod peron w km ok. 43+040 – 43+240; rezerwa wynosi 1600 m² – teren dla wybudowania przyszłościowego peronu jednokrawędziowego;
- Szoldry – w miejscowości Szoldry zapewniona jest rezerwa terenowa pod peron w km ok. 46+743 – 46+943; Rezerwa wynosi 1500 m² – teren dla wybudowania przyszłościowego peronu jednokrawędziowego.

W celu zapewnienia sprawnego odpływu wód deszczowych z torowiska, na zewnątrz toru projektuje się budowę rowów otwartych umocnionych prefabrykatami betonowymi. Dodatkowo na międzytorzu przewiduje się budowę drenaży i drenokolektorów rurowych oraz drenaży kamiennych. Woda opadowa z rowów i ciągów drenarskich będzie odprowadzana do istniejących odbiorników (rowy melioracyjne oraz naturalne lub uregulowane cieki wodne, zlokalizowane w obrębie inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie). System odwodnienia peronów i wiat peronowych oparty będzie na odpowiednim ukształtowaniu nawierzchni z zastosowaniem spadków poprzecznych, umożliwiających grawitacyjny spływ wód opadowych. Na peronach zlokalizowanych w wykopie projektuje się odwodnienie liniowe w formie prefabrykowanych korytek odwadniających. W przypadku peronów jednokrawędziowych spadek nawierzchni ukierunkowano na zewnątrz peronu, tj. od krawędzi peronowej w kierunku korytka odpływowego, zlokalizowanego przy zewnętrznej krawędzi peronu.

Odwodnienie przejazdów kolejowo-drogowych oraz dróg oparto na systemie rowów drogowych, miejscowo uzupełnionych kanalizacją deszczową. Odpływ powierzchniowy zapewnią odpowiednio nadane spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni, kierujące wody opadowe i roztopowe do wpustów drogowych. Następnie wody te, za pośrednictwem przykanalików lub kolektorów, odprowadzane będą w kierunku odbiorników końcowych,

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się budowę sieci trakcji elektrycznej, której elementami będą układy przewodów przeprowadzonych nad torami kolejowymi, których zadaniem jest dostarczanie energii elektrycznej do pociągów elektrycznych, wraz z towarzyszącym im oprzyrządowaniem, izolatorami liniowymi oraz innymi elementami dołączonymi, jak przewody zasilające, zwory i słupy trakcyjne. Podstacja trakcyjna wraz z liniami zasilającymi zaprojektowana została w rejonie km 39+200 w Manieczkach.

Zasilanie wszystkich projektowanych instalacji elektrycznych w rejonie projektowanych peronów i przejazdów kolejowo-drogowych przewiduje się liniami kablowymi nN ze stacji

transformatorowych energetyki zawodowej. W rejonie każdej stacji transformatorowej przewiduje się zainstalowanie oddzielnych liczników energii dla wyszczególnionych instalacji elektrycznych (oświetlenie zewnętrzne, EOR, urządzenia automatyki). Instalacje elektryczne przewiduje się zasilać i sterować z odrębnych obwodów elektrycznych.

W celu realizacji inwestycji przewiduje się zabudowę następujących urządzeń sterowania ruchem kolejowym:

- systemów zależnościowych wykonanych w technologii przekaźnikowej,
- systemów nadrzędnych wykonanych w technologii komputerowej,
- systemów przejazdowych wykonanych w technologii komputerowej,
- półsamoczynnych jednodostępowych przekaźnikowych blokad liniowych,
- sygnalizatorów świetlnych wysokich na maszcie prostym (w uzasadnionych przypadkach podyktowanych warunkami miejscowymi również na maszcie z wysięgnikiem);
- elektromagnesów shp;
- systemów licznikowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów;
- elektrycznych napędów zwrotnicowych;
- elektrycznych napędów rogatkowych;
- drągów rogatkowych;
- sygnalizatorów drogowych;
- wskaźników kolejowych;
- tarcz zaporowych.

Na całej długości linii kolejowej nr 369 Śrem - Czempin, zostaną zabudowane: kabel światłowodowy podstawowy po jednej stronie linii kolejowej, kabel światłowodowy protekcyjny po drugiej stronie linii kolejowej (po stronie przeciwnej w stosunku do trasy rurociągu podstawowego).

Dla urządzeń telekomunikacyjnych projektuje się, na posterunku Śrem i Manieczki, kontener teletechniczny wyposażony w urządzenia łączności przewodowej. Na nowo projektowanych oraz przebudowywanych peronach wybudowana zostanie kanalizacja teletechniczna.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)