



Poznań, 18 czerwca 2026 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu**

WOO-II.420.68.2025.EK.17

**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 2026 r. poz. 670) 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 – ~~CJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANO~~
~~ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA R~~ o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji stacji kolejowej Poznań-Piątkowo oraz wykonaniu prac na wiaduktach położonych w ist. km 10,254 LK 394, w ist. km 7,402 LK 395, w ist. km 8,179 LK 395 oraz w ist. km 15,403 LK 395 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 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 zapleczu 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.

będzie oddziaływać przedsięwzięcie; mapę z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym obszarem oddziaływania przedsięwzięcia; pełnomocnictwo do ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO ANONIMIZACJA RODO. We wniosku o wydanie decyzji zwrócono się również o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 40 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), dalej *k.p.a.* jeżeli strona ustanowiła pełnomocnika, pisma doręcza się pełnomocnikowi. Jeżeli ustanowiono kilku pełnomocników, doręcza się pisma tylko jednemu pełnomocnikowi. Strona może wskazać takiego pełnomocnika. Strona nie wskazała pełnomocnika do doręczeń. Natomiast wskazała adres do korespondencji na Region Zachodni Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., którego dyrektorem jest p. ANONIMIZACJA RODO – jeden z pełnomocników. W związku z tym *Regionalny Dyrektor* wybrał pana Piotra Brussa, jako pełnomocnika do doręczeń.

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 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 wymagane.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 *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 2026 r. poz. 670), 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.

Uwzględniając art 74 ust. 3a *ustawy ooś*, w oparciu o materiały stanowiące załączniki do przedmiotowego wniosku *Regionalny Dyrektor* uznał, iż 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, obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu oraz obszar objęty izoliną poziomu hałasu 61 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy dla stanu planowanego.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 11 grudnia 2025 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.1 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania 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 Wójta Gminy Suchy Las, Prezydenta Miasta Poznania, Burmistrza Gminy Swarzędz.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 28 stycznia 2026 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.8 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do

uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło do *Regionalnego Dyrektora* 23 lutego 2026 r. Z uwagi na to, że uzupełnienie nie czyniło zadość wezwaniu, pismem z 13 marca 2026 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.8 *Regionalny Dyrektor* wezwał ponownie pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło do organu 3 kwietnia 2026 r. oraz 17 kwietnia 2026 r. czyniąc zadość wezwaniu.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 2 *ustawy ooś*, pismem z 15 kwietnia 2026 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.9 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do 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 23 kwietnia 2026 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.13 *Regionalny Dyrektor* dostał Aneks nr 3 do *k.i.p.* Pismem z 29 kwietnia 2026 r. znak DN-NS.9011.804.2026 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 oraz 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. z 2025 r. poz. 960 z późn. zm.), pismem z 15 kwietnia 2026 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.10 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, dalej *Dyrektor RZGW* z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 23 kwietnia 2026 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.14 *Regionalny Dyrektor* dostał Aneks nr 3 do *k.i.p.* Pismem z 5 maja 2026 r. znak: P.RZŚ.4130.1.60.2026.HG.1 *Dyrektor RZGW* 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 18 maja 2026 r. znak: WOO-II.420.68.2025.EK.16 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem rozstrzygnięcia w 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 niniejszej 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 planowanej inwestycji, 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) oraz pkt 2 lit. c) *ustawy ooś*.

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

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

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy ooś, na podstawie informacji przedstawionych w *k.i.p.* ustalono, że przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest: modernizacja stacji kolejowej Poznań – Piątkowo na linii kolejowej nr 395 (tor nr 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 i 10) i linii kolejowej nr 803 (tor nr 3); rozbiórkę i budowę po jednym wiadukcie na linii kolejowej nr 394 (wiadukt w ist. km 10,254) i linii kolejowej nr 395 (wiadukt w ist. km 15,403) oraz przebudowę dwóch wiaduktów na linii kolejowej nr 395 (wiadukt w ist. km 7,402 i w ist. km 8,179).

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

W ramach modernizacji stacji kolejowej Poznań Piątkowo planuje się przebudowę torów nr 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 10 LK395 w km 14,144 – 14,497 oraz toru nr 3 LK803 w km -0,170 - -0,560 polegającą na wykonaniu odcinków nawierzchni kolejowej w tym wzmocnieniu podłoża gruntowego, wykonaniu robót ziemnych oraz wykonaniu odwodnienia. Planuje się wymianą rozjazdów ze zmianą układu głowic rozjazdowych i wydłużeniem torów stacyjnych wraz z przebudową kolizji wodociągowo-kanalizacyjnych i teletechnicznych, modernizacją sieci trakcyjnej oraz zastosowaniem nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk). Modernizacja układu torowego obejmować będzie również wykonanie odwodnienia wgłębnego podtorza z wykorzystaniem drenów. Odwodnienie wgłębne będzie stosowane w miejscach, gdzie brak jest rowów przytorowych lub tor jest prowadzony w przekopie. Odprowadzenie wody z rur drenarskich będzie realizowane za pomocą zbieraczy i kolektorów z rur pełnych karbowanych dwuściennych. Odbiornikiem wód drenażowych będą istniejąca kanalizacja i projektowane rowy kolejowe i istniejący ciek (wlot do cieku: zarówno na skarpach jak i poprzez przepust betonowy). W zakresie dotyczącym obiektów planuje się następujące prace:

- a) Rozbiórkę istniejącego wiaduktu położonego na LK394 w ist. km 10,254 oraz budowę nowego wiaduktu, w tej samej lokalizacji, tj. w km 10,254 LK394 (± 20 m). Parametry planowanego obiektu będą zapewniały prowadzenie ruchu pieszo-rowerowego leśną drogą, nad którą jest zlokalizowany.
- b) Przebudowę istniejącego wiaduktu położonego w ist. km 7,402 (km proj. 7,397; ± 20 m) LK 395. Przebudowa będzie polegała na poszerzeniu obiektu, wymianie przęsła i przebudowie przyczółków. Funkcja obiektu pozostanie bez zmian.
- c) Przebudowę istniejącego wiaduktu w ist. km 8,179 (km proj. 8,087; ± 20 m) LK395. Przebudowa polega na poszerzeniu obiektu, wymianie przęsła i dostosowaniu przyczółków.

- d) Rozbiórkę istniejącego wiaduktu położonego na LK395 w ist. km 15,403 oraz budowę nowego wiaduktu w tej samej lokalizacji, w projektowanym km 15,394 LK395 (± 20 m) wraz z odtworzeniem niezbędnej infrastruktury. Obiekt zostanie dostosowany do prowadzenia ruchu kolejowego LK395 nad LK354.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b) *ustawy* ooś stwierdzono, iż z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa, należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e) *ustawy* ooś stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą okresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

Uwzględniając zapisy art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c) *ustawy* ooś należy stwierdzić, iż realizacja inwestycji będzie wiązać się z zużyciem wody, paliw, energii elektrycznej oraz surowców i materiałów budowlanych, np. betonu czy kruszyw na warstwę ścieralną i warstwy wiążącą czy wzmacniającą.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) i lit. g) *ustawy* ooś stwierdzono, że przedsięwzięcie na etapie budowy oraz eksploatacji wiązać się będzie z emisją do powietrza, emisją hałasu oraz oddziaływaniem na środowisko gruntowo – wodne.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c), lit. d) i lit. g) *ustawy* ooś stwierdzono, że emisja substancji do powietrza będzie zachodziła także podczas prowadzenia prac budowlanych. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w wyniku prowadzenia robót ziemnych oraz przemieszczania mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

W związku z tym, iż linia kolejowa na planowanym odcinku eksploatowana jest głównie przez pociągi napędzane elektrycznie, a tylko niewielka ich liczba porusza się z wykorzystaniem lokomotywy napędzanej olejem napędowym, stwierdza się brak znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na stan jakości 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 bądź też bezpośrednio do niej przylega. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, na północ od przebudowywanej stacji kolejowej Poznań – Piątkowo zinwentaryzowano tereny działalności produkcyjnej, składowanie i magazynowania, na których znajdują się budynki o funkcji mieszkalnej. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są ok. 175 m od granicy terenu realizacji przedsięwzięcia, na południe od stacji kolejowej Poznań – Piątkowo. Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W odległości ok. 170 od obiektu w ist. km 7,402 (km proj. 7,397; ± 20 m) LK 395 znajduje się teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. W pozostałych przypadkach tereny wymagającego ochrony przed hałasem znajdują się w większych odległościach od planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) dopuszczalny poziom hałasu dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wynosi 61 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy, a dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, 65 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy. Tereny działalności produkcyjnej, składowanie i magazynowania, na których znajdują się budynki o funkcji mieszkalnej zaliczają się do terenów mieszkaniowo – usługowych, przy czym, ochrona przed hałasem dla tego rodzaju terenu polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w

budynkach mieszkalnych, zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 z późn. zm.).

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). 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 występuje regularny ruch towarowy 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 tabeli 1 przedstawiono natężenie ruchu przyjęte do analiz akustycznych z podziałem na rodzaje pociągów dla odcinków linii kolejowej objętej zakresem przedsięwzięcia oraz linii kolejowych ujętych w analizach skumulowanych.

Tabela 1

Numer linii kolejowej	Pociąg towarowy		Pociąg pasażerski regionalny	
	Pora dnia	Pora nocy	Pora dnia	Pora nocy
395 – rozkład na tory w obrębie stacji Poznań Piątkowo	tor 1 - 18	tor 1 - 2	tor 1 - 15	tor 1 - 1
	tor 2 – 18	tor 2 – 3	tor 2 – 15	tor 2 – 1
	tor 4 – 2	tor 4 – 1	tor 4 – 0	tor 4 – 1
	tor 5 – 4	tor 5 – 0	tor 5 – 0	tor 5 – 0
	tor 6 – 1	tor 6 – 0	tor 6 – 0	tor 6 – 0
	tor 7 – 0	tor 7 – 0	tor 7 – 0	tor 7 – 0
	tor 8 – 1	tor 8 – 0	tor 8 – 0	tor 8 – 0
	tor 10 - 0	tor 10 - 0	tor 10 - 0	tor 10 - 0
803	tor 3 - 5	tor 3 - 1	tor 3 - 0	tor 3 - 0
395	50	6	30	2
394	59	8	28	0
823	28	0	0	0
805	3	1	0	0

W analizach akustycznych uwzględniono następujące prędkości pojazdów: 80 km/h dla pociągów towarowych i 120 km/h dla pojazdów pasażerskich.

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 odcinkach przebiegających na obiektach.

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 nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku.

Dla budynków mieszkalnych zlokalizowanych na terenie działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania przeanalizowano spełnienie właściwych warunków akustycznych wewnątrz pomieszczeń. Przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych we wszystkich budynkach mieszkalnych zlokalizowanych na terenie działalności produkcyjnej spełnione zostaną wymagania właściwego klimatu akustycznego.

Dla etapu eksploatacji przeprowadzono ocenę oddziaływania skumulowanego planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami: innymi liniami kolejowymi przebiegającymi prostopadle do planowanego przedsięwzięcia oraz istniejącym układem drogowym. W wyniku skumulowanego oddziaływania nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Na wysokości obiektu w km projektowym 7+397 zlokalizowany jest teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. W celu pełnej oceny oddziaływania linii kolejowej na ten teren chroniony, w obliczeniach akustycznych uwzględniono nie tylko odcinek linii przechodzącej przez obiekt, objęty zakresem przedsięwzięcia, ale również dalsze odcinki linii kolejowej. Wyniki przeprowadzonych obliczeń wykazały brak przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Wzdłuż dalszego odcinka linii kolejowej leżącego poza zakres przedsięwzięcia znajduje się teren rekreacyjno-wypoczynkowy. Jak wykazały obliczenia, odcinek przebiegający na ww. wiadukcie, objęty zakres przedsięwzięcia nie wpływa na warunki akustyczny prognozowane na tym terenie. Warunki akustyczne kształtowane są wyłącznie hałasem pochodzącym z innego odcinka linii kolejowej.

Z informacji zawartych w *k.i.p* wynika, iż zaplecze budowy zostanie utwardzone. Zostaną wydzielone szczelne powierzchnie do tankowania sprzętu budowlanego. Prace budowlane będą wykonywane za pomocą sprawnego sprzętu technicznego i pojazdów. Zostanie zapewniony dostęp do sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji zagrażających środowisku gruntowo-wodnemu. W zakresie zagospodarowania ścieków socjalno-bytowych zostaną zapewnione tymczasowe obiekty sanitarne. Przy modernizacji stacji kolejowej Poznań Piątkowo z przebudową układu torowego planuje się odwodnienie wgłębne podtorza z wykorzystaniem drenów. Odwodnienie wgłębne będzie stosowane w miejscach, gdzie brak jest rowów przytorowych lub tor jest prowadzony w przekopie. Ze względu na odległości wylotów do odbiorników przewiduje się ułożenie w międzytorzach kolektorów a nad nimi drenów. Takie rozwiązanie podyktowane jest

głębokością ułożenia zasypki filtracyjnej, którą muszą być obsypane dreny i drenokolektory. Odprowadzenie wody z rur drenarskich planuje się za pomocą zbieraczy i kolektorów z rur pełnych karbowanych dwuściennych. Odbiornikiem wód drenażowych będą istniejąca kanalizacja i projektowane rowy kolejowe oraz istniejący ciek (wlot do cieku: zarówno na skarpach jak i poprzez przepust betonowy).

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. k) ustawy ooś ustalono, że przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach jednolitej części wód podziemnych o kodzie GW600060 oraz w granicach zlewni następujących jednolitych części wód powierzchniowych „Bogdanka” o kodzie RW60001018578, „Warta od Kopli do Wełny” o kodzie RW600012185999 oraz „Cybina” o kodzie RW600010185899.

Jednolita część wód podziemnych PLGW600060 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. Zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego została określona jako zagrożona ilościowo i chemicznie. Dla tej jednolitej części wód podziemnych celem środowiskowym jest dobry stan ilościowy, jak i chemiczny. Zidentyfikowano presje znaczące: pobór punktowy z ujęć wód podziemnych (rejon Poznania), presja obszarowa rozproszona związana z rolnictwem i gospodarką komunalną. Ta część wód przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Jednolita część wód powierzchniowych RW60001018578 „Bogdanka” posiada status silnie zmienionej części wód, jej stan jest zły. Celem środowiskowym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylen(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego ta część wód została określona jako zagrożona. Główne źródło presji hydromorfologicznych to: prostowanie koryta - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) - rzeki główne, obiekty mostowe - rzeki główne. Główne źródło presji chemicznych: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. Dla tej jednolitej części wód powierzchniowych zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe w zakresie wskaźników: przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylen(w). Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Jednolita część wód powierzchniowych RW600012185999 „Warta od Kopli do Wełny” posiada status silnie zmienionej części wód, jej stan jest zły. Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Warta w obrębie części wód (dla jesiotra) i zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Warta w obrębie części wód (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz dobry stan chemiczny. Zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego ta jednolita część wód powierzchniowych została określona jako zagrożona. Główne źródło presji troficznych to: odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone). Główne źródło presji hydromorfologicznych: prostowanie koryta - rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) - rzeki główne. Dla tej jednolitej części wód 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 jednolitej części wód powierzchniowych w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, BZT5; IFPL. 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).

Jednolita część wód powierzchniowych 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 ta jednolita część wód została określona jako zagrożona. Główne źródło presji troficznych: źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone). Główne źródło presji hydromorfologicznych: 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: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. Dla tej jednolitej części wód 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 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).

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając opinię *Dyrektora RZGW* w niniejszej decyzji nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, miejsc tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych; sposobu i miejsca gromadzenia ziemi z wykopów; magazynowania mas ziemnych i odpadów. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych.

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

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt. 2 lit a) oraz lit. d) *ustawy ooś*, w oparciu o *k.i.p.* ustalono, że teren inwestycji nie jest terenem podmokłym, ani terenem o płytkim występowaniu wód. Teren inwestycji nie jest zlokalizowany w obszarze ujściowym rzek. Na terenie inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują cieki powierzchniowe. Ustalono, że przedsięwzięcie położone jest poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych oraz brak jest stref ochronnych ujęć. Cała infrastruktura realizowana w ramach zadania zlokalizowana zostanie poza obszarami szczególnego zagrożenia powodziowego w rozumieniu art. 16 pkt. 34 *ustawy Prawo wodne*.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f) *ustawy ooś*, należy stwierdzić, iż realizacja przedsięwzięcia wiąże się z powstaniem odpadów, przede wszystkim z grupy 17, 15, 20 według Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10). Będą to odpady związane z pracami ziemnymi, rozbiórkowymi i modernizacyjnymi oraz budową nawierzchni. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą selektywnie gromadzone w wyznaczonym miejscu, w pojemnikach lub kontenerach, w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi. Wszystkie odpady będą magazynowane selektywnie, w sposób uniemożliwiający mieszanie odpadów różnych rodzajów. Miejsce magazynowania zostanie odgrodzone i odpowiednio oznakowane. Podczas magazynowania odpady zostaną zabezpieczone przed wymywaniem i rozwiewaniem. Odpady niebezpieczne magazynowane będą na utwardzonym, szczelnym, nieprzepuszczalnym podłożu, w miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób nieuprawnionych, zadaszonym. Odpady będą w pierwszej kolejności przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania, w pierwszej kolejności do odzysku. Z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia należy stwierdzić, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie znaczącym źródłem powstawania odpadów.

W swoim stanowisku *Dyrektor RZGW* wskazał szereg warunków w tym dotyczących gospodarki odpadami. Mając na uwadze ochronę środowiska gruntowo-wodnego oraz konieczność właściwego postępowania z odpadami, *Regionalny Dyrektor* uwzględnił w niniejszej decyzji warunki organu właściwego do wydania opinii wodnoprawnej.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś* stwierdzono, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji 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). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, takiej jak trzęsienie ziemi czy osuwiska.

Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono znacząco na zmiany klimatu, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, projektowe i organizacyjne, zastosowane materiały oraz sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych, ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązać się z chwilowym oddziaływaniem na krajobraz. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne, które ustanie po zakończeniu prac wykonawczych. W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g) *ustawy ooś* ustalono, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenach przekształconych antropogenicznie, więc przedsięwzięcie nie będzie stanowiło dominanty krajobrazowej i tym samym, nie wpłynie znacząco na walory krajobrazowe w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e) *ustawy ooś*, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że planowana inwestycja będzie zlokalizowana poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 zlokalizowany ok. 1,5 km na południe od inwestycji.

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

Zgodnie z deklaracją wnioskodawcy podczas prac objętych planowanym przedsięwzięciem zapewniony zostanie nadzór przyrodniczy.

