

10. 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 za statykę drzewa.
 11. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidację zagłębień.
 12. 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.
- 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. Zaprojektować i wykonać ekran akustyczny o wysokości min. 3 m (liczonej od powierzchni terenu, na którym zostanie zainstalowany) i długości min. 766 m, zlokalizowany po stronie lewej linii kolejowej nr 394 na odcinku w km 8+370 – 9+136. Stronę linii określono zgodnie z rosnącym kilometrażem. Ekran zlokalizować jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne.
 2. Ekran wykonać z paneli pochłaniających o poniższych parametrach:
 - jednoliczbowy wskaźnik pochłaniania dźwięku $DLA \geq 10$ dB (zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017-05 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe. Metoda oznaczania właściwości akustycznych. Część 1: Podstawowe właściwości pochłaniania dźwięku w warunkach rozproszonego pola akustycznego).
 - jednoliczbowy wskaźnik izolacyjności od dźwięków powietrznych $DLR \geq 24$ dB (zgodnie z normą PN-EN 1793-2:2018-08 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe. Metoda oznaczania właściwości akustycznych. Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach pola rozproszonego).
 3. Zapewnić szczelne dla fali akustycznej połączenie ekranu z podłożem, na którym zostanie wybudowany oraz pomiędzy elementami konstrukcji.
 4. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni wiat przystankowych kierować do korytek odwodnienia liniowego.
 5. Odwodnienie peronu oraz przejścia podziemnego przeprowadzić z użyciem korytek polimerbetonowych lub równoważnych; wodę odprowadzać przewodami ze studzienki odpływowej na zakończeniu korytek do studzienek z tworzywa sztucznego usytuowanych na peronach, a następnie poprzez zbieracz i kolektory do wylotu do rowu.
 6. Wody z odwodnienia stropu przejścia pod torami oraz odwodnienia wiaduktu kierować do planowanego odwodnienia torowego.
 7. Odwodnienie wgłębne podtorza zorganizować w postaci drenaży, drenokolektorów i kolektorów, zlokalizowanych na międzytorzach i po zewnętrznych stronach torów.
- IV. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 25 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.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 obwieszczane 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 Prezydenta Miasta Poznania.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś*, pismem z 25 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.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. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny nie zajął stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4, 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 25 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.6 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 4 grudnia 2025 r. znak: P.RZŚ.4901.134.2025.HG.1 Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu zwrócił się do *Regionalnego Dyrektora* o wezwanie wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* określając jednocześnie zakres wezwania.

Pismem z 20 stycznia 2026 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.7, na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.*, w tym do przedstawienia wyjaśnień na uwagi zawarte w piśmie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z 4 grudnia 2025 r. znak: P.RZŚ.4901.134.2025.HG.1. Pismem z 6 lutego 2026 r. pełnomocnik wnioskodawcy przedłożył uzupełnienie *k.i.p.*

Pismem z 23 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.10 *Regionalny Dyrektor* przestał uzupełnienie *k.i.p.* do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i jednocześnie, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś* zwrócił się 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. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny nie odpowiedział na ww. pismo.

Pismem z 23 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.11 *Regionalny Dyrektor* przestał uzupełnienie *k.i.p.* do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu i jednocześnie, 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* Prawo wodne zwrócił się 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 dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 10 marca 2026 r. znak: P.RZŚ.4900.134.2025.HG.2 Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na

środowisko i wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

Pismem z 13 marca 2026 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.12, na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* w zakresie zagadnień akustycznych. Uzupełnienie wpłynęło do organu 2 kwietnia 2026 r.

W związku z przedstawionym nowym materiałem, pismami z 10 kwietnia 2026 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.15 i WOO-II.420.51.2025.JC.16 *Regionalny Dyrektor* wystąpił odpowiednio do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu 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 20 kwietnia 2026 r. znak: P.RZŚ.4901.134.2025.HG.3 Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii z 10 marca 2026 r. znak: P.RZŚ.4900.134.2025.HG.2.

Pismem z 24 kwietnia 2026 r. znak: DN-NS.9011.2729.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 30 kwietnia 2026 r. znak: WOO-II.420.51.2025.JC.17 *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 inwestycja w zakresie linii kolejowych. 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 i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) i 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.* ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na budowie przystanku osobowego Kobylepole w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”. Przedsięwzięcie obejmuje:

- przebudowę torów kolejowych na linii kolejowej nr 352 od km 3,250 (\pm 20 m) do km 4,080 (\pm 20 m) i na linii kolejowej nr 394 od km 8,360 (\pm 20 m) do km 9,200 (\pm 20 m);
- budowę nowego przystanku osobowego o nazwie Kobylepole wraz z przejściem podziemnym;
- budowę nowej drogi dojazdowej do peronu p.o. Poznań Kobylepole z włączeniem w istniejącą ul. Kobylepole;
- rozbiórkę wiaduktu kolejowego położonego nad ul. Kobylepole i budowę nowego wiaduktu kolejowego w tej samej lokalizacji.

Linia kolejowa nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka oraz linia kolejowa nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica, na odcinku objętym planowanym przedsięwzięciem, należą do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 1/1, 1/7, 2/1, 5/1, 11/1, 12, 13, 20/2 ar. 12; 1 ar. 14; 46/4, 46/3, 47/2, 49, 56,2, 9001/4 ar. 15; 211 ar. 18; 3/1, 1/1 ar. 19 obręb 0008 Kobylepole, m. Poznań. Teren realizacji inwestycji obejmie powierzchnię ok. 8,3 ha.

Dla całego zadania inwestycyjnego pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania” Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z 29 czerwca 2016 r. znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.28, która została zmieniona decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 5 października 2020 r. znak: WOO-II.420.344.2018.JC.27. W ramach realizacji ww. zadania inwestycyjnego prowadzone są obecnie prace budowlane.

Wraz z przebudową torów kolejowych na linii kolejowej nr 352 i nr 394 wykonana zostanie przebudowa kolizji wodociągowo-kanalizacyjnych i teletechnicznych, modernizacja sieci trakcyjnej oraz zabudowa nowych urządzeń srk. Odwodnienie realizowane będzie do rowów przytorowych. Odbiornikiem wód drenażowych będą: istniejące rowy przytorowe oraz istniejąca sieć kanalizacji.

Uwzględniając zapisy art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c) *ustawy ooś* należy stwierdzić, iż realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z wykorzystaniem wody, paliw, energii elektrycznej oraz materiałów budowlanych takich jak m.in.: szyny, podkłady kolejowe, podsypka nawierzchni torowej, tłuczeń torowy, elementy stalowe, materiały izolacyjne np. taśmy izolacyjne, powłoki z żywicy, emulsje, kable i rury osłonowe, zaprawa cementowo-piaskowa do łączenia elementów prefabrykowanych, beton. Woda wykorzystywana będzie do celów socjalno-bytowych oraz do celów technologicznych i będzie pobierana bezpośrednio z wodociągu miejskiego bądź będzie dostarczana beczkowozami. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zużycie wody i paliw będzie związane głównie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej. Na etapie eksploatacji zużycie energii będzie wiązało się z bieżącą obsługą infrastruktury kolejowej, np. zasilaniem sieci trakcyjnej (bezpośrednio), oświetleniem stacji i przystanków osobowych, ogrzewaniem rozjazdów, ogrzewaniem budynków do obsługi ruchu pociągów (pośrednio).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) oraz lit. g) *ustawy ooś* stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Wobec faktu, że ww. emisje będą miały charakter miejscowy i okresowy, a także ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je

za pomijalne. Dodatkowo wnioskodawca zaproponował rozwiązania organizacyjne chroniące powietrze atmosferyczne takie jak: systematyczne sprzątanie placów budowy i dróg wyjazdowych z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu minimalizującego pylenie, zraszanie wodą miejsc prowadzenia prac w celu ograniczenia wtórnego unosu pyłu w okresach suszy, ograniczanie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, przeładowywanie materiałów z wagonów i pojazdów w sposób ograniczający pylenie, czy też stosowanie pojazdów z plandekami w przypadku transportu materiałów sypkich takich jak piasek, grys. Jak wynika z dokumentacji, w fazie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do powietrza.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. h) oraz art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a) *ustawy ooś* ustalono, iż teren, na którym realizowana będzie inwestycja, użytkowany jest na potrzeby infrastruktury kolejowej lub drogowej, bądź też bezpośrednio do niej przylega. Z ogólnodostępnych map wynika, iż najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są ok. 67 m od granicy terenu realizacji przedsięwzięcia oraz ok. 105 m do najbliższego toru kolejowego. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia zinwentaryzowano tereny rodzinnych ogródków działkowych które zaliczają się do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). W przypadku tego typu terenów dopuszczalny poziom hałasu określa się tylko w porze dnia. W porze nocy, tereny ogródków działkowych nie są wykorzystywane zgodnie z ich funkcją, dlatego też nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a), lit. c), lit. d) i lit. g) *ustawy ooś* stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Prace realizacyjne będą prowadzone głównie w porze dnia. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie nałożono warunek, aby prace wykonawcze prowadzić w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Dopuszczono możliwość kontynuowania prac w porze nocy, jeżeli technologia wymaga nieprzerwanej pracy, pod warunkiem dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska. Prace te mogą dotyczyć robót betoniarskich (np. zraszanie betonu). Prace te nie będą jednak związane z ponadnormatywną emisją hałasu. Dodatkowo wnioskodawca zaproponował działania organizacyjne tj.: wykorzystywanie maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym, czy ograniczenie do minimum pracy maszyn na biegu jałowym, co pozwoli na ograniczenie uciążliwości akustycznej.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) *ustawy ooś* ustalono, że obecnie na analizowanych fragmentach linii kolejowych nr 352 i 394 występuje regularny ruch towarowy oraz pasażerski w porze dnia oraz w porze nocy. W przedstawionej analizie akustycznej dla stanu aktualnego powołano się na Strategiczną mapę hałasu miasta Poznania, sporządzoną w 2022 r., zgodnie z którą dominującym źródłem hałasu w obszarze inwestycji jest infrastruktura kolejowa.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono obliczenia emisji i propagacji hałasu w środowisku, w oparciu o prognozowane natężenie ruchu kolejowego w rok po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji. W tabeli 1 przedstawiono natężenie ruchu przyjęte do analiz akustycznych z podziałem na rodzaje pociągów dla odcinków linii kolejowej objętej zakresem przedsięwzięcia (352 i 394) oraz linii kolejowych ujętych w analizach skumulowanych.

Tabela 1

Numer linii kolejowej	Pociąg towarowy		Pociąg pasażerski (IC)		Pociąg pasażerski (TLK)		Pociąg pasażerski regionalny	
	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
352	39	9	2	0	2	2	74	4
394	59	8	0	0	30	2	0	0
806	18	14	2	1	1	0	0	0
823	28	0	0	0	0	0	0	0
984	1	1	0	0	0	0	0	0

W analizach akustycznych uwzględniono następujące prędkości pojazdów: 80 km/h dla pociągów towarowych i 100 km/h dla pozostałych pojazdów na linii nr 352 oraz 80 km/h dla pociągów towarowych i 120 km/h dla pojazdów pasażerskich na linii nr 394. Na pozostałych liniach kolejowych uwzględnianych w oddziaływaniu skumulowanym prędkości ruchu pojazdów przyjęto w wysokości 60 km/h. Z uwagi na to, że część pociągów zatrzymywać się będzie na planowanym przystanku osobowym Kobylepole w modelu obliczeniowym wprowadzono odcinkowy rozkład prędkości oraz warunków działania pojazdów szynowych (prędkość stała, hamowanie, przyspieszanie) zakładając m.in., iż droga hamowania od prędkości maksymalnej do prędkości minimalnej wynosi 500 m. Dane dotyczące przyjętej prędkości przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Prędkość pociągu	20 km/h	60 km/h	90 km/h	120 km/h
odcinek	długość peron	od końca peronu do 250 m od środka peronu	od 250 m od środka peronu do 500 m od środka peronu	ponad 500 m od środka peronu
warunki	prędkość stała	50% pociągów hamowanie 50% pociągów przyspieszanie	50% pociągów hamowanie 50% pociągów przyspieszanie	50% pociągów prędkość stała 50% pociągów hamowanie

Do modelowania hałasu wykorzystano pakiet programowy SoundPLAN posiadający moduły służące do wprowadzania danych, ich kontroli oraz modyfikacji, generowania numerycznej mapy terenu, jak również wprowadzania parametrów ruchu kolejowego i warunków meteorologicznych. Obliczenia wykonano zgodnie z metodyką CNOSSOS-EU. W przypadku tej metodyki podstawową jednostką definiującą bazowe parametry akustyczne wpływające na emisję hałasu od źródeł hałasu typu linia kolejowa jest pojazd szynowy. Przez pojazd szynowy rozumie się część pociągu która może być odłączna i przemieszczana niezależnie od całego składu (np. lokomotywę, wagon, zespół trakcyjny). W związku z powyższym pociąg składa się z zespołu pojazdów. Poszczególne pojazdy szynowe, opisane jako zgodnie z tabelą 2.3.a Dyrektywy 2015/996, na potrzeby adaptacji do polskiej infrastruktury kolejowej zdefiniowano w opracowaniu „Wytyczne GIOŚ - Katalog danych dotyczących infrastruktury transportowej oraz środków transportu w Polsce w odniesieniu do wymagań Dyrektywy 2015/996”. W ramach oceny emisji hałasu z planowanego przedsięwzięcia dokonano przeglądu serii i typów konstrukcyjnych pojazdów szynowych eksploatowanych w Polsce a następnie skatalogowano zgodnie z propozycjami deskryptora opisanymi w Dyrektywie 2015/996. Jako tor bazowy przyjęto zgodnie z metodyką *Mono-block sleeper on soft rail pad*, rozjazdy zamodelowano jako *Single switch / joint / crossing / 100 m* i dodatkowo uwzględniono poprawkę +10 dB na odcinku przebiegającym na moście.

Obliczenia akustycznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono dla powyższych parametrów eksploatacji przedsięwzięcia, w porze dnia i w porze nocy.

Obliczeń emisji hałasu dokonano w punktach obserwacji zlokalizowanych na najbliższych terenach chronionych akustycznie oraz w siatce punktów obserwacji, na podstawie której wykreślono izolinie poziomu hałasu. Przeprowadzona analiza akustyczna oddziaływania hałasu wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych planowane przedsięwzięcie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu wnioskodawca przeanalizował w raporcie możliwość zastosowania rozwiązań przeciwhałasowych. Z uwagi na stwierdzone przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu pochodzące z projektowanych linii kolejowych jako rozwiązanie przeciwhałasowe, wskazał ekran akustyczny, określając jego parametry oraz lokalizację. Długość ekranu została dobrana w taki sposób, aby izofony o wartościach dopuszczalnych hałasu w środowisku swoimi zasięgami nie obejmowały terenów chronionych akustycznie. Biorąc powyższe pod uwagę *Regionalny Dyrektor* określił parametry i lokalizację ekranu, którego zastosowanie zapewni zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska, na terenach występujących wzdłuż przedsięwzięcia. Dodatkowo, określił także rodzaj zastosowanego ekranu akustycznego oraz wskaźniki izolacyjności i pochłaniałości materiałów, z których ma być wykonany, a także lokalizację względem linii. W przypadku ekranu akustycznego, ważne jest, aby w trakcie jego 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, a zatem zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranu akustycznego. W warunkach niniejszej decyzji określono minimalne parametry ekranu akustycznego tj. wysokość, długość wskaźniki izolacyjności i pochłaniałości akustycznej. Zgodnie z przedłożonymi informacjami ekran akustyczny zainstalowany zostanie jak najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne oraz przebieg linii w terenie.

Po wykonaniu ekranu akustycznego ponownie obliczono oddziaływanie akustyczne przedsięwzięcia i wykazano, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Skuteczne działanie środka ograniczającego emisję hałasu wymaga jego konserwacji. Wobec powyższego *Regionalny Dyrektor* zobligował wnioskodawcę do kontroli jego stanu technicznego. Obliczenia wskazują, że ekran akustyczny zapewni także odpowiedni poziom hałasu w porze nocy dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.

