



WOO-II.420.53.2025.AM.13

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) i 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 2024 r. poz. 1112 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., działającej przez pełnomocników – ~~JA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO~~ o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa p.o. Franowo w ramach zadania inwestycyjnego Prace na obwodnicy towarowej Poznania”.
- 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. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Dopuszcza się kontynuowanie prac w porze nocy, jeżeli technologia wymaga nieprzerwanej pracy, pod warunkiem dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska.
 2. Na zapleczach budowy oraz w miejscach bezpośrednich prac budowlanych zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
 3. Teren przeznaczony na zaplecze budowy i bazy materiałowe utwardzić, a miejsca tankowania i naprawy pojazdów dodatkowo uszczelnić lub stosować miejscowo maty izolacyjne w trakcie wykonywania bieżącej konserwacji sprzętu technicznego i tankowania.
 4. Płyny eksploatacyjne oraz odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych; zużyte środki sorpcyjne przekazywać do unieszkodliwienia.
 5. Podczas prowadzenia robót ziemnych i umocnieniowych nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami i materiałami stosowanymi do budowy.
 6. 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.
 7. Szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do rzeczywistych potrzeb technologicznych a prace na otwartych wykopach prowadzić w okresie niezbędnym do ich zrealizowania.

8. Odwodnienie torowe w rejonie peronu wykonać z wykorzystaniem betonowych niskoprofilowych korytek, a niezanieczyszczone wody opadowe odprowadzać do przytorowych rowów w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny, w sposób niezakłócający stosunków wodnych na terenach sąsiednich.
9. Wody opadowe z powierzchni peronu i przejścia podziemnego kierować do budowanego w ramach inwestycji komplementarnej zbiornika retencyjnego lub/i do istniejącej kanalizacji na terenie stacji Franowo.
10. Nie usuwać drzew i krzewów w związku z realizacją przedsięwzięcia. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postojów ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
11. 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 przesuszeniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
12. 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.

III. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

IV. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

1 września 2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, wpłynął wniosek z 28 sierpnia 2025 r. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działającej przez pełnomocników – ~~JA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RO~~, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa p.o. Franowo w ramach zadania inwestycyjnego Prace na obwodnicy towarowej Poznania”. 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; 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~~ ~~JA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO~~ ~~ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZAC~~. Jako pełnomocnika do doręczeń wskazano pana Piotra Brussa. We wniosku o wydanie decyzji zwrócono się również o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 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.), zalicza się 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 realizowane jest w województwie wielkopolskim i dotyczy zmiany dokonywanej w obiekcie kwalifikowanym jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w przypadku którego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy jest *Regionalny Dyrektor*. Ponadto, przedsięwzięcie polega na realizacji linii kolejowej. W związku z powyższym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) i lit. t), a także art. 123 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 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 17 września 2025 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.1 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do formalnego uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 16 października 2025 r.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 12 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.3 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś*, pismem z 14 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.4 *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 26 listopada 2025 r. znak: DN-NS.9011.2595.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

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 14 listopada 2025 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.5 *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 2 grudnia 2025 r. znak: P.RZŚ.4900.197.2025.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.

27 listopada 2025 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęło pismo spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o., będącej stroną postępowania. Pismem z 26 marca 2026 r. *Regionalny Dyrektor* udzielił stronie odpowiedzi.

Pismem z 8 stycznia 2026 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.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 2 grudnia 2025 r. znak:

P.RZŚ.4900.197.2025.HG. Pismem z 4 lutego 2026 r. pełnomocnik wnioskodawcy przedłożył wymagane uzupełnienie *k.i.p.*

Pismem z 23 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.9 *Regionalny Dyrektor* przesłał 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. Pismem z 3 marca 2026 r. znak: DN-NS.9011.2595.2025 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny podtrzymał stanowisko zawarte w opinii z 26 listopada 2025 r. znak: DN-NS.9011.2595.2025.

Ponadto pismem z 23 lutego 2026 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.10 *Regionalny Dyrektor* przesłał 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.4900.197.2025.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.

Na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 26 marca 2026 r. znak: WOO-II.420.53.2025.AM.11 *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) *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 Franowo w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”. Inwestycja obejmuje:

- przebudowę torów kolejowych na linii kolejowej nr 352 (LK352) Swarzędz – Poznań Starołęka na odcinku od km 5,520 do km 6,110 i przebudowę torów kolejowych na linii kolejowej nr 394 (LK394) Poznań Krzesiny – Kobylnica na odcinku od km 6,330 do km 6,860;
- budowę nowego przystanku osobowego Franowo (w tym budowę peronu dwukrawędziowego na międzytorzu torów linii kolejowej nr 352 wraz z przejściem podziemnym i windą, schodami oraz chodnikiem);
- rozbiórkę istniejącego przejazdu i budowę nowego przejazdu z dowiązaniem do ulicy Folwarcznej.

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 w województwie wielkopolskim, w mieście Poznań, w obrębie 0008 Kobyłepole, na działkach o numerach ewidencyjnych: 4/2, 4/6, 4/7, 4/9, 4/10, 4/11, 4/13, 4/14, 4/15, 4/16, 4/17, 4/19, arkusz 01; 2/4, 2/6, 2/8 arkusz 06. Teren realizacji inwestycji obejmie powierzchnię ok. 5,1 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.

Przystanek osobowy będzie zlokalizowany na międzytorzu torów linii kolejowej LK352 pomiędzy przejazdem zlokalizowanym na linii kolejowej w km ok. 5,538 (przejazd łączący ulicę Folwarczną z zabudowaniami wykorzystywanymi przez PKP Cargo), a kilometrem ok. 6,110 linii kolejowej LK 352. Przystanek osobowy będzie składał się peronu o długości 300 m (\pm 20 m). Na peronie zlokalizowane zostaną wiaty, obiekty małej architektury i informacji podróżnych oraz przejście podziemne z windą i schodami. W związku z budową peronu na nowym przystanku osobowym Poznań Franowo planuje się przesunięcie toru nr 1 LK352 w kierunku zachodnim oraz toru nr 2 LK352 i toru nr 1 LK394 w kierunku wschodnim, tak by umożliwić budowę peronu na poszerzonym międzytorzu torów LK352. W związku z powyższym planuje się rozbiórkę istniejącej nawierzchni torowej oraz wybranie podsypki tłuczniowej. Następnie planuje się wykonanie robót ziemnych polegających na profilowaniu, wykonaniu wykopów i nasypów oraz warstw ochronnych. Na tak przygotowanej powierzchni zostanie ułożona nowa nawierzchnia torowa. 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.

Prace na liniach kolejowych będą wiązać się z przebudową kolizji z sieciami wodociągowymi, kanalizacyjnymi i teletechnicznymi. Prace na przebudowywanych sieciach wodociągowych będą wykonywane metodami przewiertu sterowanego lub przecisku. Rury przewodowe będą układane w rurach osłonowych. Planuje się także zabudowę nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz modernizację sieci trakcyjnej.

W ramach budowy przejścia pod torami przewiduje się m.in.: wykonanie wykopu wraz z jego zabezpieczeniem i odwodnieniem; wzmocnienie gruntu pod posadowienie; wykonanie monolitycznych segmentów ramowych; wykonanie monolitycznych wyjść schodowych, szybów windowych i montaż windy; zabezpieczenie szczelin dylatacyjnych; wykonanie izolacji przeciwwodnej; wykonanie drenaży i odwodnienia; ułożenie mat wibroizolacyjnych; wykonanie zabezpieczenia powierzchniowego typu antygraffiti; wykonanie nawierzchni przejścia i schodów; wykonanie poręczy; wykonanie elementów wyposażenia zgodnie z projektami branżowymi; wykonanie stref przejściowych; montaż punktów pomiarowych, montaż poręczy, montaż tablic informacyjnych.

W ramach inwestycji zaplanowano rozbiórkę przejazdu kat. F w km 5,532 (wg km proj. LK352) i budowę nowego przejazdu kategorii F(A) ok. km 5,538 wraz z budową odcinka drogi dojazdowej o długości ok. 230 m z dowiązaniem do ulicy Folwarcznej. Z uwagi na usytuowanie przejazdu pomiędzy rozjazdami planuje się zabudowę przejazdu z płyt na wymiar (np. z płyt gumowych), i wykonanie nawierzchni asfaltowej na drodze.

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. Jak wynika z dokumentacji, w fazie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do powietrza z uwagi na to, że analizowane linie kolejowe są zelektryfikowane. Emisja do powietrza może mieć miejsce jedynie w wyniku ruchu pojazdów spalinowych np. w przypadku awarii sieci, przejazdu drezyny czy też lokomotywy manewrowej. Będą to jednak sytuacje incydentalne, a emisja w tym zakresie będzie miała charakter marginalny.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. h) oraz art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a) *ustawy ooś* ustalono, iż że teren, na którym realizowana będzie inwestycja, użytkowany jest na potrzeby infrastruktury kolejowej lub drogowej, bądź też bezpośrednio do niej przylega. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa oddalona jest o ok. 240 m od terenu realizacji przedsięwzięcia na wysokości km 6+110 LK352 oraz km 6+330 LK394, tj. ok. 265 m od linii kolejowych nr 352 i 394.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a), lit. c), lit. d) i lit. g) *ustawy o oś* 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 wyłącznie 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 dotyczyć mogą robót betoniarskich (np. zraszanie betonu). Prace te nie będą jednak związane z ponadnormatywną emisją hałasu.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) *ustawy o oś* ustalono, że obecnie na analizowanych fragmentach linii kolejowych nr 352 i 394 występuje regularny ruch towarowych oraz pasażerskich pojazdów szynowych 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. Jak wyjaśniono eksploatacja infrastruktury kolejowej, m.in. z uwagi na sposób zagospodarowano okolicznych terenów, nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźników długookresowych L_{DWN} i L_N .

Prognozowane natężenie ruchu na linii kolejowej nr 352 wyniesie 39 pociągów towarowych i 78 pociągów pasażerskich w porze dnia oraz 9 pociągów towarowych i 6 pociągów pasażerskich w porze nocy. Na linii kolejowej nr 394 natężenie ruchu wyniesie 17 pociągów towarowych i 30 pociągów pasażerskich w porze dnia oraz 7 pociągów towarowych i 2 pociągi pasażerskie w porze nocy. Zgodnie z założeniami po modernizacji przedmiotowego fragmentu linii nr 352, maksymalna prędkość pociągów pasażerskich i towarowych wyniesie 100 km/h. W przypadku analizowanego fragmentu linii nr 394 zakłada się prędkość maksymalną 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 100 km/h dla pociągów towarowych. Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała, że ze względu na znaczne oddalenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku określonego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

W odniesieniu do zapisów art. 63 ust 1 pkt 1 lit. b) i pkt 3 lit. f) *ustawy o oś w k.i.p.* przeanalizowano możliwość skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami. Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie skumulowane z istniejącym układem komunikacyjnym związane będzie z emisją hałasu i emisją substancji do powietrza, wynikającą z pracy sprzętu budowlanego 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. W analizie oddziaływania skumulowanego na etapie eksploatacji inwestycji uwzględniono linie kolejowe nr 984, 823 i 806, które przebiegają równolegle do analizowanych fragmentów linii kolejowych. W odległości do 500 m stwierdzono występowanie linii kolejowej nr 984 (oddalonej o ok. 107 - 254 m od LK352 oraz o ok. 95 - 245 m od LK394), linii kolejowej nr 806 (oddalonej o ok. 270 - 297 m od LK352 oraz o ok. 239 - 288 m od LK394) oraz linii kolejowej nr 823 (oddalonej o ok. 264 - 292 m od LK352 oraz o ok. 233 - 282 m od LK394). Wyniki obliczeń akustycznych hałasu skumulowanego w stanie planowanym przedmiotowej inwestycji wskazują, iż oddziaływanie akustyczne linii 806, 823 i 984 nie ma istotnego wpływu na wzrost przewidywanego poziomu hałasu w najbliższym otoczeniu analizowanych odcinków linii kolejowych nr 352 i 394.

Z uwagi na rodzaj i lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy o oś* 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. 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. Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f) *ustawy o oś* 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 bądź w szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach lub na utwardzonym podłożu (w zależności od rodzaju odpadu). 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. Powstałe niezanieczyszczone masy ziemne będą zagospodarowywane w jak największym stopniu na terenie inwestycji. W warunkach realizacji przedsięwzięcia określono sposób gromadzenia odpadów, który pozwoli na ograniczenie oddziaływania ewentualnych wycieków na środowisko gruntowo-wodne. W celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z odpadów nałożono warunek, 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 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 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 będzie lokalizowane 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 będą 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 budowy przejścia pod torami zostaną wykonane wykopy o głębokości do 5,5 m p.p.t. Miejscowo (szyby windowe) wykopy zostaną pogłębione do 7,0 m p.p.t. Wykopy będą wykonywane w osłonie ścianek szczelnych. Budowa przejścia podziemnego będzie wymagała czasowego odwodnienia wykopu (np. z użyciem pompy) do momentu uszczelnienia dna obiektu. Przewiduje się odprowadzenie wody pochodzącej z wykopu do istniejącego odwodnienia torowego. System odwodnienia torowego posiada pośrednie studnie z osadnikami, które ograniczą 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.

Planowane odwodnienie torowe w rejonie peronu zostanie wykonane z wykorzystaniem betonowych niskoprofilowych korytek z których woda będzie odprowadzona do rowów przytorowych. Natomiast wody opadowe z powierzchni peronu i przejścia podziemnego będą odprowadzane kolektorami (rury pełne) w dwóch kierunkach, do budowanego w ramach inwestycji komplementarnej zbiornika retencyjnego i do istniejącej kanalizacji na terenie stacji Franowo. Tego typu wody nie wymagają podczyszczenia. 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 do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz. 1311), dlatego nie ma konieczności ich podczyszczenia. Niemniej jednak zaplanowano zastosowanie na każdym drenażu wgłębny geowłókniny, uniemożliwiającej przedostanie się zawiesiny do wód, a także stosowanie studzienek z osadnikiem. Uwzględniając opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu w decyzji nałożono warunki dotyczące odprowadzania wód opadowych z terenu inwestycji na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 *ustawy* oś 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). Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, zlokalizowany w odległości ok. 1,1 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).

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie kolejowym. Podczas realizacji prac objętych planowanym przedsięwzięciem zapewniony będzie nadzór przyrodniczy.

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 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*.

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 przejęcie 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.

Alicja Mazurek, starszy specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. **BJA RODO ANO** – pełnomocnik wnioskodawcy
2. Miasto Poznań
3. Skarb Państwa – Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna
4. Skarb Państwa – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.
5. Skarb Państwa – PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
6. 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.420.53.2025.AM.13 z dnia 30.04.2026 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

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

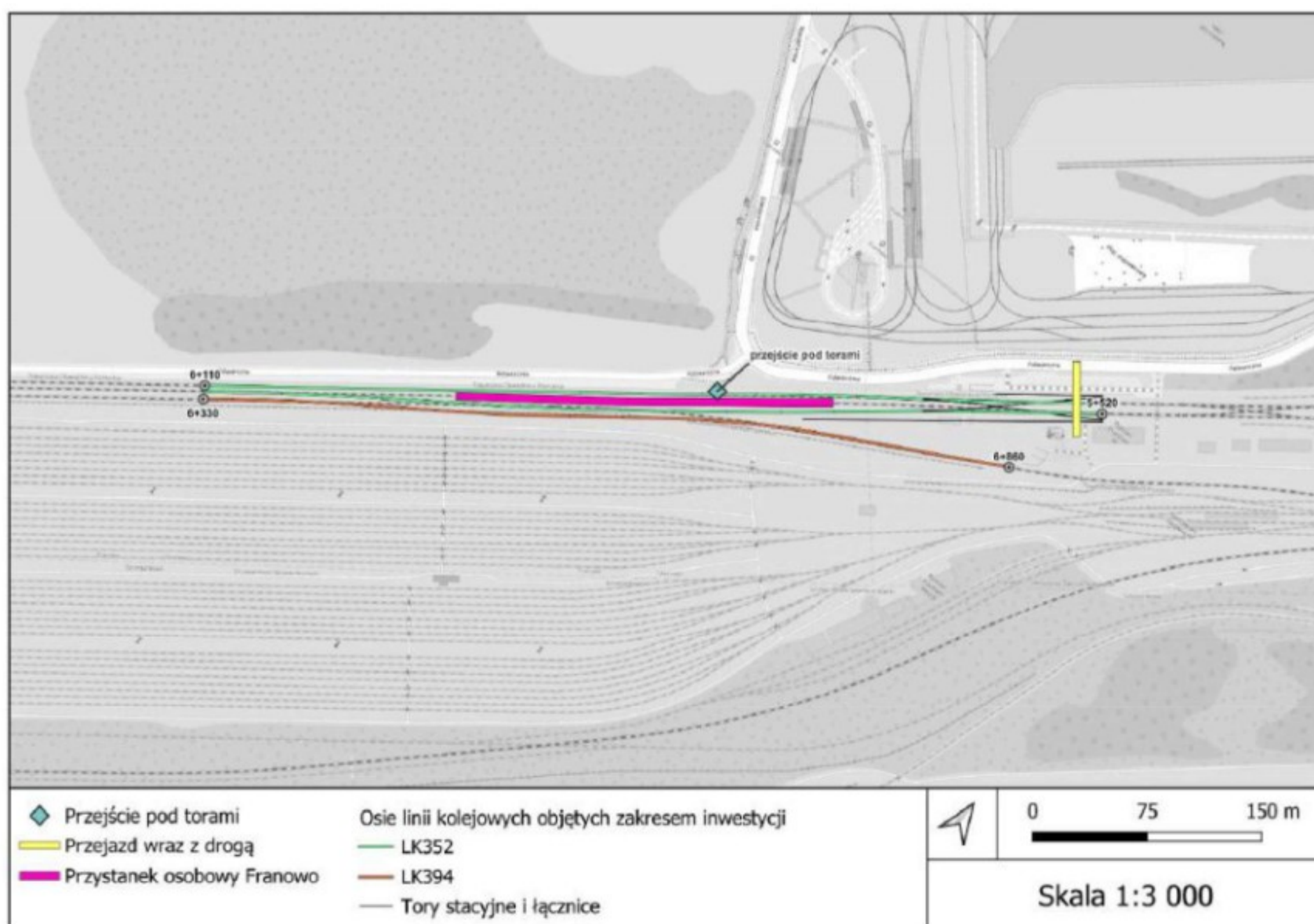
Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

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

- przebudowę torów kolejowych na linii kolejowej nr 352 (LK352) Swarzędz – Poznań Starołęka na odcinku od km 5,520 do km 6,110 i przebudowę torów kolejowych na linii kolejowej nr 394 (LK394) Poznań Krzesiny – Kobylnica na odcinku od km 6,330 do km 6,860;
- budowę nowego przystanku osobowego Franowo (w tym budowę peronu dwukrawędziowego na międzytorzu torów linii kolejowej nr 352 wraz z przejściem podziemnym i windą, schodami oraz chodnikiem);
- rozbiórkę istniejącego przejazdu i budowę nowego przejazdu z dowiązaniem do ulicy Folwarcznej.

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 w województwie wielkopolskim, w mieście Poznań, w obrębie 0008 Kobyłepole, na działkach o numerach ewidencyjnych: 4/2, 4/6, 4/7, 4/9, 4/10, 4/11, 4/13, 4/14, 4/15, 4/16, 4/17, 4/19, arkusz 01; 2/4, 2/6, 2/8 arkusz 06.

Zakres i lokalizacja przedsięwzięcia



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 Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, zlokalizowany w odległości ok. 1,1 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 i obejmuje:

- zorganizowanie zaplecza budowy, tymczasowych dróg dojazdowych;
- prace rozbiórkowe przy zastosowaniu maszyn i sprzętu budowlanego przy odpowiednim zabezpieczeniu terenu;
- montaż torów, prace związane z przesiewaniem tłucznia, odcinkowym układaniem podtorza, warstwy ochronnej, warstwy tłucznia, profilowanie międzytorza, przy zastosowaniu koparek, lokomotywy, zgrzewarek, podbijarki, samochodów dostawczych;
- budowa nowego obiektu inżynierskiego;
- prace ziemne (wykopy) związane z ułożeniem kabli, pod fundamenty;
- prowadzenie prac sieciowych przy zastosowaniu m.in. palownic, samochodów wieżowych, maszyn UCS, ładowarek teleskopowych;
- wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych poprzez usunięcie tymczasowych dróg dojazdowych, uporządkowanie terenu na placu budowy.

W ramach budowy przejścia pod torami przewiduje się: wykonanie wykopu wraz z jego zabezpieczeniem i odwodnieniem; wzmocnienie gruntu pod posadowienie; wykonanie monolitycznych segmentów ramowych; wykonanie monolitycznych wyjść schodowych, szybów windowych i montaż windy; zabezpieczenie szczelin dylatacyjnych; wykonanie izolacji przeciwwodnej; wykonanie drenaży i odwodnienia; ułożenie mat wibroizolacyjnych; wykonanie zabezpieczenia powierzchniowego typu antygraffiti; wykonanie nawierzchni przejścia i schodów; wykonanie poręczy; wykonanie elementów wyposażenia zgodnie z projektami branżowymi; wykonanie stref przejściowych; montaż punktów pomiarowych, montaż poręczy, montaż tablic informacyjnych.

W ramach inwestycji zaplanowano rozbiórkę przejazdu kat. F w km 5,532 (wg km proj. LK352) i budowę nowego przejazdu kategorii F(A) ok. km 5,538 wraz z budową odcinka drogi dojazdowej o długości ok. 230 m z dowiązaniem do ulicy Folwarcznej. Z uwagi na usytuowanie przejazdu pomiędzy rozjazdami planuje się zabudowę przejazdu z płyt na wymiar (np. z płyt gumowych) oraz zastosowanie nawierzchni asfaltowej na drodze.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)