

Poznań, 2.12.2016 r.

WOO-II.4242.21.2015.WM.16

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 *ustawa o oś.*, zawiadamiam strony postępowania o wydaniu w dniu 2.12.2016 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 szczególny 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

Z. Gull
Zbigniew Góspiewski
Kierownik Oddziału

Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
i Przedsięwzięć Liniowych

WOO-II.4242.21.2015.WM.16

Poznań, 2.12.2016 r.

za dowodem doręczenia

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 i § 4 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 przedsięwzięcia polegającego na przebudowie szlaku Kościan - Czempin od km 123,300 do km 131,080 w zakresie układu torowego, robót odwodnieniowych, robót drogowych, elektroenergetyki do 1 kV, usunięcia kolizji elektroenergetycznych, sieci trakcyjnej, obiektów budowlanych, małej architektury i wiat, obiektów inżynierskich, zewnętrznych sieci i instalacji, realizowanego w ramach prac na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempin, na wniosek Wojewody Wielkopolskiego, w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę

uzgadniam warunki realizacji przedsięwzięcia

I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

- Wykonać działania wskazane w punktach: I.2.1, I.2.2, I.2.4, I.2.5, I.2.6, I.2.8, I.2.11, I.2.14, I.2.20, I.3.1, I.3.6, I.3.12 tiret dwudzieste siódme, II.1, decyzji Regionalnego Dyrektora

Ochrony Środowiska w Poznaniu z 10.11.2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.II.66191-57/09/ek o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E-59 Wrocław - Poznań na odcinku: granica województwa dolnośląskiego - Poznań, zmienionej decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 27.12.2011 r. znak: WOO-II.4201.10.2011.JC, która została częściowo zmieniona i podtrzymała decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 4.10.2012 r. znak: DOOS-OAI.4201.4.2012.AE.17.

- Wybudować ekrany akustyczne na następujących odcinkach linii kolejowej:
 - od km 123,520 do km 123,896 – ekran akustyczny o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 123,894 do km 123,915 – ekran akustyczny o wysokości minimum 2,5 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 123,911 do km 124,168 – ekran akustyczny o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 124,168 do km 124,588 – ekran akustyczny o wysokości minimum 4 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 126,075 do km 126,123 – ekran akustyczny o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 126,123 do km 126,275 – ekran akustyczny o wysokości minimum 4 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 126,275 do km 126,358 – ekran akustyczny o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 127,490 do km 127,518 – ekran akustyczny o wysokości minimum 3 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 127,518 do km 127,949 – ekran akustyczny o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 127,960 do km 128,050 – ekran akustyczny o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 127,720 do km 127,952 – ekran akustyczny obustronnie pochłaniający o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po wschodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 127,967 do km 128,315 – ekran akustyczny obustronnie pochłaniający o wysokości minimum 3,5 m powyżej poziomu torowiska, po wschodniej stronie linii kolejowej E-59.
- Ekrany akustyczne wykonać z materiałów charakteryzujących się klasą izolacyjności minimum B3 (wyznaczoną zgodnie z normą PN-EN 1793-2) oraz klasą pochłaniałości 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.
- Połączenie ekranów akustycznych z podłożem oraz pomiędzy elementami konstrukcji, wykonać jako szczelne, uniemożliwiające przenikanie fali akustycznej.
- Pozostawić rezerwę terenu na ewentualne środki przeciwhałasowe w następujących odcinkach linii kolejowej:
 - od km 123,300 do km 123,500 po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 123,520 do km 123,600 po wschodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 123,592 do km 124,400 po wschodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 125,002 do km 125,504 po wschodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 126,800 do km 126,912 po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 126,920 do km 126,960 po zachodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 126,830 do km 126,914 po wschodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 126,933 do km 127,020 po wschodniej stronie linii kolejowej E-59;
 - od km 128,400 do km 128,670 po zachodniej stronie linii kolejowej E-59.
- Zastosować wkładki przyszynowe w następujących odcinkach linii kolejowej:
 - od km 123,450 do km 123,560 linii kolejowej E-59;
 - od km 126,880 do km 126,960 linii kolejowej E-59;

- c. od km 127,910 do km 128,000 linii kolejowej E-59.
7. Na przebudowywanym odcinku ulicy Gostyńskiej w Kościanie zastosować nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB liczonej w stosunku do tradycyjnej nawierzchni asfaltowej.
 8. 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; wyjątek ten nie dotyczy prac związanych z przebudową ulicy Gostyńskiej.
 9. Wyeliminować z placu budowy maszyny i urządzenia niespełniające określonych dla nich norm emisji hałasu.
 10. Odwodnienie odcinka linii kolejowej prowadzić z wykorzystaniem: rowów umocnionych płytkami korytkami betonowymi oraz odwodnienia wgłębne w postaci drenów, drenokolektorów i kolektorów.
 11. Przed wylotami do cieków naturalnych zastosować osadniki.
 12. Kontrolować i utrzymywać w należyłym stanie technicznym system odwodnienia, tj. czystość rowów odwadniających oraz osadników; uszkodzenia systemu niezwłocznie usuwać.
 13. Na całym odcinku, w podtorzu zastosować geowłókninę jako element separacyjny.
 14. W przypadku pojawienia się wód gruntowych w wykopach, odwodnienie prowadzić możliwie najkrótszymi odcinkami, zgodnymi z odcinkami aktualnych robót, w możliwie najkrótszym czasie, stosując metody ograniczające ilość odwodnienia, np. ścianki szczelne w przypadku wykopów fundamentowych. Ewentualne wody z odwodnienia wykopów odprowadzać do odbiornika po ich uprzednim oczyszczeniu z zawiesiny ogólnej i uzyskaniu zgody oraz warunków zarządcy/właściciela cieku.
 15. Zapewnić możliwość zbadania położenia zwierciadła wód gruntowych przed realizacją ścianek szczelnych, oraz po ich zamontowaniu i oddaniu wiaduktu z tunelem do użytkowania.
 16. Zabezpieczyć wylot z systemu odwodnienia torowiska do Kościańskiego Kanalu Obyr przed rozmywaniem i erozją.
 17. Na czas realizacji przedsięwzięcia, zaplecza budowy, miejsca postoju maszyn oraz drogi dojazdowe utwardzić.
 18. Materiały wykorzystywane przy robotach budowlanych, które zawierają substancje niebezpieczne magazynować na szczelnej nieprzepuszczalnej powierzchni lub w szczelnych pojemnikach. Wszystkie wykorzystane pojemniki, zużyte środki i materiały oraz narzędzia, które mogłyby stanowić zagrożenie dla wód podziemnych, magazynować na szczelnych nieprzepuszczalnych powierzchniach.
 19. Stałe miejsca postojowe sprzętu budowlanego oraz zaplecze budowy zaopatrzyć w substancje do neutralizowania ewentualnych wycieków z maszyn i urządzeń budowlanych.
 20. Odpady niebezpieczne powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia gromadzić w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed czynnikami atmosferycznymi i osobami trzecimi, a także w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.
 21. Na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady w postaci drewnianych i betonowych podkładów kolejowych oraz tłuczni torowego poddać badaniom na zawartość substancji niebezpiecznych.
 22. Na terenach, gdzie prace budowlane prowadzone będą w pobliżu rzek, cieków i zbiorników wodnych wprowadzić rozwiązania zabezpieczające je przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi. W trakcie prowadzenia prac zachować naturalny przepływ cieków powierzchniowych. Roboty ziemne, budowę nasypów lub wykopów prowadzić w sposób umożliwiający stały przepływ w istniejącym korycie. Tymczasowe koryta dla przepływu wody zaprojektować na odcinkach: w km od 125,792 do 125,814, od 130,100 do 130,200 oraz od 130,074 do 130,203.