Po południowej stronie od linii kolejowych będącym przedmiotem postępowania zlokalizowane są tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Z wypisów z rejestru gruntu wynika, co potwierdził także wnioskodawca, że tytuł prawny do tych terenów posiada zarządzający liniami kolejowymi, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zgodnie z art. 174 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 z późn. zm.), emisje polegające na powodowaniu hałasu, powstające w związku z eksploatacją linii kolejowej, nie mogą spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny. Oznacza to, że zarządzający liniami kolejowymi nr 352 i 394 nie ma obowiązku zapewnienia standardów jakości środowiska na terenie rekreacyjno-wypoczynkowym, leżącym na południe od tych linii.

W odniesieniu do zapisów art. 63 ust 1 pkt 1 lit. b) i pkt 3 lit. f) *ustawy ooś w k.i.p.* przeanalizowano możliwość skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami. Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie skumulowane z istniejącymi układami komunikacyjnymi związane będzie z emisją hałasu i emisją substancji do powietrza, wynikającą z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego (koparki, ładowarki) oraz samochodów transportujących materiały budowlane. Oddziaływanie to będzie miało nieznaczne nasilenie, będzie krótkotrwałe, odwracalne i będzie miało zasięg lokalny oraz ustąpi w pełni po zakończeniu prac budowlanych.

Dla etapu eksploatacji przeprowadzono ocenę oddziaływania skumulowanego planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami: innymi liniami kolejowymi

przebiegającymi równolegle oraz ulicą Kobylepole przebiegającą prostopadle do linii będących przedmiotem wniosku. Inne linie kolejowe przebiegające równolegle do linii nr 352 i 394 znajdują się w dalszej odległości do terenów chronionych i tylko w niewielkim stopniu mają wpływ na poziom hałasu skumulowanego na terenach chronionych akustycznie. Po zastosowaniu ekranu akustycznego hałas skumulowany z tymi liniami nie będzie miał znaczenia.

Ulica Kobylepole ma duży wpływ na kształtowanie warunków akustycznych na terenach wymagających ochrony akustycznej położonych najbliżej tej ulicy. Po zastosowaniu ekranu akustycznego poziom hałasu kolejowego obniży się i klimat akustyczny na terenach chronionych położonych najbliżej ulicy Kobylepole będzie kształtowany hałasem drogowym. Na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenach rekreacyjno-wypoczynkowych poziom hałasu kolejowego będzie poniżej 10 dB wartości dopuszczalnej dla tych terenów, co oznacza, że hałas kolejowy nie będzie miał udziału w hałasie skumulowanym pochodzącym od linii kolejowych i od ulicy Kobylepole.

Z uwagi na rodzaj i lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś* należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Zgodnie z *k.i.p.* prace projektowe związane z planowanym przedsięwzięciem uwzględniają wymagania obowiązujących rozporządzeń, norm, aprobat technicznych oraz warunków technicznych, i tym samym minimalizują wystąpienie katastrofy budowlanej. Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi czy osuwisk. Teren inwestycji znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Ze względu na rodzaj, skalę i wielkość przedsięwzięcia można wykluczyć jego istotny wpływ na kształtowanie i zmiany klimatu. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, na etapie jej budowy wystąpi zjawisko emisji substancji gazowych i pyłowych do powietrza, związane z ruchem pojazdów i pracami budowlanymi. Całkowita emisja tych zanieczyszczeń w skali regionu będzie pomijalna, a ponadto zmiany te będą krótkotrwałe i odwracalne. Podczas eksploatacji inwestycji bezpośrednia emisja gazów cieplarnianych do powietrza będzie występować incydentalnie. Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane a także wdrożenie odpowiednich działań organizacyjnych na etapie eksploatacji inwestycji.

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 realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady związane z: robotami ziemnymi, rozbiórką i demontażem istniejących elementów, funkcjonowaniem zaplecza budowy. Wytwarzane będą głównie odpady określone w grupie 15 i 17 rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10), obejmujące przede wszystkim: odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej oraz odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy: 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw; 16 - odpady nieujęte w innych grupach; 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Odpady wytworzone na poszczególnych etapach realizacji przedsięwzięcia będą selektywnie magazynowane w wydzielonych miejscach, na utwardzonym podłożu lub w oznakowanych pojemnikach. Odpady

niebezpieczne będą gromadzone w szczelnych pojemnikach lub kontenerach w wyznaczonych miejscach, na uszczelnionej i utwardzonej powierzchni, pod zadaszeniem. Zapewniony zostanie regularny odbiór odpadów przez uprawnione podmioty w celu ich dalszego zagospodarowania. Część odpadów będzie mogła być zagospodarowana zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. poz. 796) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r. poz. 93). W warunkach realizacji przedsięwzięcia określono sposób gromadzenia odpadów, który pozwoli na ograniczenie oddziaływania ewentualnych wycieków na środowisko gruntowo-wodne. Zobowiązano wnioskodawcę, aby wytwarzane odpady magazynować selektywnie w wyznaczonych miejscach bądź w pojemnikach lub kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów, w sposób zapobiegający przedostawaniu się substancji niebezpiecznych do gruntu i wód. Na etapie eksploatacji będą powstawać niewielkie ilości odpadów związanych głównie z bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją planowanego przedsięwzięcia.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a), lit. b), lit. c), lit. d), lit. f), lit. g), lit. h), lit. i) oraz lit. j) *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji oraz mając na względzie rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia stwierdzono, że przedsięwzięcie nie znajduje się na: obszarach wodno-błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych; obszarach wybrzeży i środowiska morskiego; obszarach górskich i leśnych; obszarach objętych ochroną tj. w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych; obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; obszarach przylegających do jezior; obszarach uzdrowiska i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w aglomeracji poznańskiej. Biorąc pod uwagę przedstawione przez wnioskodawcę analizy i założenia, co do funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia oraz zaproponowane rozwiązania, nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska na przedmiotowym obszarze w związku z realizacją przedsięwzięcia.

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), na podstawie opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu ustalono, że obszar realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicach zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) „Cybina” o kodzie RW600010185899. JCWP RW600010185899 „Cybina” posiada status silnie zmienionej części wód, jej stan jest zły. Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny. Zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego JCWP RW600010185899 została określona jako zagrożona. Główne źródło presji troficznych to źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone). Główne źródło presji hydromorfologicznych to: prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty gospodarki wodnej (zbiorniki, stawy rybne) - rzeki główne i rzeki pozostałe, górnictwo - rzeki główne. Główne źródło presji chemicznych to: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot amonowy, OWO, BZT5; MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; bromowane difenyletery(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Ponadto inwestycja jest położona w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd o kodzie GW600060. JCWPd GW600060 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. Zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego została określona jako zagrożona ilościowo i chemicznie. Dla tej JCWPd celem środowiskowym jest dobry stan ilościowy i chemiczny. Zidentyfikowane presje znaczące to: pobór punktowy z ujęć wód podziemnych (rejon Poznania), presja obszarowa rozproszona związana z rolnictwem i gospodarką komunalną. JCWPd jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w pierwszej kolejności na placu budowy w granicach terenu kolejowego lub w przypadku braku takiej możliwości, przewiduje się zorganizowanie zapleczy budowy w innych miejscach niekolidujących z istniejącą infrastrukturą oraz lokalnym zagospodarowaniem terenu, w granicach planowanego przedsięwzięcia. Zaplecza budowy, w tym nawierzchnie placów postojowych oraz dróg dojazdowych dla maszyn i środków transportu zostaną utwardzone np. płytami betonowymi. Do prowadzenia prac będzie wykorzystywany sprzęt sprawny technicznie. W razie sytuacji awaryjnej, takiej jak np. wyciek paliw, zanieczyszczenia będą usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie zostaną przekazane do unieszkodliwienia. Place, na których będzie prowadzone tankowanie sprzętu, zostaną wyznaczone na szczelnych powierzchniach. Naprawy sprzętu budowlanego, z wyjątkiem bieżącej eksploatacji, będą prowadzone w bazach transportowych, poza zapleczem budowy. Ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone w szczelnych przenośnych urządzeniach systematycznie odbieranych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie.

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wykonane zostaną wykopy o głębokości do 5,0 m p.p.t. W razie potrzeby wykopy będą wykonywane w osłonie ścianek szczelnych. Budowa przejścia podziemnego i wiaduktu, a także wykonanie innych wykopów (o ile wystąpi potrzeba ich wykonania) będzie wymagała czasowego odwodnienia. W przypadku budowy przejścia podziemnego i wiaduktu odwodnienie to będzie szczególnie istotne, aż do momentu uszczelnienia dna obiektu (usunięcie wód deszczowych np. z użyciem pompy). Przewiduje się odprowadzenie wody pochodzącej z wykopu do istniejącego i planowanego odwodnienia torowego a także o ile będzie taka możliwość do istniejącego odwodnienia ulicy Kobylepole. System odwodnienia torowego jest wyposażony w pośrednie studnie z osadnikami, które zarówno zabezpieczają samą sieć przez „zamulaniem” jak i ograniczają ilość zawiesiny w odprowadzanych wodach.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, w niniejszej decyzji nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z organizacją zapleczy budowy i baz materiałowych, stosowanymi zabezpieczeniami, przechowywaniem płynów eksploatacyjnych i odpadów, prowadzeniem odwodnienia wykopów. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych. W odniesieniu do etapu eksploatacji przedsięwzięcia, mając na uwadze opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu w decyzji nałożono warunki dotyczące odprowadzania wód opadowych z terenu inwestycji. Zgodnie z przedstawionymi w *k.i.p.* informacjami, na podstawie wyników badań wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych stwierdzono, że wartości stężeń zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w odprowadzanych wodach mieszczą się w zakresie dopuszczalnym, określonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz. 1311). W związku z tym, nie ma konieczności ich podczyszczania. Niemniej jednak zaplanowano zastosowanie na każdym

drenażu wgłębnym geowłókniny, uniemożliwiającej przedostanie się zawiesiny do wód, a także stosowanie studzienek z osadnikiem.

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 z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335). Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, stosowane technologie i wskazane powyżej sposoby ochrony środowiska gruntowo-wodnego, uwzględniając opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu należy stwierdzić, iż przedsięwzięcie to nie niesie za sobą dużego prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych, a tym samym nie będzie wpływać na osiągnięcie celów określonych dla poszczególnych jednolitych części wód.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e) *ustawy ooś*, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Cybiny PLH300038, zlokalizowany w odległości ok. 3,5 km od inwestycji. Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza siecią korytarzy ekologicznych, opracowaną wg Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Wnioskodawca zadeklarował, że w ramach przedsięwzięcia nie będzie dokonywał wycinki istniejących drzew i krzewów, co oznacza, że realizacja przedsięwzięcia może być dokonana bez ich usuwania. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ich ważną rolę zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe i krajobrazowe nałożono warunek nie dokonywania wycinki w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia. W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przed mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na przydrożnych drzewach, polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W celu ochrony płazów i innych 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 zasypaniem wykopów.

W przypadku natrafienia podczas realizacji inwestycji na gatunki chronione lub ich siedliska, prace powinny zostać przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstąpienie 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*.

Mając na względzie rodzaj i lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi w niniejszej decyzji warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycja 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 ooś* przeanalizowano charakter, zasięg, 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 będzie wiązała się jedynie z krótkotrwałym i odwracalnym oddziaływaniem, a w trakcie eksploatacji nie dojdzie do przekroczeń standardów jakości środowiska. Zgodnie z powyższym, przedsięwzięcie nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska oraz nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

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

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

Wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpiono z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 *k.p.a.* decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia.

Uzasadniając wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wnioskodawca wskazał, że nadrzędnym celem przedsięwzięcia jest zwiększenie dostępności transportu kolejowego poprzez włączenie kolei do systemu komunikacji miejskiej miasta Poznania, rozbudowę infrastruktury oraz zwiększenie przepustowości linii. Planowane prace mają na celu również poprawę funkcjonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego w przewozach towarowych, umożliwienie korzystania z linii kolejowych wchodzących w skład obwodnicy towarowej w przewozach pasażerskich oraz poprawę jakości, atrakcyjności i konkurencyjności połączenia kolejowego w porównaniu do innych środków transportu. Realizacja inwestycji przyniesie wiele korzyści społecznych. Zwiększenie dostępności transportu kolejowego, a tym samym przejście pasażerów z transportu drogowego, spowoduje spadek ilości pojazdów w ruchu drogowym. Poprawa dostępności transportu kolejowego przyczyni się do zwiększenia mobilności ludności oraz stymulowania rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Projekt zapewnia bezpieczne, pewne i wysokiej jakości normy w zakresie przewozu osób, spełnia wymogi dotyczące infrastruktury kolejowej, szczególnie w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa oraz ochrony, które zapewnią jakość i skuteczność usług transportowych i dostępność transportu kolejowego dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

Wydanie decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności umożliwi szybsze podjęcie działań w celu pozyskania kolejnych decyzji wymaganych w procesie inwestycyjnym. Kluczowym elementem realizacji przedsięwzięcia jest zatem uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w formie użytecznej tj. decyzji ostatecznej lub decyzji nieostatecznej opatrzonej rygorem natychmiastowej wykonalności. Zwłoka w uzyskaniu użytecznej decyzji oraz ewentualne postępowanie odwoławcze i oczekiwanie na stanowisko organu rozpatrującego odwołanie stanowi zagrożenie dla ważnego interesu inwestora. W odniesieniu do planowanej inwestycji zachodzi także szczególnie ważny interes narodowy, ponieważ planowane przedsięwzięcie stanowi część zaawansowanego projektu pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”, realizowanego przez wnioskodawcę ze środków budżetowych zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032). Dysponowanie użyteczną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędne do złożenia wniosków o kolejne decyzje administracyjne i dalszej realizacji prac zgodnie z harmonogramem.

Uwzględniając powyższą argumentację *Regionalny Dyrektor* stwierdził, że istnieją przesłanki przemawiające za nadaniem niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Pełnomocnik wnioskodawcy udowodnił ważny interes społeczny, wyjątkowo ważny interes strony oraz przedstawił przesłanki wskazujące na poniesienie przez gospodarstwo narodowe ciężkich strat w przypadku braku nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. 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.

Joanna Czeczott, główny specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. **PJA RODO ANONIM** pełnomocnik wnioskodawcy
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. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, 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.420.51.2025.JC.19 z dnia 1.06.2026 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Budowa p.o. Kobylepole w ramach zadania inwestycyjnego Prace na obwodnicy towarowej Poznania”.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

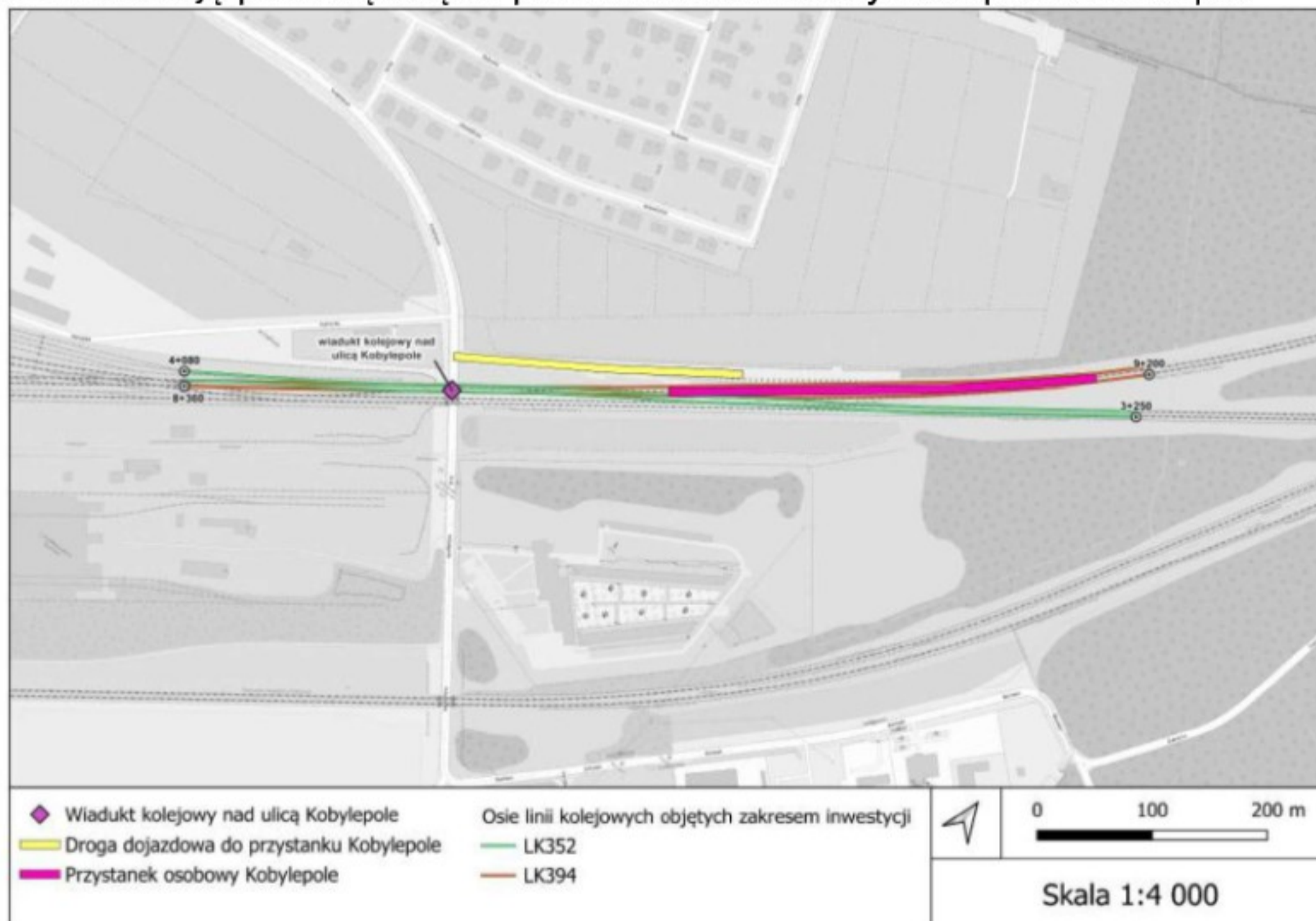
Planowane przedsięwzięcie polega na budowie przystanku osobowego Kobylepole w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”. Inwestycja obejmuje:

- przebudowę torów kolejowych na linii kolejowej nr 352 od km 3,250 (± 20 m) do km 4,080 (± 20 m) i na linii kolejowej nr 394 od km 8,360 (± 20 m) do km 9,200 (± 20 m);
- budowę nowego przystanku osobowego o nazwie Kobylepole wraz z przejściem podziemnym;
- budowę nowej drogi dojazdowej do peronu p.o. Poznań Kobylepole z włączeniem w istniejącą ul. Kobylepole;
- rozbiórkę wiaduktu kolejowego położonego nad ul. Kobylepole i budowę nowego wiaduktu kolejowego w tej samej lokalizacji.

Linia kolejowa nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka oraz linia kolejowa nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica, na odcinku objętym planowanym przedsięwzięciem, należą do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 1/1, 1/7, 2/1, 5/1, 11/1, 12, 13, 20/2 ar. 12; 1 ar. 14; 46/4, 46/3, 47/2, 49, 56,2, 9001/4 ar. 15; 211 ar. 18; 3/1, 1/1 ar. 19 obręb 0008 Kobylepole, m. Poznań. Teren realizacji inwestycji obejmie powierzchnię ok. 8,3 ha.

Zakres i lokalizację przedsięwzięcia przedstawia schematycznie poniższa mapa.



Źródło: karta informacyjna przedsięwzięcia

Inwestycja będzie zlokalizowana poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Cybiny PLH300038, zlokalizowany w odległości ok. 3,5 km od inwestycji. Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza siecią korytarzy ekologicznych, opracowaną wg

Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Rodzaj technologii

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zastosowaniem technologii charakterystycznej dla typowych prac związanych z rozbiórką i przebudową układu torowego wraz z przebudową i budową nowej infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym m.in. peronu na stacji, przystanku osobowego, obiektu inżynierskiego, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej, odwodnienia, drogi dojazdowej.

W związku z budową peronu na nowym przystanku osobowym Poznań Kobylepole planuje się przesunięcie toru nr 2 LK394 w kierunku zachodnim, tak by umożliwić budowę peronu na poszerzonym międzytorzu torów LK394. W celu realizacji tego zadania planuje się rozbiórkę istniejącej nawierzchni torowej oraz wybranie podsypki tłuczniowej. Następnie wykonane zostaną roboty ziemne polegające na profilowaniu, wykonaniu wykopów i nasypów oraz warstw ochronnych. Na tak przygotowanej powierzchni zostanie ułożona nowa nawierzchnia torowa.

Peron dwukrawędziowy nowego przystanku osobowego Kobylepole wykonany zostanie na międzytorzu torów LK394 wraz z przejściem podziemnym i windą a także schodami oraz chodnikiem. Przystanek będzie zlokalizowany pomiędzy wiaduktem kolejowym położonym nad ul. Kobylepole a km 9,200 linii kolejowej nr 394. Długość peronu wyniesie 300 metrów (\pm 20 m). Na peronie zlokalizowane zostaną wiaty, obiekty małej architektury i informacji podróżnych. Prace związane z budową peronu polegać będą na wykonaniu ław fundamentowych, na których zabudowane zostaną ścianki peronowe. Po zasypaniu korpusu peronu kruszywem i po jego zagęszczeniu zostanie ułożona nawierzchnia peronowa z płyt chodnikowych i peronowych na podbudowie.

W zakresie odwodnienia peronu na nowym przystanku osobowym Poznań Kobylepole planuje się wykonać korytka polimerbetonowe lub równoważne. Woda z korytek odprowadzona będzie przewodami ze studzienki odpływowej na zakończeniu korytek do studzienek z tworzywa sztucznego usytuowanych na peronach i dalej zbieraczami i kolektorami do wylotu do rowu. Wylot poprzedzony zostanie zbiornikiem retencyjnym ziemnym budowanym w ramach inwestycji komplementarnej. Na peronie usytuowane zostaną wiaty. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych nastąpi rurami spustowymi, a następnie przykanalikami bezpośrednio do korytek odwodnienia liniowego.

Przejście pod torami zostanie wykonane w wykopie o dł. ok. 20 m, szerokości ok. 7 m i głębokości ok. 5 m, zabezpieczonym ściankami szczelnymi pod część północną wymagającą wymiany gruntu. Pod pozostałą część planowany jest wykop otwarty o długości ok. 20 m i szerokości ok. 10 m ograniczający się do rozbiórki istniejącego nasypu i wykopu ok. 1 m. Przewidziano wymianę gruntów słabonośnych poniżej poziomu posadowienia. Przejście zostanie wykonane z betonu zbrojonego na mokro.

Wiadukt nad ulicą Kobylepole zostanie wykonany etapowo z zachowaniem ruchu w przynajmniej 1 torze. Istniejące przęsła będą rozebrane. Rozbiórka przyczółków i wykonanie nowych będzie prowadzone w 2 wykopach o długości ok. 25 m, szerokości ok. 12 m i głębokości ok. 4 m, zabezpieczonych ściankami szczelnymi. Przyczółki zostaną wykonane z betonu zbrojonego na mokro. Przęsła zostaną wykonane z dźwigarów stalowych obetonowanych. Wykonanie prac będzie wymagało zmiany organizacji ruchu i czasowego zamknięcia drogi pod obiektem.

W ramach budowy drogi dojazdowej do p.o. Kobylepole wykonana zostanie droga o nawierzchni asfaltowej o długości 300 metrów (\pm 20 m). Na końcowym odcinku wykonany zostanie plac do zawracania. Wzdłuż planowanej drogi dojazdowej, po stronie północnej zostaną zlokalizowane miejsca postojowe dla służb utrzymania. Po stronie południowej wyznaczona jest rezerwa terenu pod budowę tzw. węzła przesiadkowego, obejmującego m.in. miejsca postojowe dla samochodów osobowych, infrastrukturę rowerową oraz chodnik.

Planuje się budowę chodnika do przejścia podziemnego łączącego planowaną drogę z przystankiem osobowym Kobylepole. Planowane jest zabezpieczenie nasypu kolejowego od strony planowanego układu drogowego łączącego ul. Kobylepole z przystankiem osobowym Poznań Kobylepole poprzez zastosowanie wzmocnienia nasypu w postaci ściany oporowej. Ściana oporowa zaczyna się bezpośrednio przy przejściu pod torami w km 8+842 i zlokalizowana zostanie w kierunku zachodnim. W związku z wykonaniem muru oporowego nie planuje się wykopów. Mur oporowy wykonany zostanie z dwóch rzędów grodzic stalowych z połączeniem ściągami między nimi. U góry ścianek zostanie wykonany monolityczny gzyms betonowy i balustrada.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się również: w zakresie branży SRK – budowę kanalizacji kablowej oraz ułożenie kabli do nowych urządzeń zewnętrznych sterowania ruchem kolejowym; w zakresie branży telekomunikacyjnej – przebudowę kolizji teletechnicznych, kanalizacji telekomunikacyjnej, rurociągów kablowych, kabli szlakowych oraz światłowodowych; w zakresie branży sieć trakcyjna – modernizację poprzez demontaż istniejących: sieci jezdnych wraz z osprzętem, uszynień i sieci powrotnej oraz konstrukcji wsporczych wraz z fundamentami, montaż nowych konstrukcji wsporczych wraz z fundamentami, budowę nowego uszynienia i sieci powrotnej oraz nowej ochrony odgromowej, wywieszenie nowych sieci jezdnych, a także uszynienie obiektów przewodzących obcych, znajdujących się w strefie oddziaływania sieci jezdnej i pantografu. W ramach elektroenergetyki nietrakcyjnej planuje się przebudowę sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej w nawiązaniu do zmian w układzie sieci trakcyjnej. Przewiduje się przebudowę istniejących i budowę nowych zasilaczy trakcyjnych, kolidujących z projektowaną infrastrukturą linii kolejowych. Wszystkie kolizje sieci PGE Energetyka Kolejowa S.A., ENEA Operator Sp. z o.o., PKP PLK oraz innych gestorów z projektowanymi liniami kolejowymi (w tym z przebudową i budową dróg) przewiduje się usunąć poprzez wymianę kabli, wymianę i przestawienie słupów napowietrznych linii zasilających, przebudowę linii oświetleniowych, zgodnie z warunkami przebudowy odpowiednich gestorów. W ramach zewnętrznych sieci i instalacji sanitarnych planuje się przebudowę kolizji sieci wodociągowo – kanalizacyjnych oraz budowę odwodnienia projektowanych odcinków dróg.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)