Wnioskodawca zadeklarował, że nie będzie dokonywał wycinki drzew ani krzewów, co oznacza, że realizacja przedsięwzięcia może być dokonana bez ich usuwania. Uwzględniając powyższe, mając na uwadze ważną rolę drzew i krzewów zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe, krajobrazowe nałożono warunek niedokonywania wycinki w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

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

Mając na uwadze ochronę płazów i innych drobnych zwierząt, nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów. Ponadto nałożono warunek, aby w przypadku pojawienia się płazów podczas prac w okresie ich rozrodu i migracji wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne. Okres migracji wiosennej i jesiennej większości gatunków płazów oraz ich okres rozrodu przypada od 15 lutego do końca października.

Mając na uwadze ochronę rodzimej bioróżnorodności nałożono warunek, aby do obsiewu wykorzystywać nasiona traw rodzimych gatunków.

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

Mając na względzie rodzaj i lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi w niniejszej opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i 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

pociągnięciu za sobą zagrożeń dla środowiska oraz nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Ze względu na zakres oddziaływania inwestycji oraz jego lokalizację w dużej odległości od granic państwa, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania 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. 7 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.

Emilia Kwietniewska, główny specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu

Jacek Przygocki

Regionalny Konserwator Przyrody

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
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).

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na modernizacji stacji kolejowej Poznań-Piątkowo oraz wykonania prac na wiaduktach położonych w ist. km 10,254 LK 394, w ist. km 7,402 LK 395, w ist. km 8,179 LK 395 oraz w ist. km 15,403 LK 395 w ramach zadania inwestycyjnego Prace na obwodnicy towarowej Poznania.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji stacji kolejowej Poznań – Piątkowo na linii kolejowej nr 395 (tor nr 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 i 10) i linii kolejowej nr 803 (tor nr 3), rozbiórce i budowie po jednym wiadukcie na linii kolejowej nr 394 (wiaduktu w ist. km 10,254) i linii kolejowej nr 395 (wiaduktu w ist. 15,403) oraz przebudowie dwóch wiaduktów na linii kolejowej nr 395 (wiaduktu w ist. km 7,402 i w ist. km 8,179), w ramach większe zadania pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”.

Modernizacja stacji polega na wykonaniu odcinków nawierzchni kolejowej w tym wzmocnieniu podłoża gruntowego, wykonaniu robót ziemnych oraz wykonaniu odwodnienia. Planuje się wymianą rozjazdów ze zmianą układu głowic rozjazdowych i wydłużeniem torów stacyjnych wraz z przebudową kolizji wodociągowo-kanalizacyjnych i teletechnicznych, modernizacją sieci trakcyjnej oraz zastosowaniem nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk). Modernizacja układu torowego obejmować będzie również wykonanie odwodnienie wgłębnego podtorza z wykorzystaniem drenów. W zakresie dotyczącym obiektów planuje się następujące prace:

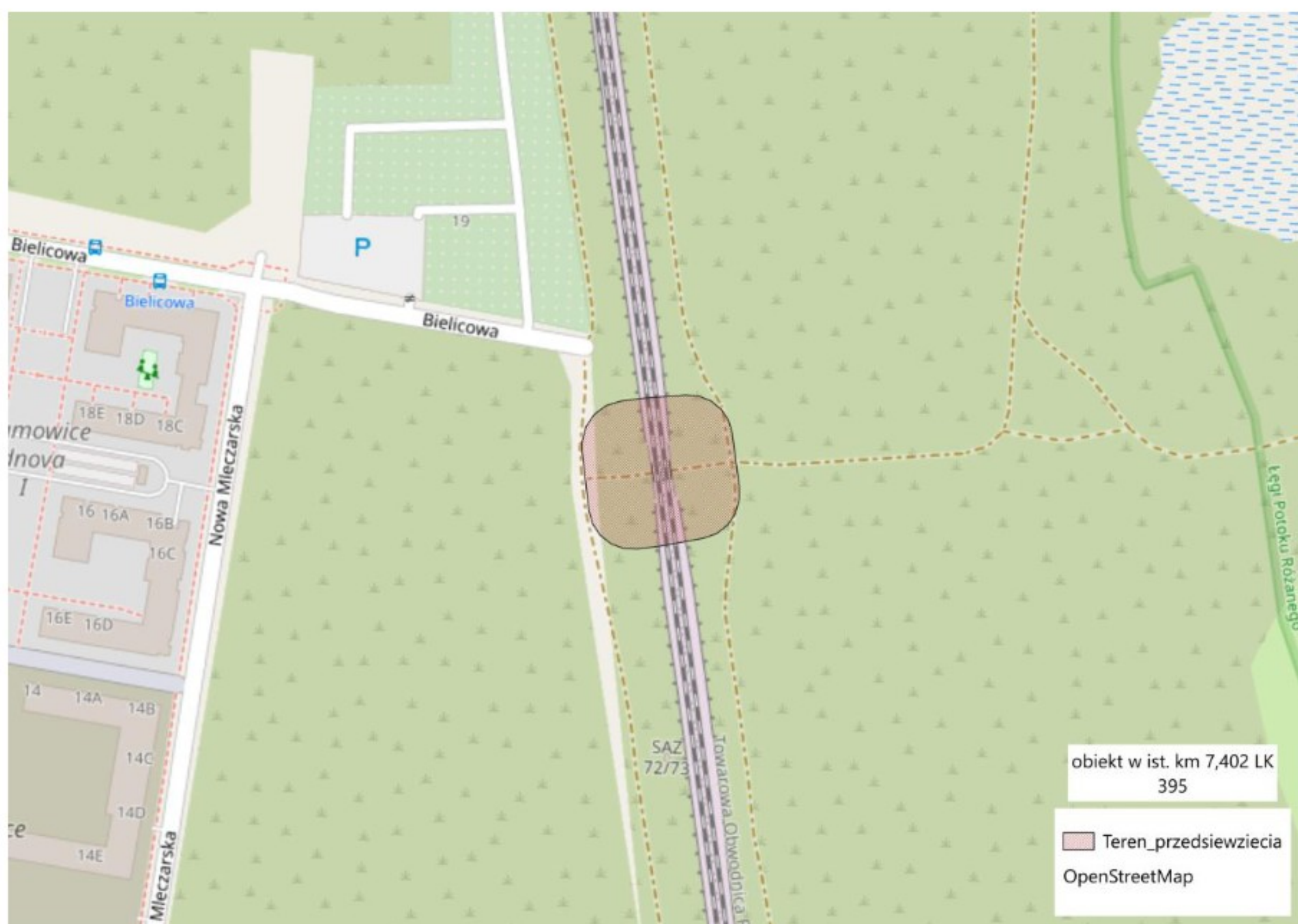
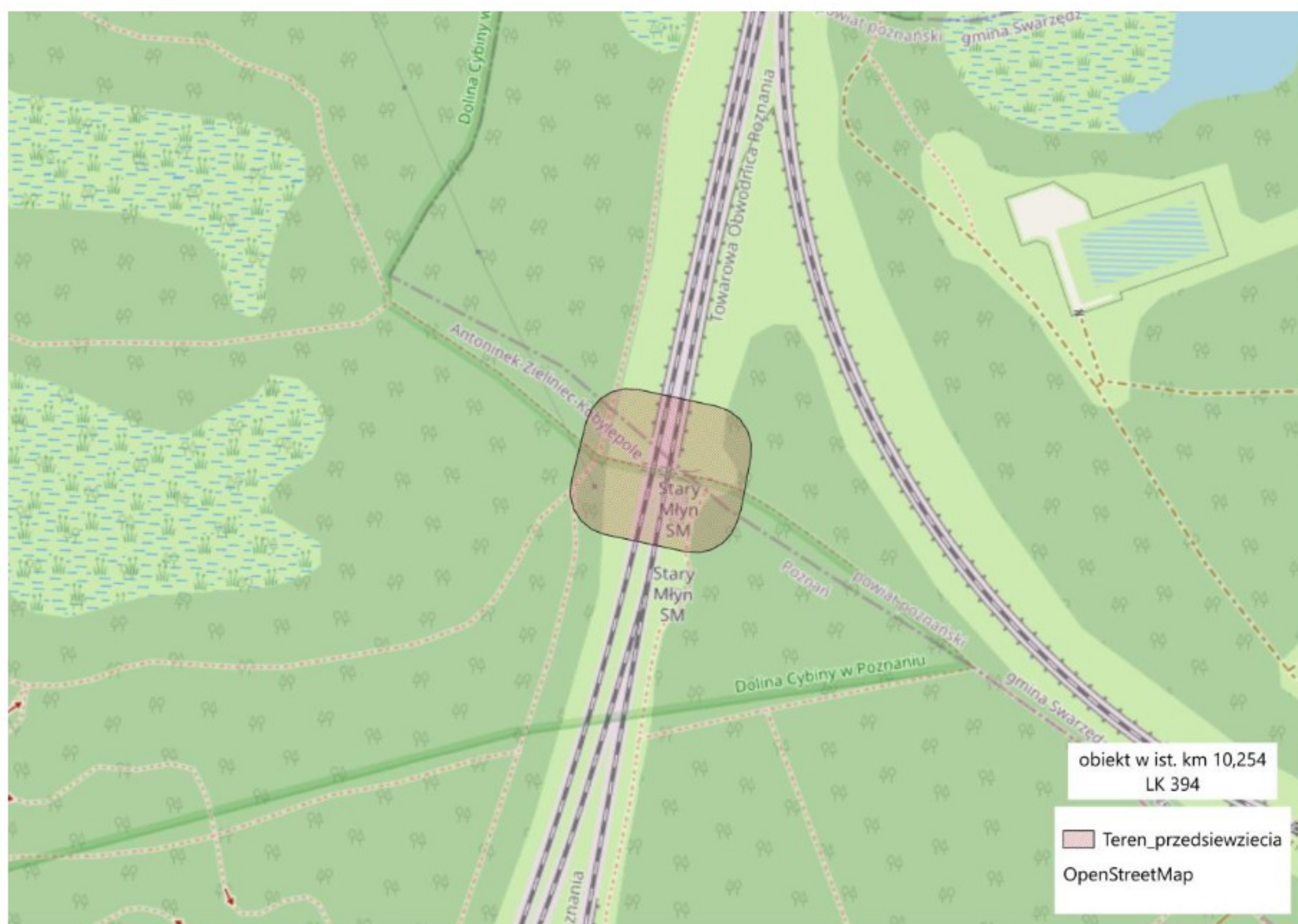
- a) Rozbiórkę istniejącego wiaduktu położonego na LK394 w ist. km 10,254 oraz budowę nowego wiaduktu, w tej samej lokalizacji, tj. w km 10,254 LK394 (± 20 m). Parametry planowanego obiektu będą zapewniały prowadzenie ruchu pieszo-rowerowego leśną drogą, nad którą jest zlokalizowany. Planowana rozbiórka i budowa nowego wiaduktu zostanie zrealizowana na etapie poprzedzającym odtworzenie nawierzchni torowej. Planowany obiekt będzie w konstrukcji żelbetowej ramowej.
- b) Przebudowę istniejącego wiaduktu położonego w ist. km 7,402 (km proj. 7,397; ± 20 m) LK 395. Przebudowa będzie polegała na poszerzeniu obiektu, wymianie przęsła i przebudowie przyczółków. Funkcja obiektu pozostanie bez zmian. Światło obiektu zostanie dostosowane do szerokości drogi lokalnej. Przebudowa zostanie zrealizowana na etapie poprzedzającym odtworzenie nawierzchni torowej.
- c) Przebudowę istniejącego wiaduktu w ist. km 8,179 (km proj. 8,087; ± 20 m) LK395. Przebudowa polega na poszerzeniu obiektu, wymianie przęsła i dostosowaniu przyczółków. Obiekt jest konstrukcji żelbetowej. Obiekt nadal będzie zapewniał prowadzenie ruchu drogą lokalną nad którą jest zlokalizowany. Przebudowa wiaduktu zostanie zrealizowana na etapie poprzedzającym odtworzenie nawierzchni torowej.
- d) Rozbiórkę istniejącego wiaduktu położonego na LK395 w ist. km 15,403 oraz budowę nowego wiaduktu w tej samej lokalizacji, w projektowanym km 15,394 LK395 (± 20 m) wraz z odtworzeniem niezbędnej infrastruktury. Obiekt zostanie dostosowany do prowadzenia ruchu kolejowego LK395 nad LK354. W stosunku do stanu istniejącego obiekt zostanie wydłużony w celu umożliwienia przeprowadzenia pod nim drogi dojazdowej i planowanej łącznicy między LK354 i LK395. Obiekt nadal będzie zapewniał prowadzenie ruchu drogą lokalną nad którą jest zlokalizowany. Rozbiórka i budowa nowego wiaduktu zostanie zrealizowana na etapie poprzedzającym odtworzenie nawierzchni torowej. Planowany obiekt będzie miał formę blachownicy stalowej na podporach żelbetowych.

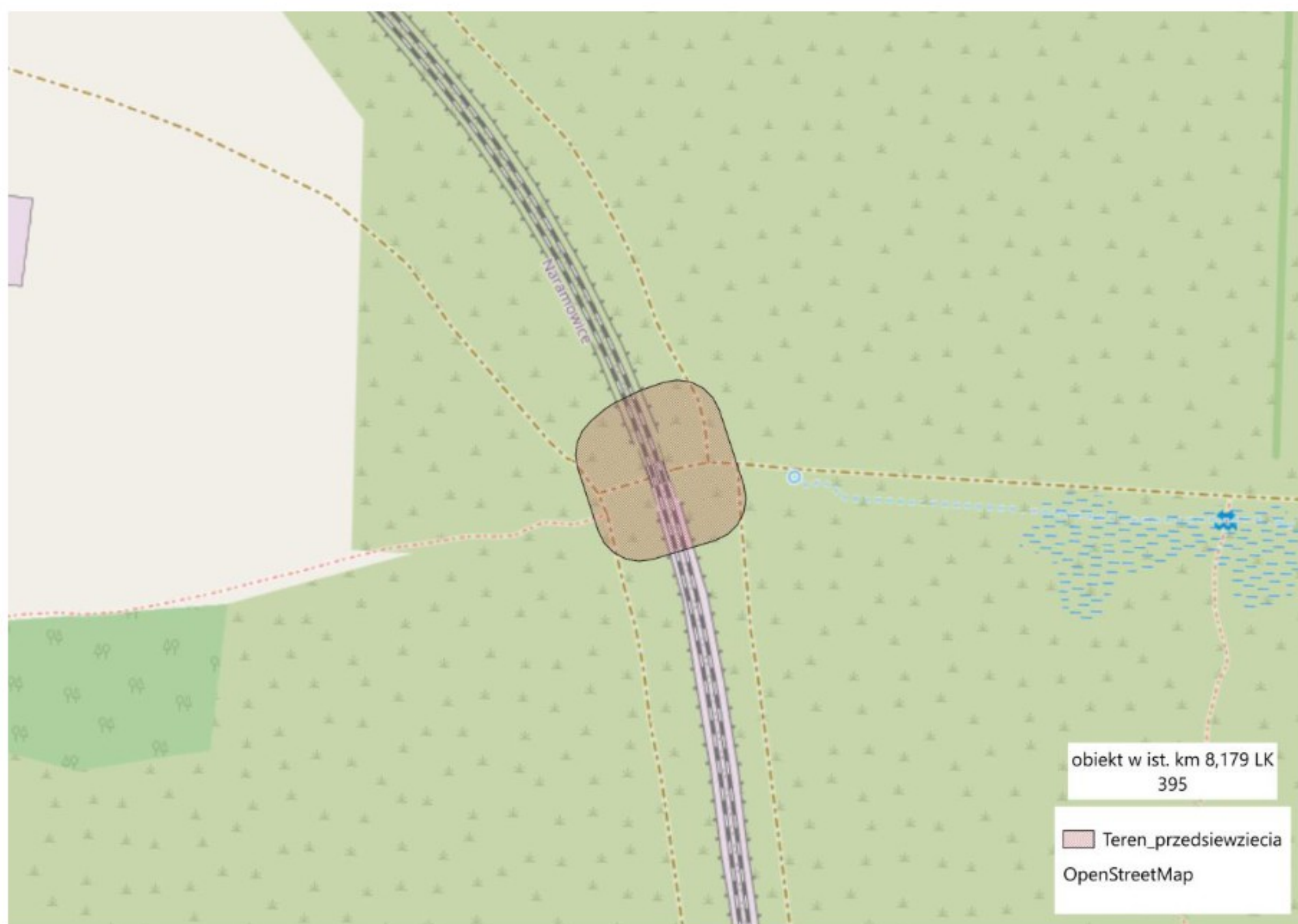
Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 zlokalizowany ok. 1,5 km na południe od inwestycji.

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

Zakres i lokalizację przedsięwzięcia przedstawiają schematycznie poniższe arkusze map (źródło: karta informacyjna przedsięwzięcia, podkład OpenStreetMap)







Rodzaj technologii

Przy realizacji przedsięwzięcia zaplecze budowy będzie utwardzone. Zostaną wydzielone szczelne powierzchnie do tankowania sprzętu budowlanego. Prace budowlane będą wykonywane za pomocą sprawnego sprzętu technicznego i pojazdów. Zostanie zapewniony dostęp do sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji zagrażających środowisku gruntowo-wodnemu. W zakresie zagospodarowania ścieków socjalno-bytowych zostaną zapewnione tymczasowe obiekty sanitarne. Przy zadaniu planowanej modernizacji stacji kolejowej Poznań Piątkowo z przebudową układu torowego planuje się odwodnienie wgłębne podtorza z wykorzystaniem drenów. Odwodnienie wgłębne będzie stosowane w miejscach, gdzie brak jest rowów przytorowych lub tor jest prowadzony w przekopie. Odprowadzenie wody z rur drenarskich będzie realizowane za pomocą zbieraczy i kolektorów z rur pełnych karbowanych dwuściennych. Odbiornikiem wód drenażowych będą istniejąca kanalizacja i projektowane rowy kolejowe i istniejący ciek (wlot do cieku: zarówno na skarpach jak i poprzez przepust betonowy).

Podczas prac objętych planowanym przedsięwzięciem zapewniony będzie nadzór przyrodniczy. Nie będzie dokonywana wycinka drzew ani krzewów. Na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolowane będą wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenoszone w bezpieczne miejsce, taka sama kontrola przeprowadzona będzie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów. W przypadku pojawienia się płazów podczas prac w okresie ich rozrodu i migracji wykonane zostaną tymczasowe płotki herpetologiczne.

Planuje się także zabudowę nowych urządzeń zewnętrznego sterowania ruchem kolejowym wraz z kanalizacją kablową oraz kable lokalne, przebudowę kolizji teletechnicznych, kanalizacji telekomunikacyjnej, rurociągów kablowych, kabli szlakowych oraz światłowodowych. Planuje się modernizację sieci trakcyjnej poprzez demontaż istniejących: sieci jezdnych wraz z osprzętem, uszynień i sieci powrotnej oraz istniejących konstrukcji wsporczych wraz z fundamentami, montaż nowych konstrukcji wsporczych wraz z fundamentami, budowę nowego uszynienia grupowego 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. Planowana jest przebudowa 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 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.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Jacek Przygocki
Regionalny Konserwator Przyrody
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)