



## **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim**

WZŚ.420.27.2024.PK

Gorzów Wielkopolski, 18 czerwca 2025 r.

### **Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, działając na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84 ust. 1 i 2 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.) – dalej ustawa o ooś, art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572) - dalej k.p.a.,

po rozpatrzeniu wniosku z 27 listopada 2024 r. (data wpływu: 3 grudnia 2024 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, reprezentowaną przez Wojciecha Przybyłę i Ewę Makosz, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla przedsięwzięcia pn.:

„Modernizacja linii kolejowej nr 367 w obrębie miasta Gorzów Wielkopolski”,

działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami,

- opinię Lubuskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim z 18 marca 2025 r., znak: NZ.9022.164.2025.JZ,
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej PGW „Wody Polskie” w Poznaniu z 16 kwietnia 2025 r., znak: P.RZŚ.4901.28.2025.BJ.2,

**stwierdza brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określa warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o ooś oraz unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

1. Roboty budowlane prowadzić w porze dziennej (6.00-22.00).
2. Zaplecze budowy, w tym bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca magazynowania odpadów, należy organizować na terenie utwardzonym, w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
3. Zaplecze budowy, w tym bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca magazynowania odpadów, należy lokalizować poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.
4. Zaplecze budowy, w tym bazy materiałowo-sprzętowe, miejsca magazynowania odpadów oraz tereny parkingów należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od koryta cieku. Dopuszcza się lokalizowanie jedynie tymczasowych zapleczy budowy dla obiektów mostowych w odległości nie mniejszej niż 50 m od koryta cieku tylko i wyłącznie w celu i na czas wykonania tych obiektów.
5. Wody opadowe z terenów parkingów i dróg wewnętrznych przed odprowadzeniem do odbiorników (sieci kanalizacji deszczowej) poddać wstępnemu podczyszczeniu.
6. Prowadzenie prac rozbiórkowych w korycie rzeki Warty należy wykonywać poza okresem od 1 marca do 30 czerwca oraz poza okresem od 15 października do 31

grudnia. Dopuszcza się prace w korycie rzeki Warty w ww. terminach pod nadzorem przyrodniczym ichtiologa, w terminach ustalonych przez nadzór ichtiologiczny.

7. Prace w cieku lub w pobliżu cieku należy prowadzić w następujący sposób:
- a. eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków;
  - b. zapewniający zachowanie stałego przepływu wód i zachowanie drożności;
  - c. poza okresem zagrożenia powodziowego;
  - d. zabezpieczający przed przedostawaniem się do wód powierzchniowych rzek i cieków odpadów z rozbiórki, materiałów budowlanych, itp. poprzez zastosowanie np. siatek podwieszanych pod obiektem, desek, ekranów lub osłon. W przypadku ewentualnego wypadnięcia do wód elementów z rozbiórki należy je na bieżąco usuwać z koryta;
  - e. ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących;
  - f. prace prowadzić z brzegów, a wprowadzenie do koryta ciężkiego sprzętu budowlanego ograniczyć do niezbędnego minimum. Przed wprowadzeniem do koryta sprzęt każdorazowo kontrolować pod kątem sprawności i ewentualnych wycieków;
  - g. do prowadzenia prac rozbiórkowych podpór w korycie Warty zastosować tzw. procedury „soft start” polegającej na rozpoczynaniu prac z mniejszą intensywnością i stopniowym jej zwiększaniu w miarę upływu czasu (przez ok. 15-20 minut po rozpoczęciu prac);
  - h. prace rozbiórkowe podpór prowadzić kolejno, tj. rozbiórka następnej podpory rozpocznie się po zakończeniu rozbiórki poprzedniej.

8. Wycinkę drzew prowadzić poza okresem 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie wycinki w ww. okresie po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy braku gniazdowania lub uzyskaniu odpowiednich decyzji administracyjnych.

## Uzasadnienie

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, wpłynął wniosek z 27 listopada 2024 r. (data wpływu: 3 grudnia 2025 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, reprezentowaną przez Wojciecha Przybyłę i Ewę Makosz w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji. Do wniosku o wydanie ww. decyzji załączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wersją elektroniczną,
- mapę ewidencyjną obejmującą teren realizacji przedsięwzięcia oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia,
- mapę ewidencyjną z zaznaczonym przebiegiem granic terenu oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia,
- wykaz działek ewidencyjnych,
- wypisy z rejestru gruntów,
- pełnomocnictwo,
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w Gorzowie Wielkopolskim, na terenie działek:

- obręb Zamoście, działki nr: 1, 2/3, 2/4, 253, 256, 258/5, 315, 809/2, 825/1, 825/2, 825/3, 825/4, 878, 882/2, 1502, 1753/3, 1753/4, 1753/5, 1846/1, 1866/6, 810/1, 859,
- obręb Zakanale, działki nr: 791,
- obręb Śródmieście, działki nr: 1692/19, 1692/27, 1692/25, 1692/28, 2632,
- obręb Słoneczne, działki nr: 2229/9.

Liczba stron w postępowaniu przekracza 10, w związku z tym zastosowanie znajduje art. 74 ust. 3 ustawy o ooś. Obwieszczeniem z 20 grudnia 2024 r., organ prowadzący postępowanie poinformował strony o wszczęciu postępowania oraz przysługujących im uprawnieniach i obowiązkach. Obwieszczenie w celu udostępnienia przekazano Prezydentowi Miasta Gorzów Wielkopolski, jako organowi właściwemu ze względu na lokalizację inwestycji.

Inwestycja polega na modernizacji odcinka linii nr 367 o długości ok. 2 km wraz z obiektami inżynierskimi w jej ciągu. Inwestycja realizowana będzie na terenie miasta Gorzów Wielkopolski.

Pismem z 22 stycznia 2025 r. wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Uzupełnienie zostało złożone przy piśmie z 19 lutego 2025 r. (data wpływu: 21 lutego 2025 r.).

Pismami z 5 marca 2025 r. organ prowadzący postępowanie wystąpił do organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz organu odpowiedzialnego za ocenę wodnoprawną o zajęcie stanowiska w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Lubuski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim pismem z 10 marca 2025 r. wezwał wnioskodawcę do wyjaśnienia w zakresie przebiegu inwestycji przez tereny jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej. Po otrzymaniu

odpowiedzi wnioskodawcy z 11 marca 2025 r., organ ten opinią z 18 marca 2025 r., znak: NZ.9022.164.2025.JZ (data wpływu: 18 marca 2025 r.) wyraził stanowisko, iż brak jest konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” w Poznaniu pismem z 16 kwietnia 2025 r., znak: P.RZŚ.4901.28.2025.BJ.2 (data wpływu: 16 kwietnia 2025 r.) także stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia uwarunkowań środowiskowych.

Organ prowadzący postępowanie obwieszczeniem z 22 kwietnia 2025 r. poinformował strony o zebraniu całości materiału dowodowego i możliwości wypowiedzenia się co do zgromadzonej dokumentacji. Obwieszczenie zostało przekazane także do udostępnienia Prezydentowi Miasta Gorzów Wielkopolski. Strony postępowania nie zgłosiły żadnych uwag ani wniosków.

Informacja o wpływie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia została wpisana do publicznie dostępnego wykazu danych, prowadzonego na podstawie art. 22 ust. 1 ustawy o ooś pod numerem 1238/2024 (wniosek) oraz 1239/2025 (karta informacyjna przedsięwzięcia) i 447/2025 (ujednolicona karta informacyjna przedsięwzięcia).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy o ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Ze względu na położenie przedsięwzięcia na obszarze województwa lubuskiego, właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w zw. z ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco

oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839, z późn. zm.) jest przedsięwzięciem mogąącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o ooś, dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed wydaniem decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 lub dokonaniem zgłoszeń, o których mowa w ust. 1 a ustawy o ooś. Decyzja ta będzie niezbędna do uzyskania m.in. decyzji o pozwoleniu na budowę.

Obecnie linia nr 367 relacji Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski jest linią istniejącą i eksploatowaną. Jest to linia jednotorowa, pierwszorzędna, niezelektryfikowana. Na trasie linii odbywa się ruch pociągów osobowych dalekobieżnych, lokalnych i towarowych.

Celem inwestycji jest dostosowanie do aktualnych wymagań eksploatacyjnych poprzez przywrócenie właściwego stanu technicznego oraz modernizację linii kolejowej wraz z obiektami inżynieryjnymi oraz infrastrukturą towarzyszącą.

Zakres inwestycji obejmować będzie:

- dostosowanie toru w planie i profilu na odcinku od km 72,100 do km 74,083 wraz z wymianą rozjazdów nr 50, 51 i 52 na nowe;
- likwidację przejazdu w km 72,291 (kat. D);
- remont/przebudowę przejazdu w km 72,940 (kat. A);
- rozbiórkę i budowę mostu w km 72,209;
- rozbiórkę i budowę nowego peronu w obrębie Stacji Gorzów Wielkopolski Zamoście wraz z infrastrukturą towarzyszącą i wyposażeniem;

- montaż monitoringu wizyjnego na stacji Gorzów Wielkopolski Zamoście,
- remont/przebudowę przepustu w km 72,742;
- remont/przebudowę muru oporowego w km 73,090;
- rozbiórkę i budowę mostu wraz z kładką dla pieszych w km 73,303;
- montaż EOR dla nowych rozjazdów nr 50,51 i 52 oraz oświetlenia głowic rozjazdowych;
- remont/przebudowę muru oporowego w km 73,647;
- przebudowę sieci uzbrojenia terenu;
- oczyszczenie, udroźnienie lub odtworzenie istniejącego odwodnienia, a także budowę nowego systemu odwodnienia, w miejscach gdzie to konieczne.

Uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 ustawy o ooś, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz karty informacyjnej, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łęgowych i ujściach rzek, na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, obszarach górskich i leśnych, przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Co prawda, na działce 1692/25, obręb Śródmieście zlokalizowana jest estakada kolejowa wpisana do rejestru zabytków, jednak zakres prac nie będzie obejmował tego obiektu.



Teren przedsięwzięcia nie jest zlokalizowany na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach Natura 2000. Najbliższymi obszarami Natura 2000 są:

- Dolina Dolnej Noteci PLB080002 oraz Ujście Noteci PLH080006 położone w odległości ok. 980 m w kierunku wschodnim,
- Murawy Gorzowskie PLH080058 położone w odległości ok. 1,6 km w kierunku zachodnim od granic terenu robót.

Ponadto, w kierunku wschodnim w odległości ok. 1,4 km zlokalizowany jest obszar chronionego krajobrazu „Dolina Warty i Dolnej Noteci”, a w kierunku zachodnim w odległości ok. 980 m rezerwat przyrody „Gorzowskie Murawy”. Planowana inwestycja, w miejscach przekroczenia rzeki Warta oraz Kanału Ulgi, zlokalizowana jest w granicach korytarza ekologicznego „Dolina dolnej Warty GKPnC-22C”.

Zgodnie z 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), inwestycja zlokalizowana jest na terenie jednolitej części wód podziemnych nr 33, której stan ilościowy i stan chemiczny oceniono jako dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. Ponadto, przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie jednolitej części wód powierzchniowych Warta od Noteci do ujścia RW6000121899. Jest to silnie zmieniona część wód, jej stan oceniono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych jako zagrożone. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego, w tym zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Warta w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Warta w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz dobrego stanu chemicznego.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych. Natomiast, w części w której inwestycja przekracza rzekę Wartę oraz Kanał Ulgi, zlokalizowana jest na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Inwestycja w największym zakresie będzie oddziaływała na etapie realizacji. Związane to będzie przede wszystkim z przygotowaniem terenu robót oraz prowadzeniem robót ziemnych i wykonywaniem obiektów budowlanych, w szczególności mostów na rzece Warcie i Kanale Ulgi. W przypadku tych obiektów konieczne będą najpierw prace rozbiórkowe, a następnie właściwe roboty budowlane. Wiązać się one będą z wykorzystaniem maszyn i urządzeń, w tym ciężkiego sprzętu budowlanego. W miarę możliwości prace prowadzone będą z brzegów, tak aby jak najmniej ingerować w koryto rzeki.

W przypadku prac związanych z koniecznością przebudowy gazociągu i ciepłociągu, które obecnie bieżą na moście, zastosowana będzie metoda przewiertu sterowanego pod dnem rzeki Warty. Technologia tego rodzaju prac jest stosunkowo powszechna przy budowie rurociągów i umożliwia zminimalizowanie ingerencji w środowisku. W robotach tych wykorzystywane będą koparki, samochody ciężarowe, spawarki, agregaty prądotwórcze oraz maszyny przewiertowe (2 sztuki). Prace wiertnicze prowadzone są z poziomu terenu lub płytkich komór startowych. W procesie przewiertu wykorzystywana będzie płuczka (na bazie bentonitów), która z reguły przygotowywana jest na placu budowy przed bezpośrednim wykorzystaniem. Nadmiar płuczki będzie odpompowywany, a wykorzystana płuczka będzie podczyszczana w celu ponownego wykorzystania. Pozwoli to na zmniejszenie zapotrzebowania na wodę, a także zmniejszenia ilości odpadów płuczki.

Roboty budowlane prowadzone będą w porze dziennej (6.00 – 22.00), co ograniczy uciążliwości hałasowe na sąsiednie tereny mieszkalne (pkt 1 postanowienia).

Na etapie budowy wykorzystywane będą surowce w postaci wody, energii elektrycznej oraz paliw (oleju napędowego). Woda na teren budowy dostarczana będzie beczkowozami, nie planuje się poboru wód z rzeki. Energia elektryczna zapewniona będzie z istniejących sieci bądź agregatów prądotwórczych. Masy ziemne wydobyte w trakcie prac, będą w miarę możliwości wykorzystywane na terenie budowy do innych prac, np. niwelacji terenu.

Elementy obiektów mostowych – przęsła będą dostarczane na teren budowy w formie gotowej i tam scalane. Podobnie, modernizacja przyległej infrastruktury odbywać się będzie przy wykorzystaniu elementów gotowych lub prefabrykowanych. Beton niezbędny m.in. przy pracach przy podporach, dostarczany będzie w formie gotowej mieszanki betonowozami. Podobne rozwiązanie, dotyczyć będzie kruszywa do podniesienia niwelety nasypów czy podsypki tłuczniowej przy wykonywaniu torowiska.

Zaplecze budowy zajmie ok. 5800 m<sup>2</sup> i planuje się je zlokalizować na działce nr 825/1, obręb Zamoście. Zaplecze budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe i miejsca magazynowania odpadów posiadać będą utwardzone nawierzchnie. Zaplecze wyposażone będzie w przenośne toalety na ścieki bytowe. Możliwe będzie także wykorzystanie węzłów sanitarnych na stacjach kolejowych dworca Gorzów Wlkp. Główny oraz Gorzów Wlkp. Zamoście. Zgodnie z treścią dokumentacji, tankowanie i przeglądy maszyn odbywać się będą poza terenem inwestycji. Ponadto, wody opadowe i roztopowe z terenów parkingów i dróg wewnętrznych przed odprowadzeniem do odbiorników (sieci kanalizacji deszczowej) poddane będą wstępnemu podczyszczeniu (pkt 5 postanowienia).

Na etapie realizacji powstawać będą różnego rodzaju odpady, pochodzące z prac rozbiórkowych, ziemnych czy montażowych. Przewiduje się powstanie odpadów niebezpiecznych, w szczególności 17 02 04\* (odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)) czy 17 05 07\* (tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne), które będą przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania. Ponadto, wytwarzane będą odpady inne niż niebezpieczne, głównie z grupy 15 i 17 w postaci odpadów opakowaniowych, żelaza i stali czy betonu. Odpady 17 05 04 (gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03) będą w miarę możliwości wykorzystywane na terenie budowy. Odpady będą tymczasowo magazynowane w pojemnikach/kontenerach (z wyjątkiem gleby i ziemi) zlokalizowanych na szczelnym podłożu i okresowo przekazywane do dalszego zagospodarowania. Na obecnym etapie zakłada się, że za gospodarkę odpadami w trakcie budowy odpowiedzialny będzie ich wykonawca.

Prace przy budowie obiektów mostowych mogą w pewnym stopniu oddziaływać na środowisko wodno-gruntowe. W szczególności prace prowadzone w obrębie koryta rzeki

mogą powodować okresowe zmętnienie wód, naruszenie struktury dna przy brzegu oraz wokół podpór, a także ryzyko przypadkowego zanieczyszczenia wód płynami eksploatacyjnymi czy paliwami z maszyn budowlanych. Należy zaznaczyć, iż prace związane z wykonaniem podpór będą prowadzone w technologii ścianek szczelnych, a w celu zminimalizowania potencjalnego zanieczyszczenia cieku na czas prowadzenia prac rozbiórkowych, na odcinkach ok. 5 m powyżej i poniżej obrysu obiektu wykonane zostaną zabezpieczenia w postaci np. zastosowania pomostów drewnianych, siatek lub blatów ochronnych. Rozwiązanie to pozwoli zabezpieczyć koryto rzeki przed potencjalnym zanieczyszczeniem wód fragmentami pochodzącymi z rozbiórki. Ponadto, w miarę możliwości prace prowadzone będą z brzegów, a wykonawca robót przed wprowadzeniem sprzętu budowlanego do koryta rzeki zobowiązany będzie do jego kontroli pod kątem sprawności i ewentualnych wycieków. Ponadto, prace w cieku powinny być prowadzone z zapewnieniem stałego przepływu wód. Uwarunkowania te zostały zawarte w pkt 7 postanowienia.

Ze względu na fakt, iż inwestycja przebiega przez wały przeciwpowodziowe, zgodnie z obowiązującymi przepisami, co zostało wskazane w opinii Dyrektora RZGW, w przypadku wykonywania robót i czynności (wykonywania obiektów budowlanych, kopania studni, sadzawek, dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału) wymienionych w art. 176 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, z późn. zm.), konieczne będzie uzyskanie stosownej decyzji zwalniającej właściwego organu.

W związku z realizacją inwestycji konieczna będzie wycinka ok. 44 sztuk drzew i ok. 580 m<sup>2</sup> krzewów. Są to gatunki pospolite (m.in. klon zwyczajny, dąb czerwony, robinia akacjowa, bez czarny, dzika róża), które nie są objęte ochroną gatunkową. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed potencjalnym uszkodzeniem w trakcie prac (np. wygradzenia, oszalowanie z desek, itp.). Wycinka będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków (poza okresem od 1 marca do 15 października), przy czym dopuszcza się wycinkę w tym okresie jeśli nadzór przyrodniczy nie stwierdzi gniazdowania ptaków lub uzyskania stosownych decyzji administracyjnych na te czynności (pkt 8 postanowienia).

Ponadto, wykopy na etapie realizacji będą zabezpieczone przed wpadaniem w nie zwierząt, a przed ich zasypaniem kontrolowane pod kątem ich obecności i w razie stwierdzenia przeniesione w miejsce zgodne siedliskowo.

W celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w szczególności na ichtiofaunę, na etapie inwestycji przy realizacji mostu na rzece Warcie wskazano okresy, w których nie powinno się prowadzić robót rozbiórkowych. Działanie to ma na celu ochronę ryb w okresie tarła (od 1 marca do 30 czerwca) oraz w okresie migracji (od 15 października do 31 grudnia). Prowadzenie prac w korycie rzeki Warta w ww. okresach jest dopuszczalne pod nadzorem przyrodniczym ichtiologa i w terminach przez niego wskazanych. W tym zakresie uwzględniono warunek wskazany w opinii Dyrektora RZGW w Poznaniu.

Zastosowanie opisanych rozwiązań na etapie budowy, pozwala uznać, iż jego wpływ na środowisko nie będzie miał charakteru znaczącego. Oddziaływania etapu realizacji, ze względu na liniowy charakter i przesuwanie się frontu robót, będą zmienne w czasie i miejscu. Będą to oddziaływania krótkookresowe o charakterze lokalnym i odwracalnym, które ustaną po zakończeniu budowy.

Na etapie eksploatacji inwestycja będzie oddziaływała przede wszystkim w zakresie hałasu. Inwestycja przebiega w terenie miejskim o stosunkowo gęstej zabudowie. Wzdłuż torowiska na rozpatrywanym odcinku zlokalizowane są przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, a także tereny związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci (szkoła podstawowa nr 10) oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (ogrody działkowe). Dla tego typu terenów, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112), obowiązują wartości 61 dB i 65 dB w porze dnia (w zależności to rodzaju terenu) oraz 56 dB w porze nocy (dla wszystkich rodzajów).

W analizie akustycznej przeprowadzono modelowanie hałasu z uwzględnieniem natężenia i struktury rodzajowej pociągów, przebiegu linii w terenie, ewentualnego ekranowania przez budynki oraz występowania terenów podlegających ochronie przed hałasem. Model

obliczeniowy zwalidowano w oparciu o przeprowadzone pomiary hałasu w terenie. Na podstawie uzyskanych wyników wykazano, że równoważny poziom hałasu w punktach odbiorczych zlokalizowanych na granicy terenów chronionych oraz na elewacji budynków nie będzie przekraczał w porze dziennej 50 dB, a w porze nocy 45 dB (w zależności od lokalizacji będą to wartości nawet niższe). Z tego względu stwierdzić można, iż eksploatacja linii kolejowej nie będzie powodowała przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska.

Należy także zaznaczyć, że modernizacja torowiska (wymiana szyn, podłoża i nawierzchni) poprawi ogólne warunki użytkowania linii, co wpłynie na zmniejszenie hałasu kolejowego w tym rejonie.

Odwodnienie toru odbywać się będzie do rowów otwartych profilowanych wzdłuż torowiska. W tym celu wykonana będzie naprawa przepustów pod ul. Kolejową, ul. Śląską oraz linią kolejową w km ok. 72,300. Z kolei odwodnienie projektowanego peronu i odprowadzanie wód planuje się prowadzić do istniejącego rowu odwadniającego. W przypadku obiektów mostowych ich odwodnienie odbywać się będzie do rowów lub w formie bezpośredniego zrzutu na teren pod obiektem.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady związane przede wszystkim z utrzymaniem właściwego stanu technicznego linii i obiektów. Za zagospodarowanie tych odpadów będą odpowiedzialne podmioty prowadzące te czynności.

Ze względu na brak elektryfikacji linii, źródłem zanieczyszczeń do powietrza, zarówno w stanie istniejącym, jak i planowanym, będą silniki spalinowe maszyn szynowych. Emisja ta będzie miała charakter niezorganizowany i nie ulegnie znaczącej zmianie w stosunku do stanu obecnego.

Teren inwestycji nie stanowi obszaru cennego przyrodniczo. Trasa linii kolejowej przebiega w środowisku miejskim i obejmuje już funkcjonującą infrastrukturę kolejową. Przedsięwzięcie dotyczy linii i obiektów obecnie eksploatowanych, zatem nie wiąże się powstaniem nowych elementów czy barier. Obiekty mostowe będą posiadały odpowiednie światła poziome i

panionowe, co zapewni dotychczasową drożność korytarza migracyjnego. Ze względu na lokalizację na terenie mocno przekształconym antropogenicznie można uznać, iż inwestycja nie będzie oddziaływała na bioróżnorodność.

Zgodnie z „Audytem krajobrazowym Województwa Lubuskiego” przyjętym uchwałą nr IV/66/24 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 28 października 2024 r. w sprawie Audytu krajobrazowego województwa lubuskiego, teren inwestycji zidentyfikowany został jako rodzaj „Wielkomiejskie: obszary zabudowy mieszkaniowej”, „Wielkomiejskie: zespoły urbanistyczne o zachowanych założeniach historycznych”, „Wiejskie: z przewagą mozaikowo rozmieszczonych użytków rolnych tworzących małe pola” oraz „Wód powierzchniowych: systemy wód płynących”. Jedynie ten ostatni (Dolina Warty) został zaliczony do krajobrazów priorytetowych. Należy wskazać, że inwestycja realizowana będzie na terenie już przekształconym, w którym most na rzece Warcie istnieje w chwili obecnej. Jego modernizacja polepszy parametry użytkowe, ale nie będzie stanowiła nowego obiektu w krajobrazie.

Jak wynika z dokumentacji, zespół linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski ujęty został w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków, wraz z poszczególnymi obiektami inżynierskimi na trasie tej linii (most na rz. Warcie, most nad Kanałem Ulgi, mur oporowy (peron 4)). Należy wskazać, iż kolejne decyzje inwestycyjne, na podstawie których wykonywane będą roboty budowlane, będą uzgadniane z organem właściwym w zakresie ochrony zabytków. Także w sąsiedztwie istniejącej linii, w rejonie dzielnicy Zamoście oraz dworca kolejowego, znajdują się obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków oraz rejestru zabytków, m.in. kamienice, Park Miejski Zamoście, willa przy ul. Składowej, wieża ciśnień. Zakres inwestycji nie obejmuje tych obiektów, a modernizacja linii wpłynie na zmniejszenie istniejących oddziaływań.

Organ prowadzący postępowanie przychylił się do stanowiska Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej PGW „Wody Polskie” w Poznaniu, który stwierdził, że inwestycja nie jest związana z wystąpieniem presji mogących oddziaływać na stan części wód lub zagrażać osiągnięciu ustalonych dla nich celów środowiskowych, a zastosowane środki minimalizujące ewentualny negatywny wpływ na środowisko wodno-gruntowe zapewnią jego ochronę. Tym samym, ustalono, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na

możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. z 2024 poz. 1087, z późn. zm.). Jednocześnie w decyzji uwzględniono jedynie część warunków zaproponowanych w opinii (np. warunki prowadzenia robót w korycie rzeki Warta, które zawarte są w pkt 6 i 7 postanowienia), gdyż w pozostałym zakresie należy wskazać iż wynikają one wprost z przepisów odrębnych lub są sformułowane w sposób ogólny, co wpływa na ich egzekwowalność.

Rozpatrywana inwestycja nie ma wpływu na stan wód, którego utrzymanie lub poprawa jest ważnym czynnikiem dla ochrony siedlisk lub gatunków występujących na obszarach chronionych zlokalizowanych na wyżej wskazanych jednolitych częściach wód.

Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na ewentualne zmiany klimatu oraz uwzględnia rozwiązania zapewniające odporność na postępujące zmiany. Inwestycja nie jest bezpośrednim źródłem zanieczyszczeń gazowych, w tym gazów cieplarnianych. Realizacja inwestycji nie spowoduje także zajęcia terenów zdolnych do pochłaniania gazów cieplarnianych czy retencji wód powodziowych. Inwestycja nie wpłynie także na zmniejszenie różnorodności biologicznej na omawianym terenie.

Wystąpienie oddziaływań skumulowanych jest mało prawdopodobne. Przedsięwzięcie nie jest związane z wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Ze względu na położenie inwestycji oraz wymogi techniczne konieczne do uwzględnienia przy projektowaniu, brak jest podstaw do stwierdzenia ryzyka poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej. Ewentualne oddziaływania będą miały zasięg lokalny i nieznaczący. Brak będzie powstania ryzyka transgranicznych oddziaływań.

Uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy o ooś, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, karty informacyjnej przedsięwzięcia, a także stanowiska Lubuskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie



Wielkopolskim oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej PGW „Wody Polskie” w Poznaniu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla rozpatrywanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym oraz w oparciu o cytowane na wstępie przepisy rozstrzygnięto jak w sentencji.

## **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

**Agnieszka Nowak**

p.o. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim  
/-dokument podpisany elektronicznie-/

Za wydanie decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł na podstawie art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2111, z późn. zm.) oraz zgodnie z Załącznikiem Część I pkt 45 do ustawy.

### **Załączniki:**

1. Charakterystyka przedsięwzięcia z 18 czerwca 2025 r., znak: WZŚ.420.27.2024.PK.

### **Otrzymują:**

1. Wojciech Przybyła, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze,  
  
ul. Traugutta 10, 65-025 Zielona Góra – ePuap,
2. pozostałe strony w trybie art. 49 k.p.a.;
3. aa.

**Do wiadomości:**

1. Lubuski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej PGW „Wody Polskie” w Poznaniu.

**Sprawę prowadzi:**

Piotr Kuncewicz, 887-101-305  
piotr.kuncewicz@gorzowwlkp.rdos.gov.pl