

Poznań, 25. MAJ. 2016

WOO-II.4242.22.2015.WM.11

Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), dalej *k.p.a.*, w związku z 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), dalej *ustawa o oś*, zawiadamiam strony postępowania o wydaniu w dniu 24.05.2016 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 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 Gołębiowski
Kierownik Oddziału
Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
i Przedsięwzięciach Liniowych

WOO-II.4242.22.2015.WM.10

Poznań, 24.05.2016 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 90 ust. 1 i 8 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), 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), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stacji Kościan od km 121,180 do km 123,300 w zakresie układu torowego, robót drogowych, robót odwodnieniowych, sieci trakcyjnej, obiektów budowlanych, architektury, obiektów inżynierskich, elektrotechniki do 1kV od km 120,900 do km 123,300, robót drogowych od km 121,000 do km 123,300, usunięcia kolizji elektroenergetycznych od km 121,100 do km 123,300, zewnętrznych sieci i instalacji od km 121,140 do km 123,310” realizowanego w ramach zadania „Prace 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:

ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań, tel. 61 639 64 00, faks 61 639 64 47,
sekretariat.poznan@rdos.gov.pl, www.poznan.rdos.gov.pl

- 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.3.5, I.3.6, 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 podtrzymana decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 4.10.2012 r. znak: DOOŚ-OAI.4201.4.2012.AL.17.
- Pozostawić rezerwę terenu na ewentualne środki przeciwhałasowe na następujących odcinkach linii kolejowej:
 - od km 121,180 do km 121,340 po lewej stronie linii kolejowej E-59 patrząc w stronę rosnącego kilometrażu,
 - od km 121,180 do km 121,340 po prawej stronie linii kolejowej E-59 patrząc w stronę rosnącego kilometrażu,
 - od km 122,420 do km 122,950 po prawej stronie linii kolejowej E-59 patrząc w stronę rosnącego kilometrażu,
 - od km 122,480 do km 122,678 po lewej stronie linii kolejowej E-59 patrząc w stronę rosnącego kilometrażu,
 - od km 122,958 do km 123,098 po lewej stronie linii kolejowej E-59 patrząc w stronę rosnącego kilometrażu,
 - od km 123,265 do km 123,300 po lewej stronie linii kolejowej E-59 patrząc w stronę rosnącego kilometrażu.
- Zastosować wkładki przyszynowe na następujących odcinkach linii kolejowej E-59:
 - od km 122,700 do km 123,000,
 - od km 123,272 do km 123,300.
- 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.
- 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 odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
- 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;
- Prace rozbiórkowe obiektów kubaturowych prowadzić w przypadku stwierdzenia, że obiekty przeznaczone do rozbiórki nie są miejscem występowania gatunków zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych;
- Do systemu odprowadzania wód zastosować płytkie korytka o parabolicznym lub łukowym przekroju dna (np. typu słowackiego); wszelkie elementy systemu odwodnienia zaprojektować w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich drobnych zwierząt.
- Zapleczka budowy, miejsca postoju maszyn oraz drogi dojazdowe utwardzić.

10. 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.
11. W przypadku pojawienia się wód gruntowych w wykopach budowlanych, 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.
12. Na terenach, gdzie prace budowlane będą prowadzone 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.
13. Odpady niebezpieczne gromadzić w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed czynnikami atmosferycznymi i osobami trzecimi, a także w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.
14. Na etapie realizacji inwestycji odpady w postaci drewnianych i betonowych podkładów kolejowych oraz tłucznia torowego poddać badaniom na zawartość substancji niebezpiecznych.
15. Odwodnienie stacji Kościan prowadzić z wykorzystaniem: rowów umocnionych płytkami korytkami betonowymi oraz odwodnienia wgłębnego w postaci drenów, drenokolektorów i kolektorów.
16. Przed zrzutem z rowów otwartych do odbiorników wykonać osadniki piasku z deflektorem, a przed zrzutem z odwodnienia wgłębnego, zastosować studnie z osadnikami.
17. Kontrolować i utrzymywać w należyтым stanie technicznym system odwodnienia, tj. czystość rowów odwadniających oraz osadników; uszkodzenia systemu niezwłocznie naprawiać.
18. Na całym odcinku, w podtorzu zastosować geowłókninę jako element separacyjny.

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 przedstawienia 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 min. 2 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. Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych. Otrzymane wyniki odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez laboratorium akredytowane.

IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

1.10.2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor*, wpłynęło wystąpienie Wojewody Wielkopolskiego z 29.09.2015 r., znak: IR-V.7840.3.121.2015.6 o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stacji Kościan od km 121,180 do km 123,300 w zakresie układu torowego, robót drogowych, robót odwodnieniowych, sieci trakcyjnej, obiektów budowlanych, architektury, obiektów inżynierskich, elektrotechniki do 1kV od km 120,900 do km 123,300, robót drogowych od km 121,000 do km 123,300, usunięcia kolizji elektroenergetycznych od km 121,100 do km 123,300, zewnętrznych sieci i instalacji od km 121,140 do km 123,310” realizowanego w ramach zadania „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego-Czempin”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi część przedsięwzięcia pn.: "Modernizacja linii kolejowej E-59 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), dalej *ustawa oos*. 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 podtrzymana decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 4.10.2012 r. znak: DOOS-OAI.4201.4.2012.AL.17, w całości zwana dalej *decyzją oos*.

Zgodnie z art. 89 ust. 1 *ustawy oos*, 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: wniosek o wydanie decyzji pozwolenia na budowę z 03.09.2015 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 z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), dalej *k.p.a.*, pismem z 26.11.2015 r. znak: WOO-II.4242.22.2015.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 10.02.2016 r. znak: WOO-II.4242.21.2015.WM.4 tutejszy 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.4242.22.2015.WM.6 wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa, w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś.* Wraz z pismem przekazał komplet uzupełnień do *raportu o oś.* Pismem z 26.04.2016r. Wojewoda Wielkopolski poinformował o zapewnieniu udziału społeczeństwa w postępowaniu w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o oś* oraz o braku uwag i wniosków społeczeństwa.

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 21.03.2016 r. (data wpływu 24.03.2016 r.) Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny przekazał do wiadomości pismo, w którym wezwał pełnomocnika do przedłożenia projektu budowlanego. Pismem z 21.04.2016 r. (data wpływu 22.04.2016 r.) znak: DN-NS.9012.542.2016 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie stacji Kościan od km 121,180 do km 123,300 w zakresie układu torowego, robót drogowych, dróg dojazdowych, robót odwodnieniowych, sieci trakcyjnej, obiektów budowlanych, architektury, obiektów inżynierskich, elektrotechniki do 1 kV od km 120,900 do km 123,300, robót drogowych od km 121,000 do km 123,300, usunięcia kolizji elektroenergetycznych SN i nn od km 121,100 do km 123,300, zewnętrznych sieci i instalacji wodociągowych, kanalizacyjnych i gazociągów średniego i niskiego ciśnienia od km 121,400 do km 123,310 i wyburzeniu obiektów kolidujących z zadaniem. Celem jest m.in. dostosowanie stacji Kościan do maksymalnej szybkości pociągów pasażerskich 160 km/h i towarowych 120 km/h i maksymalnego nacisku na oś 221kN, zwiększenia długości użytecznej torów głównych zasadniczych i dodatkowych i długości peronów, przebudowy zjazdów, promieni łuków, poszerzenia międzytorza szlakowego, krzywych przejściowych, przebudowy peronów, likwidacja kolizji z liniami elektroenergetycznymi.

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.3.5, I.3.6, II.1 *decyzji o oś.*

Pozostałe warunki *decyzji o oś* nie przywołane w niniejszym postanowieniu, nie dotyczą zakresu inwestycji objętego przedmiotowym wnioskiem, lub zostały zmienione.

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 miały charakter niezorganizowany, miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Linia kolejowa E-59 Wrocław – Poznań na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Poznań jest w całości zelektryfikowana, zatem w normalnych warunkach eksploatacji nie będzie źródłem emisji substancji do powietrza. Jedynie 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 i należy je uznać za pomijalne, nie mające wpływu na jakość powietrza.

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

odcinka linii kolejowej znajdują się 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).

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. W ramach analizy akustycznej nie uwzględniono poprawki na nowoczesny tabor kolejowy i w obliczeniach uwzględniono tabor obecnie eksploatowany.

Należy mieć na uwadze, iż na etapie wydawania *decyzji o oś* 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 o środowiskowych uwarunkowaniach*.

Pomimo podwyższenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, obliczenia wykazały, że w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji mogą znaleźć się tereny podlegające ochronie przed hałasem. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska, ustalono obowiązek zastosowania wkładek przyszybowych w określonych lokalizacjach. Uszczegółowiono zatem warunek I.3.2 zawarty w *decyzji o oś* poprzez jednoznaczne określenie rodzaju niezbędnego do zastosowania środka przeciwhałasowego oraz jego lokalizacji.

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, wskazano na konieczność rezerwy terenu pod ewentualne środki przeciwhałasowe, których zastosowanie może być wymagane po przeprowadzeniu rzeczywistych pomiarów poziomu hałasu w środowisku.

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

W niniejszym postanowieniu uszczegółowiono warunek I.2.12 zawarty w *decyzji o 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. 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 uszczegółowiono warunek II.2 oraz IV *decyzji o oś* ustalając obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej

przez laboratorium akredytowane. Wskazano także, aby pomiary poziomu hałasu wykonać w minimum 2 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. 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*.

Objęte przedmiotowym zadaniem przedsięwzięcie znajduje się poza głównymi zbiornikami wód podziemnych. Jak wynika z *raportu*, na terenie przedsięwzięcia nie znajdują się ujęcia wód podziemnych i strefy ochronne ujęć wód podziemnych. Najbliższe ujęcie znajduje się w odległości około 40 m od linii kolejowej i jak wynika z ogólnodostępnych informacji, ujmuje piętro neogeńskie. Zwierciadło wód gruntowych występuje na tym odcinku na głębokości około 1 - 3 m p.p.t. Linie kolejowe stacji Kościan przekraczają ciek Kanał Mosiński, zwany też Kanałem Kościańskim i Kanałek Obry oraz rowy melioracyjne. Odcinek linii objęty analizą znajduje się niemal w całości na terenie zabudowanym miasta Kościan, jedynie jego południowy fragment znajduje się częściowo przy terenach rolnych. Uwzględniając powyższe, potencjalny wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia może występować w miejscu kolizji z siecią cieków powierzchniowych w km 121,396, 121,501, 123,286.

Analiza dokumentacji wykazała, że odwodnienie stacji Kościan realizowane powierzchniowo wzdłuż korony torowiska, zbierać będzie wody opadowe z warstw ochronnych i ewentualne splywy ze zlewni zewnętrznych, przyległych do trasy kolejowej z wykorzystaniem rowów umocnionych płytkami korytkami betonowymi. Odwodnienie realizowane będzie również przez drenaż, drenokolektory, kolektory i przepusty między nimi. Z uwagi na uszczegółowienie informacji w zakresie odwodnienia rozpatrywanej stacji zmodyfikowano warunek I.3.3, zawarty w *decyzji oos*, wskazując wszystkie rozwiązania techniczne, jakie zastosowane zostaną w celu odwodnienia analizowanego odcinka.

Splyw wód opadowych i roztopowych z torowiska i peronów następuje do istniejących wzdłuż torów rowów. Odbiornikami wód z odwodnienia są: rów w km 121,396 i 121,501, zbiornik regulujący w km 122,918 i Obra w km 123,280. Planowany zbiornik jest zbiornikiem retencyjno-przepływowym, w którym zachodzić będzie również odparowywanie. W przypadku jego przepełnienia nadmiar wód skierowany zostanie do Obry. Urządzeniami podczyszczającymi będą w przypadku zrzutu z drenokolektora/kolektora studnie z osadnikami, natomiast przed zrzutem z rowów otwartych do odbiorników osadniki piasku z deflektorami. Z uwagi na dokładne przedstawienie rodzaju planowanego do zastosowania systemu odwodnienia uszczegółowiono warunek I.3.4 *decyzji oos* dotyczący urządzeń ochrony środowiska (który spełnia jednocześnie warunek I.3.5) oraz 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 splywach zawiesiny ogólnej, bowiem nie przewiduje się z taboru kolejowego zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. 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 ropopochodnych. Ponadto, w celu spełnienia warunku I.3.6 *decyzji oos*, zastosowano w projekcie nową konstrukcję mostu w km

123,286 nad Kościańskim Kanałem Obry ze szczelną płytą pomostową, skąd wody opadowe z przęśla i zza przyczółków odprowadzane będą do systemu odwodnienia torowego.

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. Wykorzystanie przez Inwestora rozwiązań technicznych w zakresie odwodnienia poszczególnych elementów i obiektów, usytuowanych na stacji Kościan, umożliwi nie tylko efektywne odprowadzenie wód opadowych, roztopowych i drenazowych do odbiorników, ale pozwoli także ochronić te odbiorniki przed negatywnym wpływem zrzuconych wód, zarówno w aspekcie jakościowym, jak i ilościowym. Z uwagi na powyższe, nie jest konieczne podjęcie działań wskazanych w warunku I.3.8 *decyzji oos*.

Jak wynika z *raportu*, projekt nie przewiduje konieczności wymiany gruntów, a jedynie wykonanie wykopu pod zabudowę warstw wzmacniających podtorze. Podtorze nie wykazuje znaczących odkształceń spowodowanych niską nośnością lub stagnowaniem wody. Wodę gruntową stwierdzono w kilometrze 122,100 na głębokości około 1,5 m poniżej główki szyny. 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. Zweryfikowano zatem warunek I.3.7 *decyzji oos* wskazując ułożenie geowłókniny, jako elementu poprawiającego własności filtracyjne w podtorzu i separującego warstwy ochronne i grunty występujące w podłożu.

W ramach zadania przewiduje się konieczność wykonania murów oporowych w km 121,206, 121,952 i 122,953. Przy murach w kształcie L, woda gromadząca się w gruncie od strony naziomu odprowadzana będzie w najniższym miejscu za pomocą drenażu na chodnik. Przy szczelnych, żelbetonowych monolitycznych murach stanowiących wannę w kształcie litery U konstrukcja będzie chronić przed naporem wody gruntowej.

Projektuje się przebudowę wiaduktu kolejowego stanowiącego bezkolizyjne skrzyżowanie linii kolejowej E-59 z drogą powiatową nr 3900P w km 121,206 polegającą na rozbiorze istniejącego i budowie nowego wiaduktu o docelowych parametrach geometrycznych układu drogowego. Nawiercony poziom zwierciadła wody gruntowej w miejscu lokalizacji wiaduktu wynosił 4,9 - 8,7 m p.p.t. Jak wynika z dołączonego do wglądu projektu budowlanego, dla zabezpieczenia odbiornika wód opadowych i roztopowych z wiaduktu jakim będzie system odwodnienia torowego, przewiduje się budowę separatora koalescencyjnego o przepływie 24 m³/s. W km 122,952 planuje się likwidację przejazdu w poziomie szyn i budowę wiaduktu kolejowego nad ul. Młyńską. Nawiercony poziom zwierciadła wody gruntowej w rejonie wiaduktu w otworach badawczych wynosił 2,5 - 3,9 m p.p.t. Nie przewiduje się wpływu obiektu na wody powierzchniowe i podziemne zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania. Ponadto, w związku z likwidacją przejazdu, wykonane zostaną drogi objazdowe o funkcji dojazdów do gruntów rolnych i okolicznych zabudowań, które zajmą dodatkowy teren w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Będą one odwadniane powierzchniowo w przyległy teren oraz do odwodnienia kolejowego.

Jak wynika z *raportu*, przebudowywane, budowane i remontowane przepusty zapewnią swobodny przepływ wód w ciekach na których będą się znajdować. Część przepustów służy tylko przelazowi 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 grodzią i przepompowanie poniżej. Ponadto, w ramach robót na ciekach przewiduje się ich przebudowę, umocnienie strefy wylotu, odmulenie. Jak wynika z *raportu*, budowane i przebudowywane przepusty dostosowane będą do odpowiednich przepływów gwarantujących bezpieczeństwo budowli i swobodny niezakłócony przepływ wody.

W km 121,952 i 122,753 planuje się budowę i przebudowę przejść podziemnych pod torami dla pieszych na przedłużeniu ul. Wyzwolenia (osiedle Jagiellońskie) w kierunku osiedla Górostwo i pod torami na stacji Kościan. Nawiercony poziom zwierciadła wody gruntowej w otworach badawczych wyniósł odpowiednio 2,4 - 6,1 m i 3,1 - 3,8 m p.p.t. Nie przewiduje się wpływu obiektu na wody powierzchniowe i podziemne zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania.

W km 123,286 przewiduje się przebudowę mostu nad kanałem obiegowym Kościańskiego Kanału Obrzy obejmującą częściową rozbiórkę obiektu istniejącego (prześla, fragmenty przyczółków) i budowę nowych prześleł na zmodernizowanych podporach. Nawiercony poziom zwierciadła wody gruntowej w otworach badawczych wyniósł od 2,1 do 5,2 m p.p.t. Odwodnienie układu torowego w tym miejscu zaprojektowano systemem drenokolektorów i drenażem zewnętrznym, wykonanym za tylnymi ścianami przyczółków, włączonym do systemu odwodnienia torowego. Jak wskazano w *raporcie*, nie przewiduje się prac w korycie rzeki. Nie przewiduje się wpływu obiektu na wody powierzchniowe i podziemne zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania.

Analizie poddano rozwiązania minimalizujące oddziaływanie w tym zakresie na ciek powierzchniowy oraz stosunki wodne w gruncie. Przepusty posadowione będą bezpośrednio na głębokości maksymalnie około 2,3 m p.p.t. Wiadukty kolejowe posadowione będą pośrednio na palach, które wykonywane będą różnymi metodami. W celu zminimalizowania konieczności odwadniania i zasięgu leja depresji, niniejszym postanowieniem zobowiązano, aby fundamenty obiektów inżynierskich, których roboty budowlane prowadzone będą poniżej zwierciadła wód gruntowych, realizować w osłonie ścian szczelnych, zabezpieczających wykop przed napływem wód gruntowych. Jednocześnie, w przypadku pojawienia się wód gruntowych w wykopach, odwodnienie należy prowadzić możliwie najkrótszymi odcinkami, zgodnymi z odcinkami aktualnych robót, w możliwie najkrótszym czasie, stosując metody ograniczające ilość odwodnienia. Ponadto, w przypadku odwodnienia wykopów do odbiorników naturalnych, wody z odwodnienia należy odprowadzać po ich uprzednim oczyszczeniu z zawiesiny ogólnej, lub stosować metody niegenerujące zawiesiny ogólnej. Zminimalizuje to ryzyko zmian parametrów fizykochemicznych wód do których rzucane będą wody z odwodnienia. W uzupełnieniu wskazano, że obiekty inżynierskie realizowane będą w suchych porach roku, przy obniżonych poziomach wód gruntowych. Uwzględniając powyższe, odpowiednio zweryfikowano warunek I.2.9 *decyzji oos*.

Planowany w tym zadaniu budynek Centrum Obsługi Technicznej będzie zaopatrywany w wodę do celów socjalno-bytowych z istniejącego przyłącza wodociągowego. Natomiast, ścieki socjalno-bytowe kierowane będą do przyłącza istniejącej kanalizacji sanitarnej.

W odniesieniu do etapu realizacji inwestycji, zweryfikowano warunki: I.2.3, I.2.7 *decyzji oos*, 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 przedsięwzięcia: I.2.1, I.2.2, I.2.5, I.2.6, I.2.8, I.2.11 *decyzji oos* 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. Masy ziemne wykorzystane ponownie muszą spełniać standardy jakości gleby i ziemi określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. Nr 165 poz. 1359).

Odnosząc się do art. 81 ust. 3 *ustawy oos* analiza dokumentacji wykazała, że przedsięwzięcie nie będzie powodować ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Stacja w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych, dalej *jcwp*, zlokalizowana jest na terenie zlewni *jcwp* PLRW600023185674 Kanał Przysieka Stara i PLRW60000185691 Kanał Mosiński od Kanału Przysieka Stara do Żydowskiego Rowu. Kanał Przysieka Stara jest to silnie zmieniona części wód, ciek typu Potoki i strumienie na obszarach będących pod wpływem procesów torfotwórczych (23). Ta *jcwp* jest 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 środowiskowym jest zatem osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału wód. 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. Ponadto, planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych PLGW650073 o dobrym stanie ilościowym i złym stanie chemicznym zagrożony 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 2021 r. 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, odbiory niskiego napięcia, zlokalizowane na stacji Kościan zasilane będą z trzech projektowanych rozdzielnic 400/230V zasilanych ze słupowej stacji transformatorowej w km 121,640 oraz dwóch kontenerowych stacji transformatorowych w km 122,450 oraz 123,150. Podczas eksploatacji linii kolejowej E-59 na odcinku stacji Kościan 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).

Inwestor w *raporcie* przedstawił rodzaje, ilości i sposób gospodarowania odpadami na poszczególnych etapach inwestycji, tj. realizacji, eksploatacji i likwidacji. W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady, zarówno niebezpieczne, jak i inne niż niebezpieczne. 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 oos* nałożono na Inwestora warunek I.2.4 dotyczący właściwego magazynowania oraz gospodarowania odpadami, który został podtrzymany w niniejszym postanowieniu. Ze względu na możliwość powstawania, na etapie realizacji inwestycji, odpadów drewnianych i betonowych podkładów kolejowych oraz tłuczni 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. Odpowiedni sposób gromadzenia odpadów np. w szczelnych pojemnikach, kontenerach powinien zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnym zanieczyszczeniem.

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 1,9 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 o środowiskowych uwarunkowaniach, w sezonie wegetacyjnym 2009 r. została przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza. W celu weryfikacji pozyskanych danych, w roku 2014 dokonano powtórnych prac terenowych. Na podstawie zebranych informacji, na terenie przeznaczonym pod realizację inwestycji oraz w sąsiedztwie miejsca realizacji przedsięwzięcia stwierdzono występowanie siedliska 3150, jednakże siedlisko to jest oddalone o około 43 m od miejsca realizacji inwestycji i nie jest narażone na negatywne oddziaływanie w związku z modernizacją linii E-59. Spośród chronionych gatunków roślin, grzybów i mszaków nie stwierdzono gatunków objętych ochroną gatunkową oraz gatunków z Załącznika II i IV Dyrektywy Siedliskowej. W wyniku inwentaryzacji bezkręgowców stwierdzono 2 gatunki: ślimaka winniczka i biegacza gajowego – oba gatunki zostały stwierdzone kilkadziesiąt metrów od miejsca realizacji przedsięwzięcia. W wyniku przeprowadzonej oceny, biorąc pod uwagę odległości ww. gatunków od miejsca realizacji inwestycji oraz fakt, iż gatunki te występują pospolicie w skali kraju i regionu, nie stwierdzono negatywnego wpływu realizacji inwestycji na ww. gatunki.

Na analizowanym odcinku nie wykazano negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na gatunki ryb objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz gatunków wymienionych w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej, ze względu na oddalenie od inwestycji odpowiednich siedlisk dla powyższej grupy zwierząt.

Jak wynika z przedstawionej dokumentacji, w zasięgu realizacji oraz oddziaływania planowanej inwestycji, nie wykazano gatunków płazów i gadów objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz gatunków wymienionych w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej. Nie stwierdzono również występowania chronionych gatunków ptaków. Spośród nietoperzy stwierdzono występowanie dwóch gatunków: borowca wielkiego i nocka rudego. W wyniku przeprowadzonej oceny, nie stwierdzono negatywnego oddziaływania planowanych prac modernizacyjnych na ww. gatunki.

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 I.2.20 *decyzji oos*, aby podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoiśk wodnych, uniemożliwiając tym samym składanie skrzeku przez płazy.

Realizacja inwestycji będzie wiązała się z wycinką drzew. Z uwagi na możliwość występowania na nich gatunków chronionych nałożono warunek, aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 lipca, a 14 marca. Dopuszcza się, w razie konieczności wykonanie wycinki poza wyżej wymienionym terminem, po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych.

W odniesieniu do drzew, które nie są przeznaczone do wycinki, w celu minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania robót prowadzonych w ich bezpośrednim sąsiedztwie, nałożono warunek, aby je odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem.

Podczas przeprowadzenia inwentaryzacji obiektów kubaturowych przeznaczonych do rozbiórki, w ich wnętrzu nie stwierdzono występowania gatunków chronionych. Wnioskodawcę zobowiązano, aby prace wyburzeniowe rozpocząć w przypadku stwierdzenia, że obiekty przeznaczone do wyburzenia nie są miejscem występowania gatunków zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.

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.

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 o oś* na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

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
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 kpa
4. aa

Do wiadomości:

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

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu

dr Jerzy Ptaszyk
Zastępca Dyrektora
Regionalny Konserwator Przyrody

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

obwieszczenie w Biuletynie RP

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia: od

02.06.16 do *17.06.16*

Pieczęć urzędu

URZĄD GMINY
64-000 Kościan, ul. Młyńska 15
powiat kościański
wuj. wielkopolskie
tel. (65) 512-10-01, 512-13-45

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej

Zamieszczono na tablicy ogłoszeń / stronie internetowej / BIP Gminy Kościan
2016 -06- 02
Podpis: <i>[Signature]</i>

INSPEKTOR
ds. ochrony środowiska, budowy
i utrzymania dróg gminnych
[Signature]
mgr inż. Janusz Kozłowski