23. Zlokalizować zaplecze techniczne, drogi dojazdowe, miejsca składowania materiałów i maszyn w odległości minimum 30 m od granicy płatu następujących siedlisk:
 - a. w km 125,800 - od siedliska starorzecza i drobne zbiorniki wodne 3150-1,
 - b. w km od 130,100 do 130,200 - od siedliska lasy nadrzeczne z olszą czarną i jesionem wyniosłym 91E0*.
24. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie od 16 lipca do 14 marca; w razie konieczności wykonania wycinki poza wyżej wymienionym terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
25. Nieprzeznaczone do wycinki drzewa, w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, na czas prowadzenia robót odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem.
26. Prace rozbiórkowe obiektów kubaturowych prowadzić w przypadku stwierdzenia, że obiekty przeznaczone do zbiórki nie są miejscem występowania gatunków zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
27. W systemie odprowadzania wód zastosować płytkie korytka o parabolicznym lub łukowym przekroju dna. Wszelkie elementy systemu odwodnienia wykonać w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich drobnych zwierząt.
28. Przed rozpoczęciem prac związanych z częściowym zniszczeniem siedliska 3150 w km 125,800 (zbiornik wodny), w terminie od 1 listopada do 28 lutego zbiornik ściśle wygradzić uniemożliwiając w nim rozród płazów. W przypadku stwierdzenia płazów w zbiorniku, przenieść je w dogodny dla odpowiedniego gatunku siedlisko, poza obszar realizacji prac.
29. Wszelkie prace w obrębie zbiornika w km 125,800 prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.

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

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

- III. Stwierdzam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników właściwemu organowi ochrony środowiska oraz właściwemu państwowemu powiatowemu inspektorowi sanitarnemu w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 12 punktach pomiarowych zlokalizowanych na granicy najbliższych terenów podlegających ochronie przed hałasem, przede wszystkim w pobliżu terenów, dla których przewidziano rezerwy terenu pod ewentualne środki przeciwhałasowe, a także w rejonie przebudowanego odcinka ul. Gostyńskiej (min. 4 punkty pomiarowe). Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych. Otrzymane wyniki odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.**

IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

18.09.2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor*, wpłynęło wystąpienie Wojewody Wielkopolskiego z 15.09.2015 r., znak: IR-V.7840.3.115.2015.6 o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie szlaku Kościan - Czempin od km 123,300 do km 131,080 w zakresie układu torowego, robót

odwodnieniowych, robót drogowych, elektroenergetyki do 1 kV, usunięcia kolizji elektroenergetycznych, sieci trakcyjnej, obiektów budowlanych, małej architektury i wiat, obiektów inżynierskich, zewnętrznych sieci i instalacji, realizowanego w ramach prac na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempin.

Przedsięwzięcie stanowi część przedsięwzięcia pn.: "Modernizacja linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku: granica województwa dolnośląskiego - Poznań", wymienionego 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).

Na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Regionalny Dyrektor wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E-59 Wrocław - Poznań na odcinku: granica województwa dolnośląskiego - Poznań z 10.11.2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.II.66191-57/09/ek, wskazując do realizacji wariant I. W decyzji wskazano na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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.* Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 10.11.2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.II.66191-57/09/ek o środowiskowych uwarunkowaniach została zmieniona decyzją z 27.12.2011 r. znak: WOO-II.4201.10.2011.JC, która została częściowo zmieniona i podtrzymała decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 4.10.2012 r. znak: DOOS-OAI.4201.4.2012.Ak.17, w całości zwana dalej *decyzją o oś.*

Zgodnie z art. 89 ust. 1 *ustawy o oś.*, organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wystąpienia o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia dołączono: kopię wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na budowę z 13.08.2015 r., raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykonany przez firmę SYSTRA SA Oddział w Polsce z marca 2015 r., dalej *raport*, oraz projekt budowlany (do wglądu).

W trakcie prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, pismem z 26.11.2015 r. znak: WOO-II.4242.21.2015.WM.2 Regionalny Dyrektor wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia *raportu*. 16.12.2015 r. pełnomocnik przedstawił uzupełnienie *raportu*. W związku z dalszymi niejasnościami, pismem z 01.02.2016 r. znak: WOO-II.4242.21.2015.WM.4 organ ponownie wezwał pełnomocnika do uzupełnienia *raportu*. Uzupełnienie wpłynęło 25.02.2016 r.

Na podstawie art. 90 ust. 2 pkt. 1 *ustawy o oś.*, Regionalny Dyrektor, pismem z 09.03.2016 r., znak: WOO-II.4242.21.2015.WM.6 wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa, w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś.* Ponadto, pismem z 9.03.2016 r. organ wystąpił do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 25.03.2016 r. (data wpływu 29.03.2016 r.) znak: DN-NS.9012.415.2016 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Pismem z 26.04.2016 r. znak: IR-V.7840.3.115.2015.6 Wojewoda Wielkopolski poinformował o zapewnieniu udziału społeczeństwa w postępowaniu w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś.* oraz przesłał kopie uwag złożonych przez mieszkańców Kościana oraz Pana Henryka Michałowskiego.

Analiza przesłanego materiału, w tym kopii pism, a także dokumentów i materiałów zawartych na elektronicznych nośnikach danych dołączonych do ww. pism wykazała, że uwagi i wnioski społeczeństwa dotyczyły wyłącznie projektowanego w ciągu linii kolejowej E59 wiaduktu kolejowego, i związanego z nim tunelu drogowego w ciągu kolidującej z linią kolejową prostopadłej ulicy Gostyńskiej w Kościanie, a także rozwiązań projektowych związanych z tym obiektem, w szczególności:

1. wpływu drgań na konstrukcję domów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy, na etapie budowy w związku z prowadzeniem robót budowlanych przy wykopach pod infrastrukturę techniczną oraz przy budowie tunelu drogowego pod linią kolejową E59 i koniecznością zastosowania ścianek szczelnych, metodą ich wibiania, powodującą znaczące drgania, a także na etapie eksploatacji w związku z ruchem pociągów po torach oraz pojazdów w tunelu najeżdżających na dylatację oraz pokrywy studzienek ściekowych,
2. zastosowania rozwiązań minimalizujących oddziaływanie drogi na zabudowania w tym, zamontowania ekranów antywibracyjnych w podłożu na głębokości fundamentów, wykonania dodatkowej bariery między projektowanym obiektem, a zabudowaniami wykonanej metodą *jet-grouting*, pozostawieniem ścianek szczelnych stalowych w gruncie oraz stosowania nowoczesnych metod ograniczających oddziaływanie dynamiczne na zabudowania,
3. ryzyka zalewania piwnic wskutek zmiany warunków gruntowo-wodnych, w tym podpiętrzenia spływu wód gruntowych w wyniku powstania na kierunku spływu szczelnego tunelu drogowego zabezpieczonego przesłoną ze ścianek szczelnych stalowych,
4. niedrożności systemu kanalizacji deszczowej po zachodniej stronie linii kolejowej w rejonie ulicy Gostyńskiej, Berwińskiego, Ciszaka, Żwirki i Wigury, osiedli „Przy Targowisku” i „Wesołego Miasteczka” oraz ulicy Składowej po wschodniej stronie linii kolejowej, który przy obfitych opadach deszczu powoduje zalewanie piwnic, posesji, ulic, wybijanie wody z Kościańskiego Kanału Obrzy studzienkami, co uniemożliwia, zdaniem wnioskujących, skuteczne odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni projektowanego tunelu do odbiornika - Kościańskiego Kanału Obrzy,
5. mieszanina się ścieków socjalno-bytowych oraz deszczowych z kanalizacją sanitarnych i deszczowych tej dzielnicy miasta Kościana w przypadku wystąpienia intensywnych opadów deszczu, co ma miejsce obecnie, i zdaniem wnioskujących nie ulegnie zmianie po zrealizowaniu tunelu i związanego z tym zwiększenia średnicy rurociągu w ulicy Berwińskiego,
6. wskazania zarządcy kanalizacji deszczowej na tym terenie i jego zgody na wprowadzanie wód opadowych i roztopowych powstających na nawierzchni tunelu poprzez kanalizację w ulicy Berwińskiego do Kościańskiego Kanału Obrzy,
7. uniemożliwienia skomunikowania mieszkańców zabudowań na ulicy Berwińskiego oraz Żwirki i Wigury w przypadku wystąpienia intensywnych opadów deszczu powodujących zalewanie części ulic, bowiem ulice te zostaną przekształcone na jednokierunkowe w wyniku odcięcia wyjazdu przez projektowany tunel, a gromadząca się podczas ulew woda uniemożliwia już obecnie wyjazd,
8. zapewnienia dojazdu i dojazdów do posesji znajdujących się po obu stronach projektowanego wiaduktu kolejowego, na etapie budowy, jak i eksploatacji, umożliwiającego dojazd pojazdów specjalistycznych służb ratunkowych, jak również zapewnienia dojazdu pojazdów ciężkich do firm prowadzących działalność gospodarczą, a także bezpiecznego dotarcia uczniów do Zespołu Szkół nr 4,
9. przeanalizowania i uwzględnienia powstawania hałasu od dwóch pomp pracujących naprzemiennie w przepompowni wód opadowych i roztopowych pompujących wody opadowe z tunelu do kanalizacji w ulicy Berwińskiego,
10. oddziaływania planowanego rozwiązania drogowego na klimat akustyczny, na etapie realizacji oraz eksploatacji, w tym skumulowanego oddziaływania drogi z linią oraz wnioskowania o wykonanie pomiarów ruchu na drodze wojewódzkiej nr 308 (ulica Gostyńska),
11. oddziaływania planowanego rozwiązania drogowego na emisję do powietrza, na etapie realizacji oraz eksploatacji, w tym skumulowanego oddziaływania drogi z linią kolejową,

12. informacji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony ludzi dla zadań w rejonie ulicy Gostyńskiej w związku z budową skrzyżowania dwupoziomowego oraz ciągu pieszo-jezdnego łączącego ulicę Żwirki i Wigury z ulicą Narutowicza,
13. braku opisu metod prognozowania oraz przewidywanych bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych, krótko-, średnio-, długoterminowych, stałych i chwilowych oddziaływań wynikających z istnienia przedsięwzięcia,
14. kwestii stwierdzenia dla ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż ulicy Gostyńskiej konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w zakresie przeznaczenia terenu oraz wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych w szczególności domów,
15. wniosku o monitorowanie i rejestrowanie robót budowlanych oraz prowadzenia na etapie realizacji monitoringu drgań w pobliżu budynków mieszkalnych za pomocą urządzeń,
16. pozostawienia istniejącego drzewostanu lip wzdłuż ulicy Gostyńskiej.

Pismem z 17.05.2016 r. znak: WOO-II.4242.21.2015.WM.10 Regionalny Dyrektor przesłał złożone uwagi pełnomocnikowi inwestora celem odniesienia się do ich treści i przedstawienia swojego stanowiska. Inwestor odniósł się do uwag społeczeństwa. Przedstawione przez niego wyjaśnienia nie stanowiły nowych dowodów w sprawie, w związku z czym, nie było konieczności powtarzania udziału społeczeństwa oraz występowania ponownie o opinię do Wojewódzkiego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.

Regionalny Dyrektor zważył wnikliwie przesłane przez Wojewodę Wielkopolskiego uwagi społeczeństwa, pod względem merytorycznym i właściwości rzeczowej oraz wyjaśnienia inwestora, i odniósł się do nich w dalszej części postanowienia.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie szlaku Kościan-Czempiń, od km 123,300 do km 131,080 w zakresie układu torowego, robót odwodnieniowych, robót drogowych, dróg dojazdowych, elektroenergetyki do 1 kV, usunięcia kolizji elektroenergetycznych nn i SN, sieci trakcyjnej, obiektów budowlanych, wyburzeń, małej architektury i wiat, obiektów inżynierskich, przebudowy zewnętrznych sieci i instalacji i kolizji wodociagowych, deszczowych, sanitarnych i gazociągów średniego i niskiego ciśnienia. Celem przedsięwzięcia jest przebudowa szlaku Kościan - Czemiń dla dostosowania go do maksymalnej szybkości pociągów pasażerskich 160 km/h i towarowych 120 km/h i maksymalnego nacisku na oś 221kN, w ramach której zmieniane będą również łuki, promienie, krzywe przejściowe, poszerzenia międzytorza. Szlak przebiega zasadniczo przez tereny niezabudowane i rolnicze, jedynie na początkowym odcinku, w km od 123,300 do 124,600 mija zabudowania miejscowości Kościan, a w km od 127,600 do 128,400 przecina miejscowość Stare Oborzyska. Po lewej stronie szlaku w km 126,900 szlak zbliża się do miejscowości Nowe Oborzyska. W km od 128,050 do 128,300 na szlaku znajduje się przystanek osobowy Oborzyska Stare. W km od 127,973 do 128,173 w miejscu istniejących peronów przystanku Oborzyska Stare zaprojektowano dwa naprzeciwległe perony przystanku o tej samej nazwie. W zakres Zadania L15 wchodzi również przebudowa części szlaku o długości około 415,5 m linii nr 366, na podejściu do stacji Kościan.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: I.2.1, I.2.2, I.2.4, I.2.5, I.2.6, I.2.8, I.2.11, I.2.14, I.2.20, I.3.1, I.3.6, I.3.12 tiret dwudzieste siódme, II.1, *decyzji oos*. Pozostałe warunki *decyzji oos* nie przywołane w niniejszym postanowieniu, nie dotyczą zakresu przedsięwzięcia objętego wnioskiem, lub zostały zmodyfikowane.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze znaczną poprawą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji.

Tereny wymagające ochrony akustycznej, określone na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz. 112) zlokalizowane są wzdłuż przedmiotowego odcinka linii kolejowej.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia dla prognozowanego natężenia ruchu pociągów w roku 2020. Jednocześnie inwestor zadeklarował, że przyjęte do obliczeń prognozy ruchu są prognozami docelowymi i nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu w dalszych perspektywach czasowych. Jak podano w treści *raportu*, model obliczeniowy został skalibrowany na podstawie dostępnych wyników pomiarów. Należy zauważyć, iż w ramach analizy akustycznej nie uwzględniono poprawki na nowoczesny tabor kolejowy i w obliczeniach uwzględniono tabor obecnie eksploatowany.

Należy także zaznaczyć, iż na etapie wydawania *decyzji oos* 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 uwzględniła aktualnie obowiązujące dopuszczalne poziomy hałasu, co skutkuje ograniczeniem wymaganych środków przeciwhałasowych w odniesieniu do etapu wydawania *decyzji oos*.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunek I.3.1 zawarty w *decyzji oos* zobowiązujący inwestora do uwzględnienia w konstrukcji torowiska określonych środków przeciwhałasowych, tj. zastosowania szyn połączonych w tor bezстыkowy na podkładach strunobetonowych z mocowaniem sprężystym oraz przekładek przyszywnych, a także szlifowania szyn.

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 obowiązek wybudowania ekranów akustycznych o określonych parametrach i lokalizacji oraz na wskazanych odcinkach linii kolejowej zastosowania wkładek przyszywnych. Uszczegółowiono zatem warunek I.3.2 *decyzji oos* poprzez jednoznaczne określenie rodzaju niezbędnego do zastosowania środka przeciwhałasowego oraz jego lokalizacji i parametrów technicznych. W przypadku ekranu akustycznego ważne jest, aby w trakcie jego 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.

Analiza akustyczna uwzględniająca projektowane środki przeciwhałasowe wykazała, iż w roku 2020 przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, zlokalizowanych w rejonie inwestycji.

Ponadto, dla odcinków linii kolejowej, dla których wyniki obliczeń były bliskie dopuszczalnych poziomów hałasu, zaprojektowano rezerwy terenu na ewentualne środki przeciwhałasowe, których konieczność zastosowania może zostać stwierdzona po przeprowadzeniu rzeczywistych pomiarów poziomu hałasu w środowisku. Takie rezerwy zaprojektowano także dla terenów, na których obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ale nie ma tam obecnie zabudowy chronionej przed hałasem.

W ramach realizacji inwestycji powstanie tunel po linii kolejowej w ciągu ul. Gostyńskiej w Kościanie. W związku z tym zmniejszą się uciążliwość związane z zatrzymywaniem się i ruszaniem pojazdów, po otwarciu rogatki na istniejącym przejeździe kolejowym. W rejonie tunelu przebudowany zostanie układ drogowy w ciągu ulicy Gostyńskiej, w związku z obniżeniem niwelety ulicy i koniecznością budowy murów oporowych. Murzy oporowe stanowią będą ekran akustyczny dla hałasu przenikającego z ulicy Gostyńskiej. Uwzględniając natężenie ruchu na tej ulicy oraz zastosowaną na przebudowywanym odcinku nawierzchnię SMA8, która

należy do nawierzchni o zmniejszonej emisji hałasu, należy stwierdzić, że na terenach położonych wzdłuż przebudowywanego odcinka ulicy Gostyńskiej zachowane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska. W miejscu włączenia przebudowywanego odcinka ulicy Gostyńskiej do pozostałych odcinków nie podlegających przebudowie może dojść do skumulowanego oddziaływania hałasu. Jednak ewentualne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie włączenia oraz na dalszym odcinku ul. Gostyńskiej będą spowodowane hałasem pochodzącym z odcinków nie przebudowywanych drogi.

Biorąc pod uwagę powyższe, odnosząc się do punktu III *decyzji* oś stwierdza się, iż w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, nie ma konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W niniejszym postanowieniu uszczegółwiono warunek 1.2.12 zawarty w *decyzji* oś. Określono warunek wykonywania robót budowlanych w rejonie terenów chronionych akustycznie głównie w porze dziennej, tj. w godzinach między 6:00, a 22:00. Jednocześnie dopuszczono realizację przedsięwzięcia w porze nocnej pod warunkiem, iż na terenach chronionych akustycznie zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu. Nie dotyczy to jednak prac związanych z przebudową ul. Gostyńskiej. Z uwagi na bliskość terenów wymagających ochrony akustycznej i konieczność stosowania uciążliwych urządzeń i technologii wykonania tunelu, prace związane z przebudową ul. Gostyńskiej mogą odbywać się wyłącznie w porze dziennej. Uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia ustąpią całkowicie w momencie ukończenia robót budowlanych.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych w niniejszym postanowieniu uszczegółwiono warunek II.2 oraz IV *decyzji* oś ustalając obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej przez laboratorium akredytowane. Wskazano, aby w ramach analizy porealizacyjnej przeprowadzić pomiary poziomu hałasu w minimum 12 punktach pomiarowych zlokalizowanych na granicy najbliższych terenów podlegających ochronie przed hałasem, przede wszystkim w pobliżu terenów, dla których przewidziano rezerwy terenu pod ewentualne środki przeciwhałasowe a także w rejonie przebudowanego odcinka ul. Gostyńskiej. Pomiary powinny być wykonane w taki sposób, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie *raportu*.

Odnosząc się uwagi pkt 10 zgłoszonej w ramach udziału społeczeństwa dotyczącej hałasu z ulicy Gostyńskiej w Kościanie należy wyjaśnić, iż w postanowieniu zostały określone wymagania, które zminimalizują hałas emitowany z przebudowywanego odcinka ulicy Gostyńskiej. Został nałożony warunek zastosowania nawierzchni o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska. Ponadto; wzdłuż tego odcinka powstaną murki oporowe, które stanowią będą przeszkodą dla fali akustycznej. Skuteczność zastosowanych działań zostanie zweryfikowana w ramach analizy porealizacyjnej, której obowiązek sporządzenia został określony w postanowieniu. Biorąc pod uwagę, że przebudowa ulicy Gostyńskiej wynika tylko z konieczności zlikwidowania bezpośredniej kolizji z linią kolejową, a reorganizacja ruchu samochodowego na terenie Kościana nie jest przedmiotem wniosku, organ uznał, że nie ma podstaw do wykonywania pomiarów ruchu na drodze wojewódzkiej nr 308.

Odnosząc się do uwagi pkt 9, zgłoszonej w ramach udziału społeczeństwa dotyczącej powstawania hałasu od dwóch pomp pracujących naprzemiennie w przepompowni wód opadowych i roztopowych pompujących wody opadowe z tunelu do kanalizacji w ulicy Bawińskiego, organ zważył, iż przepompownie ścieków zlokalizowane są poniżej powierzchni ziemi. Urządzenia, które stanowią źródła hałasu (pompy), zlokalizowane są w obudowie. Taki sposób montażu i lokalizacji powoduje, iż przepompownie nie są znaczącym źródłem emisji hałasu do środowiska.

Na etapie robót budowlanych związanych z planowanym przedsięwzięciem może nastąpić zwiększona emisja substancji do powietrza. 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 budowie. Emisje te będą jednak miały charakter okresowy, miejscowy, a także przede wszystkim nieorganizowany i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Linia kolejowa E59 Wrocław – Poznań na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Poznań jest w całości zelektryfikowana, zatem w normalnych warunkach eksploatacji nie będzie źródłem emisji substancji do powietrza. Jedyne w sporadycznych przypadkach wynikających z sytuacji awaryjnych, kiedy konieczne będzie zastosowanie pociągów o napędzie spalinowym (wykolejenie pociągu, wypadki losowe) może stać się źródłem emisji substancji do powietrza. Oddziaływanie w takich sytuacjach będzie chwilowe, a jako losowe należy je uznać za pomijalne, nie mające wpływu na jakość powietrza.

Odnosząc się uwag społeczeństwa wskazanych w punkcie 11 nie przewiduje się zwiększonej emisji substancji do powietrza w związku z powstaniem wiaduktu kolejowego nad ulicą Gostyńską, bowiem realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zwiększenia ruchu pojazdów korzystających z drogi wojewódzkiej nr 308 i w żaden sposób nie jest powiązana ze zmianą natężenia ruchu pojazdów na ulicy Gostyńskiej. Z tego też względu, wobec faktu, że linia kolejowa jest linią zelektryfikowana, nie wykonano analizy rozprzestrzeniania substancji w powietrzu. Zauważyć należy również, że głównym zagrożeniem dla stanu jakości powietrza na terenie miasta Kościana, szczególnie w okresie zimowym, jest tzw. emisja niska będąca wynikiem spalania paliw stałych w kotłach grzewczych indywidualnych gospodarstw domowych. Natomiast likwidacja przejazdu w poziomie torów wykluczy emisje substancji do powietrza powstające podczas zatrzymania pojazdów wzdłuż ulicy Gostyńskiej, w oczekiwaniu na otwarcie przejazdu, kiedy źródło emisji, czyli pojazd pozostaje w miejscu, lub podczas uruchamiania silników po postoju kierowców przy zamkniętym przejeździe. Już samo upłynięcie ruchu pojazdów wskutek likwidacji przejazdu w poziomie szyn przyczyni się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza poprzez ujednoczenie pracy silników. Ponadto, obecny przejazd kolejowy usytuowany jest na południowy wschód od zabudowań zlokalizowanych wzdłuż ulicy Gostyńskiej. Zatem uwzględniając przeważające kierunki wiatrów w województwie wielkopolskim, tj. wiatry zachodnie, a także usytuowanie zabudowań na stronie zewnętrznej względem projektowanego tunelu drogowego należy stwierdzić, że ładunki substancji emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów, będą przenoszone w kierunku wschodnim. Ponadto, biorąc pod uwagę charakter tej emisji, tj. emisja nieorganizowana ze źródeł w ruchu, a także brak wzrostu natężenia ruchu pojazdów na tym odcinku drogi wojewódzkiej nr 308, nie powinna ona stanowić znaczącej uciążliwości dla mieszkańców ulicy Gostyńskiej, a także zagrożenia dla stanu jakości powietrza w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

Objęte przedmiotowym zadaniem przedsięwzięcie znajduje się poza głównymi zbiornikami wód podziemnych. Na terenie przedsięwzięcia nie znajdują się ujęcia wód podziemnych i strefy ochronne ujęć wód podziemnych. Jak wynika z ogólnodostępnych informacji, najbliższe ujęcie znajduje się w odległości około 20 m od linii kolejowej, jest studnią publiczną i ujmuje poziom czwartorzędowy. Szlak koliduje z Kościańskim Kanałem Obrzy oraz rowami melioracyjnymi. Uwzględniając powyższe, potencjalny wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia może występować w miejscu kolizji z siecią cieków powierzchniowych w km 123,511, 125,089, 125,756, 126,407, 126,976, 128,138, 128,540, 129,920.

Analiza dokumentacji wykazała, że odwodnienie szlaku Kościan - Czempli realizowane będzie do rowów umocnionych płytkimi korytkami betonowymi umiejscowionymi wzdłuż korony torowiska, które zbierać będzie wody opadowe przesączające się przez nasyp kolejowy, z warstw ochronnych podtorza oraz ze zlewni zewnętrznych przyległych do trasy. Lokalnie, z powodu np. zbyt małego projektowanego spadku, przejścia pod torami, przejścia przez

przeszkodę, odwodnienie realizowane będzie również przez drenaże, drenokolektory, kolektory i przepusty między nimi. Zaprojektowano rowy otwarte, których utrzymanie jest proste: rowy ziemne z umocnieniem ich dna korytkami betonowymi, a w przypadku niewystarczającej wydajności takiego przekroju, lub w celu redukcji przepływów maksymalnych przed odprowadzeniem do odbiornika, wykonane zostaną zbiorniki retencyjne w miejscu istniejących obecnie, lub też skarpy rowów zostaną pokryte elementami betonowymi tworząc zbiornik (km 125,443; 125,820; 126,407; 129,140). Z przedstawionych w uzupełnieniu materiałów wynika, że miejscami rzędna odwodnienia torowiska znajdować się będzie maksymalnie około 1 m poniżej zwierciadła wód gruntowych. Według projektu budowlanego jest to docinek w km od 124,350 do 124,980. Z uzupełnienia raportu wynika jednak, że nie przewiduje się znacznego obniżenia zwierciadła wody gruntowej, bo ewentualny lej depresji nie wykróczy poza teren do którego inwestor posiada tytuł prawny. Z uwagi na uszczegółowienie informacji w zakresie odwodnienia rozpatrywanej stacji zmodyfikowano warunek I.3.3, zawarty w decyzji o oś, wskazując wszystkie rozwiązania techniczne, jakie zastosowane zostaną w celu odwodnienia analizowanego odcinka.

Odbiornikami wód z odwodnienia będą: Kościański Kanał Obry, rowy, zbiorniki retencyjne. Przed każdym wylotem do odbiorników zastosowano studnie z osadnikami w przypadku zrzutu wody z drenokolektora/kolektora lub betonowe osadniki piasku w systemach rowów otwartych. Jak wskazano w uzupełnieniu raportu dobór urządzeń podczyszczających oparto na podstawie obliczeń dopływu maksymalnego do układu kanalizacyjnego i charakterystyki zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z terenów kolejowych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014 r., poz. 1800) linie kolejowe nie są już traktowane jako obszary zanieczyszczone, z których ścieki opadowe i roztopowe muszą spełniać normy w zakresie zawiesiny ogólnej i substancji jednak, przed zrzutem wód na wylocie L15-W1 do Kościańskiego Kanału Obry zaprojektowano betonowy osadnik piasku, który ma na celu przetrzymanie wód opadowych w warunkach zwolnionego przepływu, dzięki czemu dojdzie do sedimentacji piasku i zawiesiny ogólnej. Z tego względu zmodyfikowano warunek I.3.4 decyzji o oś. Z uwagi na dokładne przedstawienie rodzaju planowanego do zastosowania systemu odwodnienia uszczegółowiono również warunek dotyczący kontroli i przeprowadzania zabiegów konserwacyjnych systemu odwadniającego, wskazując jego konkretne elementy, zastosowane w przypadku analizowanego odcinka linii, które należy poddawać kontroli i zabiegom konserwacji. Rozwiązanie to ograniczy do minimum zawartość w sphywach zawiesiny ogólnej, bowiem nie przewiduje się z taboru kolejowego zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi.

Odnosząc się uwag pkt 4, 5, 6 i 7 złożonych w ramach udziału społeczeństwa, należy stwierdzić, iż odwodnienie projektowanego odcinka ulicy Gostyńskiej realizowane będzie poprzez projektowaną kanalizację deszczową. Na odcinku w granicach murów oporowych odwodnienie prowadzone będzie poprzez krawężniki szczelinowe, a na pozostałym odcinku poprzez wpusty uliczne krawężnikowo-jezdniowe. Podkreślić należy, że nie zwiększy się sumaryczny bilans zlewni opadowej, albowiem zarówno ulica Gostyńska, jak i linia kolejowa jest obiektem istniejącym o zorganizowanym, choć obecnie niedoskonałym funkcjonującym systemie odwodnienia. Faktem jest też to, że zmienia się charakter zjawisk pogodowych występujących na terenie Polski, bowiem coraz częściej nabierają one charakteru zjawisk ekstremalnych, których przebieg oraz skutki trudno przewidzieć, a do których infrastruktura techniczna nie jest przygotowana. Przedmiotem postępowania o wydanie pozwolenia na budowę nie jest modernizacja i poprawa funkcjonowania systemu odwodnienia miasta Kościana. W odniesieniu natomiast do wskazania zarządcy kanalizacji, w przekazanym do wglądu projekcie budowlanym znajdują się kopie uzgodnień z Miejskim Zakładem Wodociągów i Kanalizacji w Kościanie, który jest zarządcą istniejącego systemu odwodnienia ulicy Gostyńskiej jak i Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, zarządcą tej ulicy jako drogi wojewódzkiej nr 308.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami nałożonymi w niniejszym postanowieniu oraz przy zastosowaniu przedstawionych w dokumentacji rozwiązań projektowych nie będzie stwarzać zagrożenia dla środowiska wodnego analizowanego obszaru. Z uwagi na powyższe, nie jest konieczne podjęcie działań wskazanych w warunku I.3.8 i I.3.9 decyzji o oś.

Jak wynika z raportu, projekt nie przewiduje konieczności wymiany gruntów, a jedynie wykonanie wykopu pod zabudowę warstw wzmocniających podtorze, które nie wykazuje znaczących odkształceń spowodowanych niską nośnością lub stagnowaniem wody. Dlatego, zastosowane zostaną wzmocnienia górnej części podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronnej nieprzepuszczalnej z niesortu kamiennego, ewentualnie dobrożoną geosiatką. Warunkowo, w zależności od parametrów wytrzymałościowych gruntu, przewiduje się również możliwość osuszenia lub stabilizacji gruntów przy użyciu mieszanki cementowo-wapiennej. W związku z tym, zweryfikowano warunek I.3.7 decyzji o oś, bowiem przewidziano ułożenie geowłókniny, jako elementu poprawiającego własności filtracyjne w podtorzu i separującego warstwy ochronne i grunty występujące w podłożu.

Dla obiektów inżynierskich objętych wnioskiem przewidziano posadowienie bezpośrednie. Głębokość posadowienia przepustów sięga maksymalnie 3,4 m p.p.t. Przepusty żelbetonowe posadowione zostaną bezpośrednio na warstwie wyrównawczej z betonu, natomiast przepusty z rur, bezpośrednio na fundamencie kruszywowym. Głębokość posadowienia wiaduktów sięga maksymalnie 7,7 m p.p.t. Jedynym obiektem znajdującym się nad wodami płynącymi jest most w km 123,511 nad Kościańskim Kanałem Obry. Przebudowa obiektu polegać będzie na rozbiorce obiektu istniejącego (przesła, fragmenty przyczółków), modernizacji górnych partii podpór, budowie nowych przeseł na zmodernizowanych podporach. W związku z tym wykonywane prace nie będą miały wpływu na warunki gruntowo-wodne lub, kierunki oraz intensywność przepływów. Nawiercony poziom zwierciadła wody gruntowej w otworach badawczych wynosił 2,4-2,9 m p.p.t. Odwodnienie układu torowego na moście prowadzone będzie systemem drenokolektorów, drenażem zewnętrznym wykonanym za tylnymi ścianami przyczółków, z włączeniem do systemu odwodnienia torowego. Wobec czego podtrzymano warunek I.3.6 decyzji o oś. Jak wskazano w raporcie, nie będzie prac w korycie rzeki. Nie przewiduje się wpływu obiektu na wody powierzchniowe i podziemne zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania. W przypadku pojawienia się wód gruntowych w wykopach, odwodnienie prowadzone będzie możliwie najkrótszymi odcinkami, zgodnymi z odcinkami aktualnych robót, w możliwie najkrótszym czasie, stosując metody ograniczające ilość odwodnienia, np. ścianki szczelne w przypadku wykopów fundamentowych. Zminimalizuje to konieczność odwadniania i zasięgu leja depresji. W ramach zadania przewiduje się konieczność wykonania murów oporowych w km 123,903 i 127,956. Przy murach w kształcie L, woda gromadząca się w gruncie od strony naziomu odprowadzana będzie w najniższym miejscu za pomocą drenażu.

W km 123,903 planuje się likwidację przejazdu w poziomie terenu i budowę bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Gostyńskiej z torami linii E59 z przebudową układu komunikacyjnego ul. Gostyńskiej, na łącznej długości około 550 m. W związku z projektowanym bezkolizyjnym przejazdem drogowym, przebudowywany odcinek drogi bieć będzie poniżej poziomu terenu na głębokości około 7 m. Przy szczelnych, żelbetonowych monolitycznych murach stanowiących wannę w kształcie litery U konstrukcja będzie chronić przed naporem wody gruntowej. Odwodnienie układu torowego realizowane będzie do systemu otwartych rowów i drenokolektorów systemu odwodnienia torowego. Jak wynika z Projektu budowlanego, podłoże obiektu rozpoznano do głębokości 25 m pod poziomem torowiska. W profilu geologicznym otworu badawczego 123+913/1 zlokalizowanego po północno-zachodniej stronie linii kolejowej stwierdzono nasyp budowlany do głębokości 3,3 m pod poziomem torów, następnie namul z kamieniami i otoczkami oraz płaskim drobnym do głębokości 5,4 m, głębiej glinę piaszczystą i żwir do 6,3 m, glinę związłą z humusem do głębokości 12,3 m, glinę związłą pylistą do głębokości 20,4 m, a głębiej i aż do końca otworu. Sączenia wód podziemnych stwierdzono w

warstwie namulów z kamieniami i otoczkami. Analiza pozostałych otworów badawczych wskazuje, że w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego wiaduktu znajdują się utwory słaboprzepuszczalne, gliniaste, z domieszkami piasków drobnych i osadami organicznymi. Nie stwierdzono w tych profilach występowania torfów. Woda gruntowa występowała w formie sączy w utworach słabo przepuszczalnych, albo w osadach bardziej przepuszczalnych od gliniastych: piaskach drobnych i glinach piaszczystych z piaskiem drobnym na głębokości 4,4 do 6,3 m pod poziomem torfów. Natomiast analiza posiadanych przez organ materiałów wskazuje, że wzdłuż doliny Kościańskiego Kanału Obrzy do głębokości około 25 m w profilu geologicznym występuje czwartorzęd wykształcony jako piaski, z niewielkimi soczewkami mułków i dużymi soczewkami glin zwalowych i swobodnym zwierciadłem wody na głębokości około 5 m p.p.t. Bazą drenażu wód tego swobodnego zwierciadła będzie Kanał. Z powyższego wynika, że budowa geologiczna stwierdzona w profilach jest uszczegółowieniem ogólnej budowy geologicznej tego terenu i należy przyjąć, że od powierzchni terenu do głębokości około 20 m występują osady przepuszczalne z lokalnie soczewkami słabo przepuszczalnymi (na które akurat trafiono w profilach) z generalnie swobodnym zwierciadłem wód gruntowych występującym na głębokości około 5 m p.p.t., a poniżej występuje powierzchnia erozyjna z neogeneńsko-paleogeneńskimi z praktycznie nieprzepuszczalnymi lamami. Z projektu budowlanego wynika, że wokół wiaduktu zamontowane zostaną ścianki szczelne z grodzic stalowych o głębokości 12 m montowane od rzędnej 66,5 m n.p.m. Ścianki te prowadzone będą po obu stronach ulicy Gostyńskiej na długości około 100 m po stronie północno-zachodniej i około 85 m po przeciwnej stronie wiaduktu. Z powyższej analizy wynika, że wody gruntowe spływają będą spływem podziemnym równoległe do linii kolejowej, ale prostopadle do projektowanych ścianek szczelnych, które jak wynika z dokumentacji pozostaną w gruncie. W związku z tym, w miejscu wbudowania, ścianki szczelne tracone zajmą około połowy miąższości warstwy osadów czwartorzędowych na kierunku migracji wód podziemnych na długości około 200 m. Może zatem dojść do podniesienia się zwierciadła wód gruntowych przed przegrodą. Z uwagi na różnorodne warunki gruntowo-wodne, skala tego zjawiska, jest trudna do określenia. Zdaniem inwestora, wyrażonym w odpowiedzi na wezwanie dotyczące uwag społeczeństwa, cyt.: „*Nie ma zagrożenia podniesienia się poziomu wód gruntowych z jednej strony ścianki z grodzic („efekt tamy”), ponieważ ścianka ta musiałaby być długa a przepływ intensywny. Takie warunki nie zachodzą przy ul. Gostyńskiej. Według badań geologicznych górne warstwy podłoża zbudowane są z gruntów przepuszczalnych (piaski). W takich warunkach trudno mówić o podniesieniu się wód gruntowych w sytuacji, gdy wody mogą opłynąć w warstwie piasków wykonaną ściankę. Wg wykonanej m.in. na prośbę mieszkańców analizy pn. „Ekspertyza na temat oddziaływania projektowanej budowy dwupoziomowego skrzyżowania linii kolejowej E59 Wrocław-Poznań z ulicą Gostyńską w Kościanie na konstrukcję sąsiednich budynków i na funkcjonowanie systemu odprowadzania wód w kierunku rzeki Obrzy.” grodzice nie zmieniają znacząco sposób przepływu wód gruntowych, gdyż ich zasięg jest stosunkowo mały do wielkości terenu, a głębokość zagłębienia wiaduktu jest też stosunkowo niewielka*”. Odnosząc się do uwag społeczeństwa, wskazanych w punkcie 3, należy podkreślić, że chociaż Regionalny Dyrektor nie ma kompetencji do oceny wpływu tego zjawiska na konstrukcję i posadowienie obiektów budowlanych, to w granicach jego kompetencji pozostaje ocena oddziaływania tych zjawisk na środowisko, w tym dobra materialne. Uwzględniając zatem dobra materialne jako element środowiska człowieka, niniejszym postanowieniem zobowiązano do zapewnienia możliwości zbadania położenia zwierciadła wód gruntowych przed realizacją ścianek szczelnych, oraz po ich zamontowaniu i oddaniu wiaduktu z tunelem do użytkowania, w celu określenia zasięgu i skali zmian w środowisku gruntowo-wodnym, w szczególności w odniesieniu do obiektów budowlanych położonych w sąsiedztwie ścianek.

Jak wynika z raportu, przebudowywane, budowane i remontowane przepusty zapewnią swobodny przepływ wód w ciekach na których będą się znajdować, gwarantując bezpieczeństwo budowli i swobodny niezakłócony przepływ wody nawet przy przepływach powodziowych. Część przepustów służyć będzie przelozieniu wód opadowych lub wód z systemu melioracji na przeciwną stronę torowiska. W ramach rozwiązań minimalizujących oddziaływanie na ciek na etapie budowy przewiduje się realizowanie obiektów przy niskich

stanach wód z zachowaniem przepływu w cieku poprzez wykonanie tymczasowych grodzi, ujęcie wód przed grodziami i przepompowanie poniżej. Ponadto, w ramach robót na ciekach przewiduje się ich przebudowę, umocnienie strefy wylotu, odmulenie. Dlatego też zmieniono warunek 1.2.9. *decyzji ooś*. Uwzględniając powyższe nie przewiduje się wpływu tych prac na stan i warunki przepływu cieków powierzchniowych.

Odnosząc się do etapu realizacji inwestycji, zweryfikowano warunki: 1.2.3, 1.2.7, *decyzji ooś*, w taki sposób, aby maksymalnie uwzględnić charakter wykształconej w obrębie tego szlaku budowy hydrogeologicznej i dostosować do niej organizację placu budowy, zaplecza budowy, miejsca postoju maszyn oraz obszaru baz materiałowych. Podtrzymano warunki realizacji *decyzji ooś*: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.8, 1.2.11 *decyzji ooś* dotyczące organizacji robót budowlanych i zaplecza budowy, których celem jest ochrona środowiska grunto-wodnego przed zanieczyszczeniem środkami i substancjami używanymi przy wykonywaniu robót przy palniami i płynami eksploatacyjnymi wykorzystywanymi w urządzeniach i pojazdach budowlanych oraz ograniczenia zmian w środowisku grunto-wodnym.

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”. Analizowana inwestycja w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych, dalej *jcwp* zlokalizowana jest na terenie zlewni *jcwp* PLRW60000185691 Kanał Mosiński od Kanału Przysieka Stara do Żydowskiego Rowu i *jcwp* PLRW600017185694 Olszynka. Kanał Mosiński od Kanału Przysieka Stara do Żydowskiego Rowu jest to sztuczna część wód o złym stanie wód, zagrożonym nieosiągnięciem celów środowiskowych w określonym terminie z przypisaną derogacją czasową z uwagi na brak możliwości technicznych i dysproporcjonalne koszty. Jej celem jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i osiągnięcie co najmniej dobrego stanu chemicznego. Olszynka jest to silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych w określonym terminie z przypisaną derogacją czasową z uwagi na brak możliwości technicznych, dysproporcjonalne koszty i warunki naturalne. Jej celem jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i osiągnięcie co najmniej dobrego stanu chemicznego. Ponadto, planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych PLGW650073 o dobrym stanie ilościowym i złym stanie chemicznym zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych z derogacją z powodu długiego okresu poprawy jakości wód podziemnych, zależnego od wprowadzenia programu działań na powierzchni, ogromnej presji, którego po zastosowaniu programu działań osiągnięcie dobrego stanu jest możliwe do 2021r. Jej celem jest zatem osiągnięcie dobrego stanu chemicznego i utrzymanie dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

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 i wpływu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód.

Po modernizacji linii, odbiory niskiego napięcia, szlaku Kościan – Czempin zasilane będą z projektowanych rozdzielnic 400/230V zasilanych z projektowanych stacji transformatorowych zlokalizowanych w kilometrach: 124,961, 125,917, 126,899, 128,300, 129,778. Podczas eksploatacji linii kolejowej E59 na odcinku szlaku Kościan – Czempin od km 123,300 do km 131,080 w miejscach dostępnych dla ludzi zostaną dotrzymane poziomy pól elektrycznych i magnetycznych określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz.U. Nr 192, poz. 1883).

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady, zarówno niebezpieczne, jak i inne niż niebezpieczne. Inwestor w raporcie i uzupełnieniu do niego przedstawił rodzaje, ilości i sposób gospodarowania odpadami na poszczególnych

etapach inwestycji, tj. realizacji, eksploatacji i likwidacji. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21). Wówczas świadczący usługi, jako posiadacz odpadów, jest obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami.

W decyzji oś nałożono na inwestora warunki 1.2.4 i 1.2.5 dotyczące właściwego magazynowania oraz gospodarowania odpadami, które zostały podtrzymane w niniejszym postanowieniu. Ze względu na możliwość powstawania na etapie realizacji inwestycji, odpadów drewnianych i betonowych podkładów kolejowych oraz tłucznia kolejowego, które mogą być zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi nałożono obowiązek poddania ww. materiałów badaniom na zawartość tych substancji, co pozwoli na właściwe zagospodarowanie odpadu. Ponadto, nałożono na inwestora warunek właściwego gromadzenia odpadów niebezpiecznych. Wydzielone miejsca powinny być zabezpieczone zarówno przed czynnikami atmosferycznymi, jak i przed osobami postronnymi. Ponadto, odpowiedni sposób gromadzenia odpadów np. w szczelnych pojemnikach, kontenerach powinien zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnym zanieczyszczeniem.

Przy założeniu, że Inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami decyzji oś, warunkami niniejszego postanowienia oraz przepisami szczegółowymi, inwestycja nie będzie naruszać przepisów prawa w zakresie gospodarki odpadami.

Miejsce realizacji inwestycji położone jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, z późn. zm.). Najbliższym położonym obszarem Natura 2000 jest oddalony o około 1,8 km obszar specjalnej ochrony ptaków Wielki Łęg Obrzański PLB300004. W celu prawidłowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze i obszary chronione, na potrzeby raportu stanowiącego załącznik do wniosku o wydanie decyzji oś, w sezonie wegetacyjnym 2009 r. została przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza. W celu weryfikacji pozyskanych danych, w roku 2014 dokonano powtórnych prac terenowych.

Ze względu na fakt, iż realizacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie m.in. z prowadzeniem robót ziemnych, w wyniku których mogą powstawać zagłębienia terenu z gromadzącą się w nich wodą, tworząc w ten sposób potencjalne siedliska wykorzystywane przez płazy do rozrodu, podtrzymano warunek 1.2.20 decyzji oś, aby uniemożliwić składanie skrzeku przez płazy w miejscach gdzie odbywają się roboty.

W celu zachowania szlaków migracji zwierząt podtrzymano warunek 1.3.12 tiret dwudzieste siódme decyzji oś, aby przepust w km 129,920 linii kolejowej przebudować w celu umożliwienia przejścia ssakom wielkości lisa/borsuka/wydry/bobra. Uwzględniając konieczność ochrony środowiska przyrodniczego i wodnego poprzez zachowanie naturalnego przepływu cieków powierzchniowych i zabezpieczenia rzek, cieków i zbiorników wodnych przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi, zweryfikowano warunek 1.2.9 decyzji oś. Oprócz odcinka linii kolejowej od km 130,100 do 130,200, tymczasowe koryta dla przepływu wody, należy zaprojektować na odcinkach od km 125,792 do 125,814 i od km 130,074 do km 130,203.

W km od 130,100 do 130,200 stwierdzono występowanie jednego płata siedliska przyrodniczego 91E0 o powierzchni 1,14 ha. W związku z realizacją inwestycji, istnieje ryzyko pogorszenia stanu siedliska na powierzchni około 0,28 ha w wyniku wykonania prac budowlanych. Na etapie przeprowadzenia inwentaryzacji uzupełniającej wykazano występowanie siedliska 3150 w km 125,800 linii kolejowej, w obrębie którego stwierdzono występowanie po jednym osobnikowi z gatunków płazów: kumak nizinny i żaba wodna. W związku z powyższym, nałożono warunek, aby zaplecze techniczne, drogi dojazdowe, miejsca składowania materiałów i maszyn zlokalizować w odległości min. 30 m od granicy ww. płatów siedlisk. Uwzględniając położenie siedliska poza obszarami Natura 2000, ich zły stan

zachowania oraz nałożony warunek realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji inwestycji na powyższe siedlisko przyrodnicze.

Uwzględniając konieczność usunięcia 603 drzew w związku z realizacją inwestycji nałożono warunek, aby wycinkę przeprowadzić w okresie od 16 lipca do 14 marca, a w razie konieczności wykonania wycinki poza wyżej wymienionym terminem dopuszczono jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych. W stosunku do drzew, w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, nieprzeznaczone do wycinki, na czas prowadzenia robót, określono warunek ich odpowiedniego zabezpieczenia przed uszkodzeniami mechanicznymi, oraz zabezpieczenia odsłoniętych systemów korzeniowych przed przesuszeniem. Odnosząc się do uwagi społeczeństwa pkt 16, Regionalny Dyrektor przeanalizował przedstawiony w uzupełnieniu raportu wykaz planowanych do wycinki drzew i krzewów pochodzący z Operatu dendrologicznego. Wynika z niego, że wzdłuż ulicy Gostyńskiej, na działce ewidencyjnej o numerze 2625 obręb Kościan wycięte zostaną tylko dwie fipy szerokolistne. Z wykazu wynika, że pięciu istniejących nie przeznaczono do wycinki. Wobec czego, można stwierdzić, że wykaz planowanych do wycinki drzew i krzewów uwzględnia oczekiwania społeczeństwa wyrażone w złożonych uwagach.

W związku z koniecznością wyburzenia budynku znajdującego się w obrębie COT w km 122,200, uwzględniając konieczność ochrony gatunków dla których obiekt ten może stanowić potencjalne miejsce bytowania bądź rozrodu, takich jak ptaki i nietoperze nałożono warunek, aby prace rozbiórkowe prowadzić w przypadku stwierdzenia, że obiekty przeznaczone do rozbiórki nie są miejscem występowania gatunków zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.

W ramach inwestycji planuje się wykonanie prac odwodnieniowych poprzez umocnienie rowów korytkami betonowymi, mogącymi stanowić zagrożenie dla poruszających się w ich obrębie płazów i drobnych ssaków. W związku z czym nałożono warunek, aby w systemie odprowadzania wód zastosować płytkie korytka o parabolicznym lub łukowym przekroju dna (np. typu słowackiego), a wszelkie elementy systemu odwodnienia wykonać w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich drobnych zwierząt.

W wyniku realizacji inwestycji częściowemu zniszczeniu ulegnie siedlisko 3150 w km 125,800 linii kolejowej, stanowiące miejsce występowania płazów (zbiornik wodny). W związku z powyższym nałożono warunek, aby przed rozpoczęciem prac związanych z jego częściowym zniszczeniem, w terminie od 1 listopada do 28 lutego, zbiornik szczególnie wygodzić uniemożliwiający w nim rozród płazów. W przypadku stwierdzenia płazów w zbiorniku, przenieść je w dogodne dla odpowiedniego gatunku siedlisko, poza obszar realizacji prac, a wszelkie prace w obrębie zbiornika w km 125,800 prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.

W sąsiedztwie miejsca prowadzonych prac stwierdzono 2 stanowiska gatunków wymienionych w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej: czerwonończyka nieparka i pachnicy dębowej. Uwzględniając rodzaj prowadzonych prac, nie ingerujących bezpośrednio w siedliska ww. gatunków, brak wycinki drzew w ramach których pachnica została stwierdzona oraz duża dostępność siedlisk atrakcyjnych dla czerwonończyka nieparka w rejonie inwestycji stwierdzono, że realizacja planowanej inwestycji nie przyczyni się do pogorszenia stanu populacji ww. gatunków oraz siedliska pachnicy dębowej.

Mając na uwadze realizację przedsięwzięcia w ramach istniejącej linii kolejowej, poza obszarami chronionymi i przy zastosowaniu przepisów ochrony gatunkowej, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji 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. Uwzględniając nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na pozostałe obszary chronione. Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cel i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej nie nastąpią istotne oddziaływania na klimat. Linia kolejowa objęta przedsięwzięciem jest linią zelektryfikowaną a jej eksploatacja nie stanowi istotnego źródła emisji gazów cieplarnianych. Nie prognozuje się zatem, aby przedsięwzięcie miało istotny wpływ na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Nie przyczyni się także do istotnego zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które powodowałyby kumulację energii cieplnej.

Odnosząc się do uwag pkt 1, 2 i 15 złożonych w ramach udziału społeczeństwa związanych z oddziaływaniem drgań należy wyjaśnić, iż ustawa Prawo ochrony środowiska nie określa wartości granicznych wielkości drgań. Dopuszczalne parametry drgań na jakie mogą być narażone budynki i ludzie w nich przebywających określone zostały w normach, które przywołane są w aktach wykonawczych do ustawy Prawo budowlane. Oznacza to, że kwestie wpływu drgań, jak i prowadzenia monitoringu i rejestru robót budowlanych powinny być przedmiotem rozstrzygnięcia organu budowlanego. Niemniej jednak w raporcie przedstawiono informacje dotyczące wpływu drgań na etapie realizacji i eksploatacji, a także zawarto zalecenia dotyczące sposobu i technologii prowadzenia robót budowlanych w pobliżu zabudowy ulicy Gostyńskiej, m.in.: lokalizacja ścian z grodzi bezpośrednio przy projektowanym murze oporowym; wzmocnienie fundamentów istniejących budynków, przed rozpoczęciem robót związanych z zabezpieczeniem wykopu pod projektowany mur oporowy; zastosowanie technologii nie wywołującej nadmiernych drgań np. Jet-grouting; wykonywanie robót odcinkami, z przerwami na związanie zaczynu cementowego; monitorowanie stanu istniejących budynków przez cały okres wykonywania robót, a w przypadku stwierdzenia wystąpienia uszkodzeń, przzerwania robót; zastosowanie ściany szczelnej dla potrzeb ochrony wykopu fundamentowego przed naphywem wód gruntowych oraz dla potrzeb utrzymania ścian wykopu; wykonanie zabezpieczenia ścian wykopu w formie ścian szczelnych z grodzi stalowych, wciśniętych w grunt metodą bezwibracyjną; tymczasowe rozpięcie grodzi stalowych; zostawienie szalunków w gruncie.

Odnosząc się do uwagi pkt 12 złożonej w ramach udziału społeczeństwa, pełnomocnik inwestora wyjaśnił, że Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ) jest jednym z załączników do projektu budowlanego, nosi tytuł: „Cześć 3. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia BIOZ” i podlega ocenie i analizie przez właściwy organ budowlany. Ponadto, Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w swojej opinii sanitarnej wskazał, że w celu dotrzymania odpowiednich standardów jakości środowiska i zapobiegania występowania negatywnych skutków na zdrowie ludzi należy zastosować wszelkie dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne oraz przestrzegać wymagań określonych w przepisach szczegółowych w tym, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r, poz. 1422). Uznał również, że w raporcie wykazano, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna powodować ponadnormatywnego oddziaływania na warunki życia i zdrowie ludzi w aspektach normowanych przez obowiązujące przepisy prawa.

Odnosząc się do uwag pkt 7 i 8 złożonych w ramach udziału społeczeństwa pełnomocnik inwestora wyjaśnił, że organizacja ruchu na etapie realizacji przedsięwzięcia przygotowana zostanie przez wykonawcę robót budowlanych, a następnie uzgodniona z zarządcą drogi oraz właściwą Komendą Policji. Organ nie ma właściwości rzeczowej do decydowania o kwestiach organizacji ruchu na etapie budowy oraz na etapie eksploatacji.

Odnosząc się do uwagi pkt 13 złożonej w ramach udziału społeczeństwa należy wyjaśnić, iż w raporcie przedstawiono metodykę prognozowania m.in. w rozdziale 6.6.2.2 Metodyka oceny hałasu. Ponadto, przewidywane bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio-, długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania wynikające z istnienia przedsięwzięcia opisano m.in. w rozdziale 6 Przewidywane oddziaływanie na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

Odnosząc się do uwagi pkt 14 złożonej w ramach udziału społeczeństwa, należy wyjaśnić, iż obszar ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska, tworzy się tylko w sytuacji, w której mimo dostępnych rozwiązań technicznych technologicznych i organizacyjnych, w środowisku nie można dotrzymać standardów jakości środowiska. W przeprowadzonej analizie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania związanego z realizacją przedsięwzięcia.

Przy założeniu, że inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami decyzji oos, warunkami nałożonymi w niniejszym postanowieniu oraz zapisami przedstawionymi w raporcie, inwestycja nie będzie naruszać przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska.

Planowana inwestycja nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

POUCZENIE

W związku z art. 90 ust 8 ustawy oos 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. Ireneusz Kot SYSTRA S.A. Oddział w Polsce
ul. Św. Antoniego 2/4 brama B 50-073 Wrocław – Pełnomocnik inwestora
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 kpa
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

Pieczczę urzędu

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej