

15 MAJ 2017

Poznań, .....

WOO-II.4242.1.2017.JC.7

### Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), dalej *ustawy o oś.*, zawiadamiam strony postępowania o wydaniu w dniu 13.05.2017 r. postanowienia, którego treść podaję niżej.

Doręczenie ww. postanowienia stronom uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art.49 k.p.a. Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególnie tak stanowi; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art.74 ust. 3 ustawy o oś. Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Poznaniu

Zbigniew Górebiewski  
Kierownik Oddziału

Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach  
i Przedsięwzięć Linowych

WOO-II.4242.1.2017.JC.6

### POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 90 ust 1 i 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przed zatwierdzeniem projektu budowlanego i wydaniem pozwolenia na budowę dla inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – prace przygotowawcze” w zakresie budowy i przebudowy linii nr E20 na odcinku Żychlin – Barłogi od km 144,650 do km 172,000”

#### uzgadniam warunki realizacji przedsięwzięcia

#### I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

- Wykonać działania wskazane w punktach: I.2.1, I.2.5, I.2.6, I.2.7, I.2.12, I.2.13, I.2.14, I.2.15, I.2.16, I.2.17, I.2.18, I.2.19, I.2.20, I.2.21, I.2.22, I.2.23, I.2.24, I.2.25, I.2.26, I.2.28,

I.2.29, I.2.32, I.2.33, I.2.34, I.2.35, I.2.36, I.3.7, I.3.8, I.3.10, I.3.16, I.3.17, I.3.18, I.3.19, I.3.20, I.3.25, II.1 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.10.2012 r. znak: WOO-II.4201.11.2011.WM o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja Kolejowego Korytarza Nr II (E20 i C-E20) – pozostałe roboty”.

- Wyeliminować z placu budowy maszyny i urządzenia niespełniające określonych dla nich norm emisji hałasu.
- Ograniczyć emisję hałasu w trakcie prowadzenia robót budowlanych poprzez lokalizowanie dróg dojazdowych do placu budowy, obiektów zaplecza i baz sprzętowo - magazynowych w możliwie jak największym oddaleniu od terenów podlegających ochronie przed hałasem.
- Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
- W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zainstalować ekrany akustyczne, o parametrach i lokalizacji określonej w tabeli 1. W tabeli wskazane zostały minimalne wymagania, dotyczące parametrów ekranów. Strona lokalizacji ekranów określana jest względem rosnącego kilometrażu linii kolejowej.

Tabela 1. Parametry i lokalizacja ekranów akustycznych

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Długość [m]	Wysokość [m]	Strona linii
1	145,147	145,211	64,00	3,5	Lewa
2	147,995	148,083	88,00	2,0	Lewa
3	150,558	150,625	68,08	3,0	Prawa
4	150,977	151,055	78,00	2,0	Lewa
5	157,034	157,128	94,00	3,0	Prawa
6	158,225	158,317	93,08	3,0	Prawa
7	158,414	158,441	27,04	3,0	Prawa
8	158,916	158,976	60,00	2,0	Prawa
9	159,567	159,694	127,00	2,0	Lewa
10	159,811	159,902	92,08	2,0	Lewa
11	159,992	160,088	96,00	2,0	Lewa
12	161,208	161,281	73,00	2,0	Prawa
13	162,451	162,534	83,00	2,0	Lewa
14	162,535	162,607	73,00	2,0	Prawa
15	164,888	164,974	89,04	2,5	Prawa
16	166,326	166,403	77,08	2,0	Prawa

Wysokość ekranów mierzona jest względem powierzchni ziemi.

- Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonać jako szczelne oraz nie dopuścić do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu, a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej.
- Ekran akustyczny wykonać z materiałów charakteryzujących się klasą izolacyjności minimum B2 (wyznaczoną zgodnie z normą PN-EN 1793-2) oraz klasą pochłalności minimum A3 (wyznaczoną zgodnie z normą PN-EN 1793-1). Dopuszcza się zastosowanie przezroczystych elementów ekranu akustycznego, jeżeli wymagać będą tego względy widoczności i bezpieczeństwa oraz odpowiedniego nasłonecznienia terenów chronionych, pod warunkiem zachowania zakładanej skuteczności.

8. Powierzchnię ekranów akustycznych od strony terenu wymagającego ochrony akustycznej, w przypadku, kiedy pomiędzy tym ekranem a terenem wymagających ochrony akustycznej znajdzie się inne źródło hałasu (np. ulica) wykonać z materiału pochłaniającego. Z materiału pochłaniającego wykonać także powierzchnię ekranu od strony linii kolejowej, na odcinku której, po drugiej jej stronie znajdują się tereny wymagające ochrony akustycznej, dla ochrony których nie było potrzeby stosowania ekranów akustycznych.
9. Na odcinku linii kolejowej od km 157,680 do km 158,200 zastosować tłumiki akustyczne dla torów szlakowych nr 1 i 2 o najlepszej, dostępnej skuteczności akustycznej.
10. Prowadzić regularne szlifowanie szyn, w szczególności w sytuacjach stwierdzenia zwiększonej emisji hałasu z torowiska.
11. Umocnienia skarp i dna cieków w rejonie przebudowywanych obiektów inżynierskich w km 146,106, 147,772, 157,358, 158,586, 161,554, 165,755 i 162,870 wykonać z kostki kamiennej lub narzutu kamiennego na podbudowie z betonu.
12. Odwodnienie szlaku realizować w oparciu o istniejące rowy boczne ziemne i umocnione oraz istniejący na niektórych odcinkach drenaż podziemny.
13. Przed zrzutem wód opadowych i roztopowych z torowiska, w km 167,917 linii kolejowej zastosować urządzenia podczyszczające, w postaci 4 osadników z zamknięciem awaryjnym na wylocie do rzeki Rgilewki.
14. Odpady niebezpieczne małogabarytowe oraz ciekłe, magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nim odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym o utwardzonym podłożu, w oznakowanym miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
15. Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe magazynować w miejscach utwardzonych zabezpieczonych przed splywem powierzchniowym.
16. Wszelkie urządzenia związane z odprowadzaniem wód wykonać w taki sposób, aby były szczelne i nie stawały się pułapkami dla drobnych zwierząt, w tym płazów. W miejscach, w których torowisko odwadniane jest przy zastosowaniu korytek głębokich typu krakowskiego zastosować rozwiązania umożliwiające swobodne wydostanie się z nich zwierząt. Rozwiązania takie powinny być zastosowane na całej długości odcinków linii przebiegających przez obszary występowania oraz migracji płazów i małych ssaków – nie rzadziej niż 1 obiekt co 50 m, w sposób pozwalający swobodne pokonywanie przeszkody przez zwierzęta. Działanie to realizować pod nadzorem przyrodniczym.
17. Na linii kolejowej E20 wybudować, przebudować, dostosować lub zachować do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt dużych i średnich obiekty wymienione w tabeli 2.

Tabela 2. Parametry i lokalizacja obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt dużych i średnich

Nr obiektu	Kilometraż [km]	Rodzaj i wymiary obiektu [m]-stan projektowany	Działania i prace dostosowawcze
P12	151,965 rzeka Rgilewka	Most Światło poziome: 6,44 + 6,48 Światło pionowe: 2,27	Zachowanie funkcji w ramach prac utrzymaniowych.
P13	162,870	Most Światło poziome: 10,00 Światło pionowe: 4,77	Rozbiórka istniejącego mostu i budowa nowego obiektu, przejście dla zwierząt średnich i małych.
P14	167,917 rzeka Rgilewka	Most Światło poziome: 30,00 Światło pionowe: 3,00	Adaptacja otoczenia.

18. Na linii kolejowej E20 przebudować i dostosować do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt małych obiekt wymieniony w tabeli 3.

Tabela 3. Parametry i lokalizacja obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt małych

Lp.	Kilometraż [km]	Rodzaj i wymiary obiektu [m] - stan projektowany	Działania i prace dostosowawcze
1	146,106	Przeput Światło poziome: 2,00 Światło pionowe: 2,00	Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu, montaż półki przejazdowej dla zwierząt wraz z wykonaniem płotków naprowadzających

#### II. Przedsięwzięcie można zrealizować pod warunkiem zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I postanowienia.

#### III. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

#### IV. Obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej

Ustala się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, po roku od dnia oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy analizę przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska. Analizę porealizacyjną wykonać zgodnie z przepisami szczegółowymi w następującym zakresie:

##### 1. Oddziaływanie akustyczne

W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkaniowej za ekranami oraz w miejscach, w których ich nie przewidziano, co najmniej po jednym punkcie dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. W pomiarach uwzględnić wszystkie pociągi poruszające się na szlaku kolejowym, niezależnie od toru po którym się poruszają (dotyczy to w szczególności odcinków przechodzących przez stacje kolejowe, na których oprócz torów głównych 1 i 2 znajdują się jeszcze inne tory szlakowe). Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych, łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu kolejowego, przez laboratorium akredytowane. W szczególności uwzględnić lokalizację punktów pomiaru hałasu przedstawioną w tabeli 5. Strona lokalizacji punktów określana jest względem rosnącego kilometrażu linii kolejowej.

Tabela 5. Lokalizacja przekrojów, w których należy wykonać pomiar poziomu hałasu w ramach analizy porealizacyjnej

Lp.	Orientacyjna lokalizacja wg kilometrażu linii kolejowej	Strona linii kolejowej	Oznaczenie punktu według raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	Opis lokalizacji / miejscowość	Zasadność wykonania pomiaru
1	157.747	lewa	55	Pomorzany, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń i skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych
2	157.861	prawa	768	Pomorzany, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń i skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych
3	157.928	prawa	770	Pomorzany, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń i skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych
4	158.169	prawa	775	Pomorzany, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń i skuteczności zastosowanych

Lp.	Orientacyjna lokalizacja wg kilometrażu linii kolejowej	Strona linii kolejowej	Oznaczenie punktu według raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	Opis lokalizacji / miejscowość	Zasadność wykonania pomiaru
					rozwiązań przeciwhałasowych
5	166,173	lewa	801	Barłogi, gm. Grzegorzew	Weryfikacja obliczeń
6	145,173	prawa	745	Elizanów, gm. Chodów	Weryfikacja obliczeń i skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych
7	148,318	lewa	2140	Turzynów, gm. Chodów	Weryfikacja obliczeń
8	150,576	prawa	251	Rdutów Nowy, gm. Chodów	Weryfikacja obliczeń i skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych
9	150,961	lewa	2141	Rdutów Nowy, gm. Chodów	Weryfikacja obliczeń i skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych
10	153,157	lewa	748	Straszków, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń
11	154,758	prawa	751	Wólka Czepowa, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń
12	156,375	prawa	758	Krzewata, gm. Olszówka	Weryfikacja obliczeń
13	157,229	lewa	761	Krzewata, gm. Olszówka	Weryfikacja obliczeń
14	160,118	prawa	782	Dąbrówka, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń
15	160,537	prawa	784	Dąbrówka, gm. Kłodawa	Weryfikacja obliczeń
16	164,255	lewa	816	Grodna, gm. Grzegorzew	Weryfikacja obliczeń
17	165,108	lewa	797	Ponętów Dolny, gm. Grzegorzew	Weryfikacja obliczeń
19	166,359	lewa	805	Ponętów Dolny gm. Grzegorzew	Weryfikacja obliczeń
20	168,511	lewa	811	Grzegorzew	Weryfikacja obliczeń
21	171,826	prawa	824	Chojny, gm. Kolo	Weryfikacja obliczeń

## UZASADNIENIE

4.01.2017 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, wpłynęło wystąpienie Wojewody Wielkopolskiego z 2.01.2017 r. znak: IR-V.7840.3.143.2016.6 o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed zatwierdzeniem projektu budowlanego i wydaniem pozwolenia na budowę inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – prace przygotowawcze” w zakresie budowy i przebudowy linii nr E20 na odcinku Żychlin – Barłogi od km 144,650 do km 172,000”.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

Zgodnie z art. 89 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 2016 r. poz. 353 z późn. zm.), dalej *ustawa o oś*, organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego

przedsięwzięcia, w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wystąpienia o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Wojewoda Wielkopolski dołączył m.in.: wniosek inwestora o pozwolenie na budowę, decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 19.10.2012 r., znak: WOO-II.4201.11.2011.WM o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Modernizacja Kolejowego Korytarza Nr II (E20 i C-E20) – pozostałe roboty, dalej *decyzja o oś* oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*, a także projekt budowlany do wglądu.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, pismem z 13.02.2017 r. znak: WOO-II.4242.1.2017.JC.1 wezwano pełnomocnika do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, ochrony przyrody, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, gospodarki odpadami. 6.03.2017 r. oraz 15.03.2017 r. przedłożono uzupełnienie *raportu*.

Na podstawie art. 90 ust. 2 pkt. 1 *ustawy o oś Regionalny Dyrektor* pismem z 16.03.2017 r. znak: WOO-II.4242.1.2016.JC.4 wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś*, a pismem z 16.03.2017 r. znak: WOO-II.4242.1.2016.JC.3 do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 17.03.2017 r. Wojewoda Wielkopolski poinformował m.in. o zapewnieniu udziału społeczeństwa w postępowaniu, w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś* oraz o wyznaczeniu 30-dniowego terminu składania uwag i wniosków. 26.04.2017 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęło pismo Wojewody Wielkopolskiego znak: IR.V-7840.3.143.2016.6 informujące, iż w terminie od 20.03.2017 r. do 18.04.2017 r. nie zostały zgłoszone przez społeczeństwo żadne uwagi i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania.

Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z 4.04.2017 r. wydał opinię sanitarną znak: DN-NS.9012.518.2017 w przedmiotowej sprawie, opiniując pozytywnie bez zastrzeżeń przedmiotową inwestycję w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – prace przygotowawcze, w zakresie budowy i przebudowy linii nr E20 na odcinku Żychlin – Barłogi od km 144,650 do km 172,000.

W ramach prac wykonana zostanie modernizacja układu torowego (nawierzchni i podtorza) polegająca na wbudowaniu warstwy ochronnej, wzmocnieniu podtorza oraz wymianie nawierzchni torowej a także regulacji lub odtworzeniu istniejącej geometrii w planie po zakończeniu robót podtorzowych. Przewidziano wbudowanie warstwy ochronnej z niesortu kamiennego. Pod warstwą ochronną zastosowana będzie warstwa filtracyjno-separacyjna w postaci geowłókniny, a podłoże zostanie zagęszczone do uzyskania odpowiednich parametrów geotechnicznych. Odwodnienie torowiska funkcjonować będzie w oparciu o istniejące rowy boczne ziemne i umocnione oraz istniejący na niektórych odcinkach drenaż podziemny. Rowy zostaną oczyszczone oraz, w razie konieczności, reprofilowane. Na odcinkach gdzie funkcjonują korytka typu krakowskiego zostaną one wyposażone w urządzenia umożliwiające zwierzętom ich swobodne opuszczenie. W ramach projektu przewidziano prace modernizacyjne na istniejących obiektach inżynieryjnych, polegające na m.in.: wyburzeniu konstrukcji, wbudowaniu w tym miejscu nowego obiektu oraz wykonaniu prac dodatkowych takich jak regulacja, konserwacja lub czyszczenie koryta cieku, umocnienie nasypu oraz rowów w rejonie przepustu, ewentualnie w kilku przypadkach, wykonanie schodów nasokarpowych oraz budowę pólek dla małych zwierząt. Przebudowane zostaną następujące objekty: przepusty w km 146,106; 147,772; 157,358; 158,586; 161,554 i 165,755 oraz most 162,870 km linii kolejowej.

W ramach projektu zaplanowano następujące prace na obiektach budowlanych: rozbudowę istniejącego budynku nastawni na terenie kolejowym w Kłodawie w km 158,360; budowę budynku nastawni dysponującej KŁ na stacji Kłodawa wraz z terenem przyległym w postaci zjazdów i parkingów wokół budynku; rozbudowę budynku nastawni dysponującej Barłogi w km 166,209; budowę budynku nastawni na stacji Barłogi ze zjazdami i parkingami wokół budynku; budowę ekranów akustycznych; rozbiórkę wybranych istniejących obiektów budowlanych. Inwestycja obejmuje również rozbiórkę obiektów budowlanych: budynek nastawni dysponującej KŁ (część niska) w km 158,360 na stacji Kłodawa; dwóch z pięciu kontenerów technicznych srk zlokalizowanych w km 163,830 linii nr 3 (E20), przy posterunku odgałęźnym Zamków; rampy zlokalizowanej w km 166,232 linii nr 3, na stacji Barłogi i budynku nastawni dysponującej KŁ (część niska) w km 158,360 na stacji Kłodawa. Budowę przyłącza wodociągowego do budynku nastawni Barłogi. Modernizację kanalizacji deszczowej na stacji Kłodawa 158,360, na stacji Barłogi w km 166,209, w km 165,830 do 165,867 oraz na stacji Barłogi w km 167,917 zabudowę 4 osadników z zamknięciem awaryjnym na rowach przytorowych przed wylotami do rzeki Rgilewki w km 10,382 rzeki. Przebudowa ciągów drenarskich przewidziana jest na odcinku od km 157,315 do km 157,520, od km 157,820 do km 158,220, od km 158,265 do km 158,760.

Projektuje się również przyłącze gazowe do naziemnego zbiornika gazu o pojemności 2700 l dla budynku nastawni Barłogi, posadowionego na płycie fundamentowej z uziemieniem, a także przebudowę lub budowę przyłączy kanalizacji sanitarnej przy budynku nastawni Kłodawa oraz dla budynku nastawni Barłogi.

W ramach modernizacji zaplanowano wykonanie elektroenergetyki nietrakcyjnej do 1kV: zasilanie odbiorów nieatrakcyjnych na stacjach i na szlakach, przebudowę kolidujących sieci elektroenergetycznych, instalacji przeciwporażeniowej oraz demontaż urządzeń elektroenergetycznych. Przebudowa kolidujących sieci elektroenergetycznych napowietrznych i kablowych wykonana zostanie zgodnie z warunkami przebudowy, wydanymi przez gestorów sieci. Wykonana zostanie również modernizacja sieci trakcyjnej poprzez całkowitą wymianę sieci trakcyjnych oraz konstrukcji wsporczych, a także modernizacja sygnalizacji i sterowania ruchem kolejowym (SRK). Przebudową objęty zostanie układ zasilania i sterowania lokalnego w tym demontaż kabli zasilaczy, kabli powrotnych i kabli sterowania lokalnego, oraz montaż nowych kabli zasilaczy i kabli powrotnych, montaż szafy sterowania lokalnego (napowietrznej), kabli sterowania lokalnego i montaż punktów rozdzielczych kabli sterowania lokalnego.

W ramach prowadzonej inwestycji na wszystkich przystankach osobowych została zaprojektowana nowa kanalizacja kablowa do prowadzenia kabli szlakowych, kabli dla systemów informacji podróży, monitoringu TVu, sterowania.

W ramach projektu przewidziano także usuwanie kolizji z istniejącą infrastrukturą telekomunikacyjną. Przekroczenie kablami teletechnicznymi rzeki Rgilewki zostanie wykonane w rurze ochronnej w km 151,965 i w km 167,917 linii kolejowej E20 (km 31,240 i km 10,360 rzeki).

W ramach inwestycji przewidziano usunięcie zieleni kolidującej z planowaną inwestycją a także wykonanie nowych nasadzeń dla zrekompensowania strat spowodowanych konieczną wycinką oraz w celu właściwego zagospodarowania przejść dla zwierząt zaprojektowano nasadzenia drzew i krzewów.

W ramach przedsięwzięcia inwestor będzie prowadzić prace na przejściu dla pieszych pod torami w km 158,493. *Decyzja ooś* nie obejmowała prac na tym obiekcie. Należy jednak zaznaczyć, iż przewidziane roboty obejmują remont części przelotowej przejścia oraz wejść (klatki schodowe), demontaż posadzki, naprawa uszkodzonych elementów (fragmentów poręczy, ścian i stropu, systemu odwodnienia). Remont nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zakres prac nie obejmuje natomiast modernizacji układu drogowego i pieszego oraz modernizacji peronów a także wykonanie stacji bazowych systemu GSM-R oraz budowy i modernizacji podstacji trakcyjnych, które będą wykonywane przez PKP Energetyka S.A.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: I.2.1, I.2.5, I.2.6, I.2.7, I.2.12, I.2.13, I.2.14, I.2.15, I.2.16, I.2.17, I.2.18, I.2.19, I.2.20, I.2.21, I.2.22, I.2.23, I.2.24, I.2.25, I.2.26, I.2.28, I.2.29, I.2.32, I.2.33, I.2.34, I.2.35, I.2.36, I.3.7, I.3.8, I.3.10, I.3.16, I.3.17, I.3.18, I.3.19, I.3.20, I.3.25, II.1 *decyzji ooś*. Pozostałe warunki dotyczące tego odcinka zweryfikowano po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko w wyniku przyjętych rozwiązań projektowych lub nie dotyczą planowanego odcinka linii kolejowej. W niniejszym postanowieniu nie odniesiono się do punktu 3.1 z uwagi, iż stacje bazowe nie są objęte niniejszym postępowaniem.

W zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, dla których zgodnie z art. 113 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu. Kwalifikację terenów chronionych akustycznie do rodzajów terenów zdefiniowanych w ww. rozporządzeniu, dla których określa się różne wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, ustalono na podstawie informacji z właściwych jednostek samorządu terytorialnego o faktycznym zagospodarowaniu terenu, występującego wzdłuż linii kolejowej będącej przedmiotem wniosku.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia dla prognozowanego natężenia ruchu pociągów w roku 2021 i 2030. Uwzględniono także planowane prędkości maksymalne poszczególnych rodzajów pociągów na odpowiednich odcinkach linii kolejowej. Jak podano w treści *raportu*, model obliczeniowy został skalibrowany na podstawie własnych wyników pomiarów. Kalibrację wykonano w oparciu o wyniki pomiarów na torowisku równoważnym dla będącego przedmiotem uzgodnienia, wykorzystując pomiary hałasu odpowiednich kategorii pociągów. W wyniku porównania wyników pomiarów i obliczeń konieczne okazało się dodanie poprawek kalibracyjnych od 1,9 dB do 8,0 dB w zależności od kategorii pociągu. Po dodaniu poprawek i ponownym porównaniu wyników obliczeń i pomiarów potwierdzono równoważność metody obliczeniowej oraz pomiarowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Dodatkowo, w analizach uwzględniono poprawki związane ze szlifowaniem szyn oraz poprawki związane z modernizacją torowiska, zmniejszające emisję hałasu z torowiska do środowiska łącznie o 6 dB.

Należy także zaznaczyć, iż na etapie wydawania *decyzji ooś* dla przedmiotowego przedsięwzięcia, obowiązywały niższe dopuszczalne poziomy hałasu. Dnia 23 października 2012 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w zakresie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla dróg i linii kolejowych. Analiza akustyczna wykonana w ramach niniejszego postępowania uwzględnia aktualnie obowiązujące dopuszczalne poziomy hałasu, co skutkuje ograniczeniem wymaganych środków przeciwhałasowych w odniesieniu do etapu wydawania *decyzji ooś*.

Obliczenia wykazały, że w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na tych terenach, ustalono obowiązki wybudowania ekranów akustycznych o określonych parametrach i lokalizacji oraz, na wskazanych odcinkach linii kolejowej zastosowania tłumików akustycznych. Uszczegółowiono zatem warunek I.3.2 i I.3.5 *decyzji ooś* poprzez jednoznaczne określenie rodzaju niezbędnego do zastosowania środka przeciwhałasowego oraz jego lokalizacji i rodzaju niezbędnych do zastosowania ekranu akustycznego ważne jest, aby w trakcie parametrów technicznych. W przypadku ekranu akustycznego ważne jest, aby w trakcie montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem, czy łączeniu modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, w znaczący sposób obniży jego skuteczność. Znalazło to odzwierciedlenie

w warunkach niniejszego postanowienia. Zgodnie z oświadczeniem autora *raportu* parametry ekranów akustycznych, tj. ich wysokość i długość zostały zoptymalizowane w taki sposób, aby doprowadzić warunki klimatu akustycznego za ekranem do warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Na etapie projektu budowlanego zrezygnowano z stosowania rozwiązań antywibracyjnych zmniejszających emisję hałasu do środowiska w postaci wyciszających mat antywibracyjnych czy podtorowych podkładek elastycznych z tworzywa EVA na rzecz ekranów akustycznych oraz tłumików akustycznych. Z tego względu nie podtrzymano warunku I.3.4 *decyzji ooś*.

Oprócz parametrów geometrycznych, o skuteczności ekranów decydują także ich właściwości materiałowe. Określono zatem ich minimalną klasę izolacyjności oraz minimalną klasę pochłaniałości, które zagwarantują odpowiednią skuteczność. Dopuszczono także możliwość zastosowania przezroczystych elementów ekranu, jeżeli wymagać będą tego względy widoczności i bezpieczeństwa oraz odpowiedniego nasłonecznienia terenów chronionych, pod warunkiem zachowania zakładanej skuteczności. W celu uniknięcia niekorzystnego efektu odbicia fali akustycznej od ekranu nałożono warunek wykonania powierzchni ekranu od strony terenu wymagającego ochrony akustycznej, w przypadku, kiedy pomiędzy tym ekranem a terenem wymagających ochrony akustycznej znajdzie się inne źródło hałasu (np. ulica) z materiału pochłaniającego. Z materiału pochłaniającego należy wykonać także powierzchnię ekranu od strony linii kolejowej, na odcinku której, po drugiej jej stronie znajdują się tereny wymagające ochrony akustycznej, dla ochrony których nie było potrzeby stosowania ekranów akustycznych. Zweryfikowano zatem warunek I.3.3 *decyzji ooś*.

W związku z tym, iż w modelu obliczeniowym uwzględniono poprawki dotyczące szlifowania szyn określono warunek regularnego szlifowania szyn, w szczególności w sytuacjach stwierdzenia zwiększonej emisji hałasu z torowiska. Z uwagi na to, iż w obliczeniach uwzględniono unowocześniony tabor należy wprowadzić procedury dopuszczające do ruchu po zmodernizowanym szlaku kolejowym pojazdy spełniające limity emisji hałasu przejazdów dla wszystkich wagonów towarowych (również tych istniejących) będących wynikiem ustaleń Komisji Europejskiej.

Analiza akustyczna wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych i określonych rozwiązaniach przeciwhałasowych dla wszystkich zinventaryzowanych terenów wymagających ochrony akustycznej, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska związane z planowanym przedsięwzięciem na tych terenach zostaną dotrzymane. W przypadkach zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Wobec dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska dla odcinka linii kolejowej będącej przedmiotem wniosku nie zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, tj. konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że linia kolejowa przecina drogi lub biegnie do nich równolegle. W oddziaływaniu skumulowanym uwzględniono hałas z drogi krajowej nr 92, drogi wojewódzkiej nr 263 oraz linii kolejowej nr 131. Wyniki skumulowanego oddziaływania linii kolejowej będącej przedmiotem wniosku oraz drogi krajowej nr 92, przebiegających do siebie równolegle wskazują, że dominującym źródłem hałasu jest droga krajowa nr 92. W miejscu skrzyżowania przedmiotowej linii kolejowej z drogą wojewódzką nr 263 dominującym źródłem hałasu będzie linia kolejowa, a hałas z drogi wojewódzkiej będzie mniejszy od hałasu z linii kolejowej o co najmniej 5 dB. W wyniku skumulowanego oddziaływania nie będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku.

Analizy skumulowanego oddziaływania linii kolejowej będącej przedmiotem wniosku – linii kolejowej nr 3 oraz przecinającej ją równolegle linii kolejowej nr 131 wykazały, iż w przypadku punktów P2191, P2192, P2193 oraz P817 dominującym źródłem hałasu będzie linia kolejowa nr 131. Natomiast w przypadku punktu P794 dominować będzie hałas, którego źródłem będzie linia kolejowa nr 3. W wyniku skumulowania się obu źródeł, tj.: linii kolejowej nr 131 oraz przedmiotowej linii nr 3 w bezpośrednim sąsiedztwie krzyżowania się obu źródeł może dochodzić do przekroczenia wartości normatywnych wskaźnika oceny hałasu w czasie nocnej pory oceny. Maksymalne prognozowane przekroczenie w odniesieniu do hałasu skumulowanego, generowanego z obszaru omawianych linii kolejowych wyniesie ok. 2,8dB dla punktu P817. We wszystkich punktach, w których potencjalnie może dochodzić do przekroczeń wartości normatywnych wskaźnika oceny hałasu w odniesieniu do oddziaływania skumulowanego (P2191, P2192, P817) dominującym źródłem hałasu będzie linia kolejowej nr 131. Linia ta będzie również podlegała modernizacji.

Podsumowując, można stwierdzić, że jeżeli skumulowany poziom hałasu jest większy od hałasu z drogi poprzecznej lub innej linii kolejowej o więcej niż 10 dB, wtedy dominującym źródłem hałasu jest linia kolejowa, przy czym, po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku zostaną zachowane. Jeżeli różnica pomiędzy skumulowanym poziomem hałasu linii kolejowej, a hałasem z drogi poprzecznej lub innej linii kolejowej wynosi 6 dB i mniej, wtedy hałas z drogi poprzecznej lub innej linii kolejowej jest istotny i wpływa na hałas wypadkowy (skumulowany). Natomiast, jeżeli różnica pomiędzy hałasem skumulowanym, a hałasem z drogi poprzecznej lub innej linii kolejowej jest znacznie mniejsza niż 3 dB, wtedy droga poprzeczna lub inna linia kolejowa jest źródłem dominującym i w odniesieniu do nich powinno się podjąć działania przeciwhałasowe.

W przypadku, kiedy różnica pomiędzy skumulowanym poziomem hałasu z linii kolejowej, a hałasem z drogi poprzecznej wynosi ok. 3 dB, wtedy wpływ tych źródeł jest porównywalny. W zasięgu oddziaływania linii kolejowej występują sytuacje, w których żadne ze źródeł hałasu uwzględnione w oddziaływaniu skumulowanym nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, ale w wyniku oddziaływania skumulowanego, akustyczne standardy jakości środowiska nie będą zachowane. Taka sytuacja może wystąpić w miejscu równoległego przebiegu linii kolejowej i drogi krajowej nr 92 w miejscowości Chojny, gm. Koło. W punkcie P2160 w wyniku skumulowanego oddziaływania obu źródeł może dojść do niewielkiego przekroczenia w porze nocnej w wysokości 0,5 dB.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych ustalono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w ramach której należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. Uszczegółowiono warunek III.1.b poprzez wskazanie, aby dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu oraz ukształtowania terenu zlokalizować co najmniej jeden punkt pomiarowy, przy czym określono szczegółową lokalizację 21 punktów. Pomiary hałasu w tych punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robót budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robót, zlokalizowanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane, jako uciążliwe. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszczono pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W związku z tym

uszczegółowiono warunek I.2.2 *decyzji ooś*. Hałas powstający na etapie budowy będzie się charakteryzował dużą dynamiką zmian natężenia, wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. Aby go zminimalizować ustalono warunek wyeliminowania z placu budowy maszyn i urządzeń niespełniających określonych dla nich norm emisji hałasu oraz lokalizacji bazy sprzętowo-magazynowej w maksymalnej odległości od terenów wymagających ochrony akustycznej. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia planowane są całkowite wyłączenia odcinkowe modernizowanej linii kolejowej, co spowoduje skierowanie pociągów dalekobieżnych na inne linie kolejowe oraz wprowadzenie komunikacji zastępczej w postaci autobusów, za pociągi lokalne. W raporcie przeanalizowano, że czasowa komunikacja zastępcza w postaci autobusów wpłynie w sposób nieistotny na aktualny stan klimatu akustycznego na terenach przyległych do zastępczego szlaku komunikacji (drogi krajowej nr 92 i autostrady A2). W przypadku ruchu kolejowego faktyczne zwiększenie liczby pociągów nastąpi tylko w grupie pojazdów dalekobieżnych na liniach kolejowych 353 i 131. W stosunku do obecnego rozkładu jazdy będzie to wzrost o 24 pociągi, co biorąc pod uwagę wszystkie przejazdy pociągów dalekobieżnych na tych liniach, będzie stanowiło ok 18 % ich liczby. W przypadku pociągów towarowych ruch zostanie rozporozszony na liniach kolejowych 353, 131, 14, 272, 18, 25, 181, 395, 354. Z uwagi na to, że rozkład jazdy pociągów towarowych jest ustalany indywidualnie pod potrzeby klienta, trudno oszacować jego wzrost na poszczególnych liniach kolejowych.

W przypadku linii kolejowej nr 353 czasowe zwiększenie ruchu na tej linii może spowodować niewielki wzrost poziomu hałasu, w porze nocnej jak i w porze dziennej, rzędu ok. 1,5 dB, w porównaniu ze stanem obecnym. W przypadku linii kolejowej nr 131 oraz 18 w porze nocnej wzrost równoważnego poziomu dźwięku nie powinien przekroczyć 3 dB (ok. 2,7 dB). W porze dziennej prognozowany wzrost wyniesie ok. 1,2 dB. Należy mieć na uwadze, że sytuacja ta, będzie tylko czasowa, związana z modernizacją linii kolejowej nr 3. Po zakończeniu modernizacji, warunki klimatu akustycznego wokół linii 353, 131 oraz 18 wrócą do stanu istniejącego.

Linia kolejowa E20 na całym odcinku jest zelektryfikowana, większość pociągów prowadzona będzie przez elektryczne jednostki napędowe. Biorąc to pod uwagę uznaje się, iż wpływ eksploatacji linii kolejowej na stan jakości powietrza będzie niewielki. W związku z czym stwierdza się, iż emisje substancji emitowanych do powietrza nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał etap budowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem 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, iż emisje te będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunek I.2.1 *decyzji ooś*, dotyczący ograniczenia emisji substancji gazowych i pyłowych podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia.

W transporcie kolejowym najbardziej wrażliwa na zmiany klimatyczne jest infrastruktura kolejowa. Ujemna temperatura sprzyja między innymi pękaniu szyn, zamarzaniu rozjazdów, oblodzeniu sieci trakcyjnych i energetycznych. Intensywne opady śniegu sprzyjają powstawaniu zasp śnieżnych na torach. Deszcze ulewne i nawałne powodują podtopienia i zalanie dróg kolejowych, tuneli i przejść podziemnych, obsunięcia ziemi oraz zalewanie rowów

odwadniających. Silne wiatry powodują uszkodzenia sieci trakcyjnych i linii energetycznych oraz tarasowanie tras kolejowych przez powalone drzewa. Natomiast wysoka temperatura może sprzyjać deformacji toru. Jednakże do najpoważniejszych zagrożeń klimatycznych zagrażających infrastrukturze kolejowej zaliczono intensywne opady deszczu oraz niskie temperatury. W celu mitygacji zmian klimatu przewiduje się zastosowanie działań technicznych, organizacyjnych, zapobiegawczych i ratowniczych między innymi takich jak: użycie specjalistycznego sprzętu do odśnieżania i do oczyszczania sieci trakcyjnej z lodu, podgrzewanie rozjazdów celem utrzymania ich sprawności, przewiduje się działania polegające na podgrzewaniu oblodzonych przewodów jezdnych lub interwencję środkami chemicznymi, wykorzystanie pomp do wypompowania wody na podtopionych liniach oraz stałe monitorowanie miejsc zagrożonych.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej nie nastąpi istotne oddziaływanie na klimat. Linia kolejowa objęta przedsięwzięciem jest linią zelektryfikowaną a jej eksploatacja nie stanowi istotnego źródła emisji gazów cieplarnianych. Emisje następować będą w związku z ruchem szynobusów i pojazdów technicznych, które ze względu na ich niewielką liczbę można uznać za pomijalne. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało istotny wpływ na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Nie przyczyni się do istotnego zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które powodowałyby kumulację energii cieplnej.

Objęte przedmiotowym zadaniem przedsięwzięcie znajduje się na terenie dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, dalej GZWP. Na odcinku od km 172,000 do km 170,000 linia przebiega nad GZWP nr 151 Zbiornik Turek - Konin - Kolo. Jest to zbiornik o charakterze szczelinowo-porowym, o powierzchni 1673 km<sup>2</sup>, występujący w obrębie utworów górnej kredy na średniej głębokości 80 m (min.: 5 m, max.: 150 m). Na odcinku od km 150,000 do km 144,650 linia przebiega nad GZWP nr 226 Krośnice - Kutno. Jest to zbiornik o charakterze szczelinowo-krasowym, o powierzchni 1109 km<sup>2</sup>, występujący w obrębie utworów jurajskich na średniej głębokości 200 m. Na terenie przedsięwzięcia nie znajdują się ujęcia wód podziemnych wraz z ustanowionymi strefami ochrony pośredniej. Najbliżej zlokalizowane ujęcie wód znajduje się w odległości około 570 m od linii kolejowej w km 154,700.

Analizowany fragment linii kolejowej przecina rzekę Rgilewka (dwukrotnie), a także dopływ spod Dąbrówki oraz szereg rowów melioracyjnych. Zgodnie z podziałem fizycznogeograficznym Polski (Kondracki, 2001) inwestycja prowadzona będzie na obszarze mezoregionu Wysoczyzny Kłodawskiej, na którym dominuje gospodarka rolna. Uwzględniając powyższe, potencjalny wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia może występować w miejscu kolizji z siecią cieków powierzchniowych i rowów melioracyjnych.

Analiza dokumentacji wykazała, że odwodnienie torowiska funkcjonować będzie w oparciu o istniejące rowy boczne ziemne i umocnione oraz istniejący na niektórych odcinkach drenaż podziemny. Biorąc pod uwagę iż zaproponowany system nie może powodować zmian w stosunkach wodnych podtrzymano warunek I.3.10 zawarty w *decyzji ooś*.

Odbiornikami wód z odwodnienia torowiska będą rowy, a ponadto rzeka Rgilewka (km 167,917). Projekt nie przewiduje budowy nowych wylotów urządzeń odprowadzających wody z odwodnienia podtorza. Uszczegółowiono warunek I.3.14 *decyzji ooś* dotyczący stosowania urządzeń podczyszczających przed zrzutem wód opadowych i roztopowych z torowiska do wód powierzchniowych w miejscach szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenie. Podtrzymano także warunek I.2.34 *decyzji ooś* dotyczący przeprowadzania systematycznych kontroli stanu technicznego urządzeń podczyszczających oraz drożności rowów i wylotów do odbiorników celem zapewnienia stałego odpływu wody oraz natychmiastowego usunięcia szkód w przypadku wystąpienia katastrofy kolejowej. Rozwiązania te ograniczą do minimum zawartość w spływach zawiesiny ogólnej, bowiem nie przewiduje się emisji substancji ropopochodnych pochodzących z taboru kolejowego.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano prace związane z remontem, adaptacją otoczenia bądź budową nowych obiektów inżynierskich – przepusty i mosty. W celu wzmocnienia skarp i dna cieków w rejonie przebudowywanych obiektów inżynierskich w km

146,106, 147,772, 157,358, 158,586, 161,554, 165,755 i 162,870 zmodyfikowano warunek I.3.9 *decyzji ooś* w ten sposób, że nałożono na inwestora warunek dotyczący wykonania umocnienia z kostki kamiennej lub narzutu kamiennego na podbudowie z betonu. Uwzględniając powyższe nie przewiduje się wpływu tych prac na stan i warunki przepływu cieków powierzchniowych.

W przypadku budowy przepustów i mostów ich konstrukcja zostanie wykonana w sposób nie powodujący zakłóceń przepływu wód w ciekach, które przecinają, w związku z czym utrzymano warunek I.3.8 *decyzji ooś*. Ponadto, w ramach rozwiązań minimalizujących oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia, w przypadku budowy lub przebudowy przepustów, utrzymanie ciągłego przepływu w ciekach będzie umożliwione poprzez wykonanie kanału obiegowego o średnicy dostosowanej do wielkości przepływu w cieku. W przypadku obiektów mostowych takie działania są zbędne, gdyż zakres prac nie wpływa na ciągłość przepływu w korytach rzek. W związku z tym utrzymano warunek I.3.17 *decyzji ooś* nakazujący zachowanie spójności sieci drenarskiej i melioracyjnej, funkcjonującej na zajmowanym pod realizację terenie oraz unikanie zmian przebiegu cieków wodnych.

Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, projekt nie przewiduje konieczności wymiany gruntów, w związku z czym nie podtrzymano warunku I.2.4 *decyzji ooś* wskazującego na ograniczenie do minimum ich wymiany. W przypadku pojawienia się wód gruntowych w wykopach, odwodnienie prowadzone będzie możliwie najkrótszymi odcinkami, zgodnymi z odcinkami aktualnych robót, w możliwie najkrótszym czasie, metodami ograniczającymi ilość odwodnienia, np. ścianki szczelne w przypadku wykopów fundamentowych. Zminimalizuje to konieczność odwadniania i zasięgu leja depresji, w związku z czym został podtrzymany warunek I.2.13 *decyzji ooś*. Podtrzymano także warunek I.2.14 *decyzji ooś* dotyczący odprowadzania wód pochodzących z odwodnienia do odbiorników powierzchniowych poprzez osadniki.

W odniesieniu do etapu realizacji inwestycji, podtrzymano warunki realizacji przedsięwzięcia I.2.5, I.2.6, I.2.19, I.2.20, I.2.21b), I.2.23, I.2.24 i I.2.25 *decyzji ooś* dotyczące organizacji robót budowlanych i zaplecza budowy, których celem jest ochrona środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem środkami i substancjami używanymi przy wykonywaniu robót oraz paliwami i płynami eksploatacyjnymi wykorzystywanymi w urządzeniach i pojazdach budowlanych oraz ograniczenia zmian w środowisku gruntowo-wodnym.

W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia podtrzymano warunek I.3.7 *decyzji ooś*, którym nałożono obowiązek odprowadzania ścieków bytowych z kolejowych obiektów kubaturowych do lokalnych systemów kanalizacji sanitarnej lub ogólnospławnej, a w przypadku braku możliwości przyłączenia do sieci, do zbiorników bezodpływowych.

Odnosząc się do art. 81 ust. 3 *ustawy ooś* analiza dokumentacji wykazała, że przedsięwzięcie nie będzie powodować ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Analizowany szlak kolejowy w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych, dalej *JCWP*, znajduje się na 4 *JCWP*:

- PLRW6000241833299 – Rgilewka od Strugi Kielczewskiej do ujścia
- PLRW6000171833289 – Orłówka
- PLRW6000171833249 – Rgilewka do Strugi Kielczewskiej
- PLRW2000172721849 – Miłonka.

Ponadto, planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach dwóch jednolitych częściach wód podziemnych: PLGW600062, PLGW600063. Biorąc pod uwagę charakter rozpatrywanej inwestycji oraz planowane do zastosowania środki minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na środowisko zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, można stwierdzić, że nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych oraz wpływu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Zgodnie z przedstawionym *raportem* inwestor będzie prowadził selektywną zbiórkę odpadów, a w pierwszej kolejności gromadzone materiały w szczególności gleba i ziemia zostaną w miarę możliwości wykorzystane. W postanowieniu podtrzymano warunki I.2.26, I.2.28, I.2.29 *decyzji ooś* dotyczące właściwego magazynowania i gospodarowania odpadami. Zmodyfikowano natomiast warunek I.2.27 *decyzji ooś* dotyczący magazynowania odpadów niebezpiecznych. W postanowieniu zobowiązano do magazynowania odpadów niebezpiecznych małowagarytowych w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nim odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Zobowiązano także aby niebezpieczne odpady wielkogabarytowe magazynować w miejscach utwardzonych zabezpieczonych przed spływem powierzchniowym.

Na omawianym odcinku inwestycja przebiegać będzie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134 z późn. zm.). Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 względem planowanej inwestycji jest obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002, oddalony o ok. 3 km. Analizowany fragment linii kolejowej w zdecydowanej większości przebiega przez typowo rolniczy krajobraz, przecinając mozaikę pól uprawnych, łąk, pastwisk oraz nieużytków uzupełnionych punktowo roślinnością w postaci soliterów, grup drzew lub zarośli śródpolnych.

Obszar sąsiadujący z przedmiotową inwestycją pozbawiony jest rozległych i zwartych kompleksów leśnych. Nie zidentyfikowano też w obszarze analizy żadnych kluczowych w kontekście walorów krajobrazowych, obszarów wodnych (naturalnych zbiorników, szerokich koryt rzecznych).

W sezonie wegetacyjnym 2014 i 2015 roku przeprowadzono inwentaryzację terenową szaty roślinnej wzdłuż istniejącej linii kolejowej E20 na odcinku od km 144,650 do km 172,000 metodą marszrutową (Faliński 1990), w liniach rozgraniczających inwestycji wraz z zajęciem czasowym terenu – w obszarze oddziaływania planowanej inwestycji. Badania terenowe pozwoliły stwierdzić, że obszar analizy zdominowany jest przez zbiorowiska półnaturalne i typowo synantropijne, głównie segetalne, a także obszary zabudowy zagrodowej. Stosunkowo duży udział stanowią obszary zadrzewień i zakrzewień mniej lub bardziej zbitych, zlokalizowane wzdłuż linii kolejowej, a także infrastruktury drogowej. W granicach badanego obszaru rozpoznano kilkanaście typów zbiorowisk roślinnych, przyporządkowanych do właściwych jednostek syntaksonomicznych. Większość należy do zbiorowisk pospolitych (o charakterze antropogenicznym). Na badanym obszarze nie stwierdzono występowania chronionych siedlisk przyrodniczych, chronionych gatunków roślin, ani grzybów.

W celu ustalenia ilości drzew do usunięcia przeprowadzona została inwentaryzacja w terenie wzdłuż linii kolejowej w sezonie wegetacyjnym 2013 r. Zebrane dane wskazują, że na skutek inwestycji – w fazie realizacji, usunięte zostanie 191 pni drzew oraz 0,22 ha krzewów. Wśród zinventaryzowanych drzew można wyróżnić gatunki takie jak: brzoza brodawkowata, dąb szypułkowy, jesion wyniosły, klon jesionolistny, topola czarna, topola kanadyjska, wierzba krucha, wierzba biała, olsza czarna, robinia akacjowa, świerk oraz głąg jednoszyjkowy. Z uwagi na fakt, iż wiele zwierząt jako miejsca do życia lub kryjówki wykorzystuje drzewa i krzewy podtrzymano warunki I.2.15 i I.2.16 *decyzji ooś* dotyczące prowadzenia wycinki drzew poza sezonem lęgowym, tj. od 1 sierpnia do 1 marca oraz w przypadku konieczności odstąpienia od tego warunku, prowadzenia wycinki pod nadzorem ornitologa. W odniesieniu do drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a pozostających w zasięgu oddziaływania inwestycji podtrzymano warunek I.2.17 *decyzji ooś* dotyczący ich skutecznego zabezpieczenia przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy oraz I.2.18 *decyzji ooś* dotyczący nie przechowywania materiałów szkodliwych dla korzeni i gleby w obrębie systemów korzeniowych, w promieniu minimum 2 m od koron drzew. Dla

zrekompensowania strat spowodowanych koniecznym usunięciem zieleni kolidującej z planowaną inwestycją oraz w celu właściwego zagospodarowania przejść dla zwierząt zaprojektowano nasadzenia drzew i krzewów. Przy przejściu dla zwierząt przewiduje się zieleni naprowadzającą, co jest zgodne z warunkiem I.3.18 *decyzji* ooś. Zieleni na przejściach dla zwierząt ma zapewnić komfortowe warunki do swobodnego, niezakłócanego i bezpiecznego przemieszczania się zwierząt.

W związku z lokalizacją planowanej inwestycji na obszarze charakteryzującym się różnicowanym krajobrazem podtrzymano warunek I.2.21a) *decyzji* ooś dotyczący lokalizowania zapleczy budowy m.in. poza lasami, dolinami rzecznyymi, terenami podmokłymi oraz zatorfionymi. Ponadto, w celu zminimalizowania ewentualnego negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na ww. elementy środowiska przyrodniczego oraz związane z nimi gatunki roślin i zwierząt podtrzymano warunek I.2.22 *decyzji* ooś, nakładający obowiązek wyznaczania dróg dojazdowych do obsługi placu budowy w oparciu o istniejącą sieć dróg, a w razie konieczności wyznaczenia nowych dróg, objęcia tych działań nadzorem przyrodniczym.

Metodyka prac nad przygotowaniem opisu stanu istniejącego fauny w obszarze planowanej modernizacji linii kolejowej E20 podzielona została na trzy etapy: prace studyjne, badania terenowe i badania uzupełniające. Obserwacje terenowe przeprowadzono na transekcie pokrywającym się z przebiegiem linii kolejowej wiosną 2014 roku. Następnie, w miejscach, które stanowią potencjalnie cenne siedliska (zbiorniki wodne, tereny podmokłe, zakrzewienia, czyżnie, obiekty mostowe) przeprowadzono uzupełniające kontrole i wrywkowe badania.

Na badanym obszarze stwierdzono następujące gatunki ssaków (oprócz nietoperzy): kret *Talpa europaea*, bóbr *Castor fiber*, wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*, jeż wschodni *Erinaceus roumanicus*, łasica łaska *Mustela nivalis*, wydra *Lutra lutra*, jeleni *Cervus elaphus*, sarna *Capreolus capreolus*, dzik *Sus scrofa* oraz lis *Vulpes vulpes*.

Planowana inwestycja nie przecina istotnych w skali krajowej i w skali międzynarodowej szlaków migracji ssaków dużych i średnich (klasyfikacja wg Jędrzejewski 2006; Kurek 2010). Jednakże migracja w ograniczonym zakresie przebiega na całym obszarze inwestycji. Podczas obserwacji w terenie zaobserwowano migracje ssaków kopytnych i średnich drapieźników wzdłuż i w poprzek istniejącej linii. Ponadto, na podstawie analizy tropów stwierdzono, że istniejące obiekty inżynierskie są wykorzystywane przez liczne drapieżniki. Na analizowanym odcinku nie stwierdzono fragmentów, na których występuje szczególnie intensywna migracja małych ssaków.

W buforze 250 m od osi inwestycji po obu stronach stwierdzono występowanie następujących gatunków nietoperzy: borowiec wielki *Nyctalus noctula*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, nocek rudy *Myotis daubentonii* oraz nieoznaczone do gatunku mroczki i nocki. Ponadto, w buforze 250 m od osi inwestycji po obu stronach stwierdzono występowanie minimum 54 gatunki ptaków. Najliczniej obserwowanym gatunkiem był skowronek polny *Alauda arvensis* (stwierdzony w 85 lokalizacjach). Licznie stwierdzane były także: potrzęsacz *Emberiza calandra*, pliszka siwa *Motacilla alba*, kos *Turdus merula*, bażant *Phasianus colchicus*, trznadel *Emberiza citrinella*, pliszka żółta *Motacilla flava*. Spośród gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej stwierdzono m.in.: derkacza *Crex crex*, błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*. Spośród gatunków o najwyższym statusie ochronnym na uwagę zasługuje populacja gąsiorka *Lanius collurio* (stwierdzony aż w 9 miejscach), przy czym większość stwierdzeń miała miejsce w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, która jest dla tego gatunku czynnikiem siedliskotwórczym.

Do określenia potencjalnych miejsc występowania płazów wykorzystano tzw. metodę siedliskową. Na podstawie tej analizy stwierdzono, iż krajobraz rolniczy i zabudowany w połączeniu z dostępnością stałych i okresowych cieków zapewnia przedstawicielom tej grupy optymalne siedliska do rozrodu i bytowania. W buforze 250 m od linii kolejowej stwierdzono

występowanie przynajmniej 10 gatunków płazów, w tym m.in. najliczniej obserwowana ropucha szara *Bufo bufo*, a także: kumak nizinny *Bombina bombina*, ropucha paskówka *Epidalea calamita*, rzekotka drzewna *Hyla arborea*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, traszka zwyczajna *Lissotriton vulgaris* oraz licznie występujące żaby moczarowe *Rana arvalis*, żaby trawne *Rana temporaria* oraz żaby z grupy żab zielonych *Pelophylax sp.* Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych w okresie wiosennej i jesiennej migracji płazów zostały wyznaczone odcinki istotne dla migrujących płazów i małych zwierząt.

Ze stwierdzonych na terenie badań gatunków gadów najliczniej obserwowana była: jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*, dla której skarpa nasypu o wystawie południowej to miejsce o optymalnych warunkach dla rozwoju i rozprzestrzeniania się. W ramach planowanej inwestycji nie dojdzie do zmian w siedlisku, które mogą spowodować wycofanie się tego gatunku lub spowodować znaczące negatywne zmiany w lokalnej populacji. Ponadto, w buforze inwestycji obserwowano: jaszczurkę żyworodną *Zootoca vivipara*, padalca *Anguis fragilis* oraz zaskrońca *Natrix natrix*.

Realizacja inwestycji związana jest m.in. z prowadzeniem prac budowlanych, w tym wykopów. Mając na uwadze konieczność minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na środowisko podtrzymano warunek I.2.7 *decyzji* ooś nakładający obowiązek zabezpieczenia wykopów i ich kontroli pod względem obecności zwierząt, które należy przenieść na odpowiedni dla nich teren nie objęty robotami. W związku z faktem, iż w niektórych miejscach torowisko odwadniane jest przy zastosowaniu korytek głębokich typu krakowskiego zmieniono warunek I.3.13 dotyczący zastosowania rozwiązań umożliwiających swobodne wychodzenie zwierząt z urządzeń związanych z odprowadzaniem wód w taki sposób, że zaproponowano by na całych odcinkach przebiegu linii przez obszary występowania oraz migracji płazów i małych ssaków montować np. pochylnie, które powinny być zlokalizowane nie rzadziej niż 1 obiekt co 50 m, w sposób pozwalający swobodne pokonywanie przeszkody przez zwierzęta. Dodatkowo zalecono, by działanie to realizować pod nadzorem przyrodniczym.

Z informacji zawartych w *raporcie* wynika, że na przedmiotowym odcinku nie będą realizowane prace ingerujące w siedliska łęgowe płazów i ryb chronionych. Rzeka Rgilewka, przy której będą prowadzone prace (takie jak: montaż pólek przelazowych, umocnienie brzegów), w okolicy planowanych wylotów rowów przytorowych nie stanowi miejsca odbywania tarła przez ryby. Ponadto, w miejscu tym nie stwierdzono rozrodu płazów, a jedynie migrujące i żerujące osobniki.

Mając na uwadze aktywność płazów w okolicy inwestycji, wszelkie prace w obrębie cieków oraz przepustów i obiektów przeznaczonych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt małych jak i ich otoczenia powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, co zakłada podtrzymany warunek II.1 *decyzji* o środowiskowych uwarunkowaniach. Warunek prowadzenia nadzoru przyrodniczego, o którym mowa powyżej powinien być zastosowany również w odniesieniu do lokalizacji baz materiałowych, ustawiania ogrodzeń tymczasowych dla płazów, wycinki drzew i krzewów (przed jej wykonaniem) oraz kontroli terenu pod względem obecności gatunków chronionych, w tym również potwierdzenia odbywania tarła ryb na ciekach, w obrębie których planowane są prace budowlane (przed ich rozpoczęciem).

W celu zachowania populacji zwierząt oraz utrzymania wymiany genetycznej, konieczne jest zapewnienie swobodnego przemieszczenia się zwierząt, zwłaszcza wzdłuż cieków wodnych i kompleksów leśnych, które stanowią dogodne szlaki migracji. W związku z powyższym zweryfikowano warunki: I.3.21 tabela 5 i I.3.23 tabela 7 *decyzji* ooś określając uaktualnione dane dotyczące rodzaju, charakterystyki i wymiarów przejść dla zwierząt. Ponadto, podtrzymano warunek I.3.25 charakteryzujący budowę pólek przelazowych.

Uwzględniając charakter inwestycji jakim jest modernizacja istniejącej i funkcjonującej od lat linii kolejowej, przy zastosowaniu przepisów ochrony gatunkowej, a także uwzględnieniu warunków realizacji inwestycji, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących



gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Nie nastąpi również negatywne oddziaływanie inwestycji na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano także warunek I.2.12 *decyzji ooś* dotyczący zaopatrzenia placu budowy, baz materiałowych i parków maszyn w oświetlenie dające ciepłe widmo świetlne i szczelne obudowy lamp. Podtrzymano także następujące warunki: I.2.32, I.2.33, I.2.35, I.3.16 *decyzji ooś*, dotyczące zagospodarowania terenu po zakończeniu inwestycji oraz przeprowadzania systematycznych przeglądów konserwacyjnych torowiska, stosowania herbicydów biodegradowalnych bezpiecznych dla zwierząt wodnych i lądowych o dawkach zalecanych przez producenta oraz obowiązujące do zastosowania w miarę możliwości podkładów kolejowych nienasączonych substancjami mogącymi mieć negatywny wpływ na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie zalicza się do inwestycji dla których określa się działania zapobiegające skutkom awarii przemysłowych.

W niniejszym postępowaniu nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji.

#### POUCZENIE

W związku z art. 90 ust 8 *ustawy ooś* na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

*Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Poznaniu  
/.../  
Jolanta Ratajczak*

Otrzymują:

1. Wojewoda Wielkopolski, al. Niepodległości 16/18, 61-713 Poznań
2. Pan Andrzej Miałkowski, AECOM Polska Sp. z o.o, ul. Puławska 2 budynek A, 02-566 Warszawa.
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.*
4. aa

Do wiadomości:

1. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Noskowskiego 23, 61-705 Poznań

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia: od ..... do .....włącznie

Pieczęć urzędu

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej