

WOO-II.4201.2.2014.JC.26

Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), dalej *ustawa o oś.*, zawiadamiam strony postępowania o wydaniu w dniu 15.05.2015 r. decyzji, której treść podaję niżej.

Doręczenie ww. decyzji 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
Zbigniew Górczowski
Koordynator Wiedzy i Doskonalenia
ds. Oceny Oddziaływania Przedsięwzięć Liniowych

WOO-II.4201.2.2014.JC.25

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tir. 2, ust. 5, ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 1 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 2013, poz. 1235 j.t. ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z 8.04.2014 r. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie, w imieniu których wystąpił pełnomocnik, pan Krzysztof Kręciproch o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie,

I. Określam

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie linii wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2013 r. poz. 1594 j.t. ze zm.) poprzez modernizację magistralnej linii kolejowej E59 łączącej Poznań ze Szczecinem przez stacje Szamotuły, Wronki, Krzyż, Choszczno i Stargard Szczeciński. Inwestycja położona jest w granicach trzech województw: wielkopolskiego na odcinku od km 0,000 do km 87,820, lubuskiego na odcinku od km 87,820 do km 109,730 i zachodniopomorskiego, na odcinku od km 109,730 do km 197,540. W granicach województwa wielkopolskiego przewidziany do modernizacji odcinek linii przechodzi przez: miasto Poznań; powiat poznański: gminę Rokietnica; powiat szamotulski, gminy: Szamotuły, Obrzycko i Wronki; powiat czarnkowsko-trzcianecki, gminy: Wieleń, Drawsko i Krzyż Wielkopolski. W granicach województwa lubuskiego przewidziany do modernizacji odcinek linii przechodzi przez: powiat strzelecko-drezdenecki, gminy: Drezdenko i Dobiegniew. W granicach województwa zachodniopomorskiego przewidziany do modernizacji odcinek linii przechodzi przez: powiat choszczeński, gminy: Bierzwnik, Krzęcin i Choszczno; powiat stargardzki, gminy: Dolice, Stargard Szczeciński, Kobylanka, miasto Stargard Szczeciński i miasto Szczecin. Przedmiotowa linia E59 jest objęta „Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych” (AGC), a także stanowi element Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Modernizacja linii ma na celu jej dostosowanie do wymagań transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości. Przedsięwzięcie realizowane będzie w wariantcie Opcja 1.

2. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

- 1) 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.
- 2) Przed oddaniem przedsięwzięcia do użytkowania przeprowadzić szlifowanie szyn na całym odcinku linii wchodzącym w zakres przedsięwzięcia.
- 3) Podczas eksploatacji prowadzić regularne szlifowanie szyn, nie rzadziej niż po przejechaniu danym odcinkiem linii kolejowej składów o sumarycznej, liczonej w czasie, masie 65 Tg lub w innych uzasadnionych akustycznie sytuacjach, na następujących odcinkach linii:
 - a) od km 2,000 do km 8,000;
 - b) od km 12,500 do km 16,000;
 - c) od km 16,500 do km 18,700;
 - d) od km 19,700 do km 20,000;
 - e) od km 22,700 do km 23,300;
 - f) od km 24,200 do km 25,500;
 - g) od km 33,000 do km 33,700;
 - h) od km 49,000 do km 50,200;
 - i) od km 50,200 do km 54,000;
 - j) od km 59,400 do km 60,000;
 - k) od km 80,800 do km 81,500;
 - l) od km 88,700 do km 89,200;
 - m) od km 97,000 do km 97,800;
 - n) od km 105,400 do km 106,500;

- o) od km 137,500 do km 138,000;
- p) od km 139,000 do km 139,500;
- q) od km 173,500 do km 174,500;
- r) od km 175,500 do km 176,000;
- s) od km 177,800 do km 178,500;
- t) od km 181,000 do km 181,500;
- u) od km 185,000 do km 185,500;
- v) od km 192,000 do km 194,000;

W przypadku zmiany kilometrażu trasy na etapie dalszych prac projektowych, zachować ww. odcinki, na których konieczne jest regularne szlifowanie szyn i opisać ich lokalizację za pomocą nowego kilometrażu.

- 4) Ograniczyć emisję hałasu w trakcie prowadzenia robót budowlanych poprzez lokalizowanie dróg dojazdowych do placu budowy, obiektów zaplecza i baz sprzętowo - magazynowych w możliwie jak największym oddaleniu od terenów podlegających ochronie przed hałasem i przy wykorzystaniu sprawnego technicznie sprzętu, o niskiej emisji dźwięku.
- 5) Zaplecza budowy wyposażać w przenośne toalety ze zbiornikami bezodpływowymi na ścieki bytowe.
- 6) Place budowy wyposażać w sorbenty do neutralizowania ewentualnych wycieków.
- 7) Tankowanie maszyn i urządzeń prowadzić poza placami budowy, na terenie baz sprzętowo - magazynowych w miejscach do tego wyznaczonych, zabezpieczonych przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu.
- 8) Na etapie realizacji przedsięwzięcia bazy sprzętowo - magazynowe lokalizować na gruntach słaboprzepuszczalnych, a przy magazynowaniu substancji podatnych na migrację wodną, miejsca magazynowania zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi.
- 9) Paliwa wykorzystywane do maszyn i urządzeń budowlanych, magazynować w zbiornikach dwupłaszczowych.
- 10) Magazyny paliw i substancji chemicznych, lokalizować w odległości min. 100 m od cieków powierzchniowych.
- 11) Postój maszyn i środków transportu wyznaczyć w miejscach umożliwiających usunięcie ewentualnych wycieków.
- 12) Wykopy, które mogłyby stać się tymczasowymi zbiornikami dla spływających wód opadowych i roztopowych infiltrujących do wód podziemnych, niezwłocznie zasypywać.
- 13) Na drodze spływu powierzchniowego nie magazynować odpadów, w tym ziemi z wykopów i gruzu.
- 14) Podczas przebudowy mostów, w szczególności podczas prac rozbiórkowych, unikać wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryta rzek; stosować siatki lub inne materiały zabezpieczające przed przedostaniem się gruzu i innych elementów do rzek.
- 15) Prace związane z czasowym usuwaniem warstwy gleby i wykonywaniem nasypów lub wykopów prowadzić odcinkami.
- 16) Przeprowadzać systematyczne kontrole stanu technicznego urządzeń podczyszczających oraz drożności rowów i wylotów do odbiorników celem zapewnienia stałego odpływu wody.
- 17) Stosować minimalne dawki substancji do odładzania rozjazdów i wiaduktów.
- 18) Do odchwaszczania torowiska stosować herbicydy ulegające biodegradacji.
- 19) Zdjętą wierzchnią warstwę gleby (humus) przechować i użyć do rekultywacji terenu budowy.
- 20) Podczas prowadzenia robót budowlanych ograniczyć emisję zanieczyszczeń do powietrza, w tym emisję pyłów, w szczególności poprzez: minimalizację czasu pracy

silników środków transportu i sprzętu na biegu jałowym, wprowadzenie ograniczenia w prędkości pojazdów poruszających się po placu budowy, stosowanie zraszania wodą placu budowy w okresach suszy, zabezpieczenie transportu materiałów sypkich, w tym także ziemi z wykopów, poprzez zakrywanie skrzyń ładunkowych pojazdów plandekami lub stosowanie zamkniętych skrzyń ładunkowych.

- 21) Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach, w szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, na utwardzonym podłożu, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo - wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.
- 22) Odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nim odpadów, w sposób zabezpieczający przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 23) Na etapie realizacji inwestycji drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy poddać badaniom na zawartość substancji niebezpiecznych.
- 24) Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe np. podkłady kolejowe o kodzie 17 02 04* magazynować w sposób uniemożliwiający bezpośredni kontakt z gruntem, np. na nieprzepuszczalnej folii.
- 25) Odpady użyć w miarę możliwości ponownie lub stosować, w pierwszej kolejności, inne formy odzysku.
- 26) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
 - a) pnie drzew narażonych na uszkodzenia zabezpieczyć na czas budowy osłonami,
 - b) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu,
 - c) w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.
- 27) Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, który powinien obejmować: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom. Nadzór, w zależności od harmonogramu przewidzianych prac, prowadzić przez specjalistę z danej dziedziny.
- 28) Prowadzić regularne inspekcje wykopów oraz okresowych zastoisk wody powstałych na placu budowy pod kątem obecności w nich drobnych ssaków, płazów lub gadów. W przypadku stwierdzenia ich obecności przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
- 29) Realizację możliwie największego zakresu prac budowlanych prowadzić z torowiska, maksymalnie ograniczając przekształcenia terenów przyległych do linii, szczególnie w granicach obszarów chronionych określonych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2013 r. poz. 627 j.t. ze zm.) oraz w granicach występowania cennych wartości przyrodniczych, w tym siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej stanowiących przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000. W wyjątkowych sytuacjach, po akceptacji nadzoru przyrodniczego, dopuszcza się czasowe i niewielkie przekształcenia płatów siedlisk przyrodniczych lub stanowisk chronionych gatunków roślin, przy zachowaniu procedur określonych w ustawie o

ochronie przyrody dotyczących odstępstw od zakazów w stosunku do chronionych gatunków roślin. Czasowo zajęte siedliska przyrodnicze lub siedliska chronionych gatunków, po zakończeniu modernizacji linii, przywrócić do stanu zbliżonego do wyjściowego.

- 30) Prace modernizacyjne na odcinku od km ok. 56,500 do km ok. 58,000, realizować poza okresem od 15 marca do 31 sierpnia, od km ok. 109,600 do km ok. 110,500 poza okresem od 1 stycznia do 31 lipca, a od km ok. 121,500 do km ok. 123,000 poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku konieczności prowadzenia prac w tych okresach harmonogram prac budowlanych oraz realizację prac, należy uzgodnić i prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
 - 31) Usunąć drzewa i krzewy znajdujące się wzdłuż torowiska. Przedmiotowe prace oraz usuwanie innych drzew w ramach przedsięwzięcia wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności wykonania wycinki w tym terminie, realizować ją pod nadzorem przyrodniczym.
 - 32) Usuwanie roślinności przybrzeżnej cieków, rzek i zbiorników wodnych przeprowadzać pod nadzorem przyrodniczym.
 - 33) Na odcinku od km ok. 54,500 do km ok. 81,000 i od km ok. 85,500 do km ok. 109,730 nie przekraczać prędkości ruchu pociągów 130 km/h.
 - 34) Cieki naturalne pozostawić w niezmienionym przebiegu, a wszelkie regulacje koryta, (np. umocnienia i ubezpieczenia skarp) prowadzić tylko w sytuacjach bezwzględnie koniecznych. W pierwszej kolejności do umacniania wykorzystywać rodzimą roślinność stabilizującą oraz geosyntetyki zasypane gruntem.
 - 35) Nie zmieniać stosunków wodnych na terenach, na których występują siedliska przyrodnicze, chronione gatunki roślin oraz grzybów, w szczególności w obrębie terenów podmokłych.
 - 36) Prace rozbiórkowe i budowlane w korycie cieków oraz prace budowlane związane z budową przyczółków i filarów wykonać w następujących terminach:
 - a) most na Warcie we Wronkach: od 1 sierpnia do 31 marca,
 - b) most na Noteci w Drawskim Młynie: od 1 lipca do 30 kwietnia,
 - c) most na Miale w Miałach: od 1 lipca do 30 kwietnia,
 - d) most na Drawie w Krzyżu Wielkopolskim: od 1 sierpnia do 30 kwietnia,
 - e) most na Mierzeckiej Strudze w Mierzęcinie: od 1 lipca do 30 kwietnia,
 - f) most na Małej Inie w Witkowie Drugim: od 1 lipca do 30 kwietnia,
 - g) most na Płoni w Szczecinie: od 1 lipca do 30 kwietnia.
 - 37) Siedliska przyrodnicze wymienione w Załączniku 1 Dyrektywy Siedliskowej oraz siedliska chronionych gatunków roślin i zwierząt, zlokalizowane w zasięgu oddziaływania inwestycji chronić w następujący sposób:
 - a) przeznaczone do zachowania w stanie nienaruszonym płaty siedlisk, narażone na mechaniczne uszkodzenia, tj. wydeptywanie i rozjeżdżanie oraz zaśmiecanie, na czas budowy, oznakować w widoczny sposób,
 - b) nie wyznaczać dróg technologicznych dojazdowych i innych czasowych obiektów powiązanych z modernizowaną linią w promieniu do 50 m od granicy siedlisk,
 - c) tymczasowe obiekty inwestycyjne w postaci magazynów materiałów budowlanych, miejsca postoju maszyn, drogi technologiczne organizować poza siedliskami przyrodniczymi i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

- 1) Zastosować nawierzchnię torową podsypkową z szynami bezстыkowymi i podkładami strunobetonowymi. Podkłady drewniane stosować tylko na odcinkach, na których jest to niezbędne ze względów technologicznych.
- 2) W miejscach o słabej nośności gruntu zastosować pale, jako posadowienie pośrednie podpór obiektów inżynierskich i inżynieryjnych.
- 3) Usprawnić system odwodnienia torowiska i stacji poprzez udrożnienie rowów odwadniających wzdłuż torowiska, częściową budowę nowych rowów trawiastych modernizację lub budowę systemu odwodnienia stacji kolejowych.
- 4) Wszelkie urządzenia związane z odprowadzaniem wód zaprojektować w sposób zapewniający możliwość wydostania się z nich drobnych zwierząt w szczególności płazów, m.in.:
 - a) przy realizacji odwodnienia utrzymać nachylenie skarp na obszarach przeznaczonych do przemieszczania się płazów nie większe niż 1:2,5,
 - b) w pobliżu przejść dla zwierząt rowy otwarte przecinające kierunek migracji zwierząt, w miarę możliwości technicznych, skanalizować lub zastosować rowy kryte zapewniając swobodne przemieszczanie się zwierząt,
 - c) wszystkie korytka typu krakowskiego usunąć i zastąpić je płytkami korytkami o parabolicznym lub łukowym przekroju dna. Wszelkie studzienki, kolektory, syfony zabezpieczać przed możliwością wpadania do nich zwierząt.
- 5) Zastosować urządzenia do podczyszczania wód opadowych i roztopowych, na odcinkach linii określone w tabeli 1.

Tabela 1. Urządzenia do podczyszczania wód opadowych i roztopowych.

Lp.	Km linii	Województwo	Obiekt	Odbiornik wód opadowych i roztopowych	Rodzaj urządzenia podczyszczającego
1	52,462	wielkopolskie	most	rzeka Warta	osadnik zawiesziny
2	69,610	wielkopolskie	most	rzeka Miala	osadnik zawiesziny
3	79,654	wielkopolskie	most	rzeka Noteć	osadnik zawiesziny
4	80,249	wielkopolskie	most	rzeka Bukówka	osadnik zawiesziny
5	85,748	wielkopolskie	wiadukt	Rów kolejowy	osadnik zawiesziny
6	87,821	lubuskie	most	rzeka Drawa	osadnik zawiesziny
7	168,462	zachodniopomorskie	most	rzeka Mała Ina	osadnik zawiesziny
8	193,722	zachodniopomorskie	most	rzeka Płonia	osadnik zawiesziny

- 6) Wybudować przejścia dla zwierząt (płazów/zwierząt małych/zwierząt średnich), w miejscach i o parametrach określonych w tabeli 2.

Tabela 2. Przejścia dla zwierząt wraz z lokalizacją, parametrami i funkcją

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
1.	11,066	11,067	przepust /wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plaży, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 0,75 m
2.	11,356	11,357	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plaży	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody należy zamontować 2 półki dla zwierząt szerokości 0,50 m każda.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						Światło poziome obiektu 2,00 m, pionowe min. 1,00 m
3.	-	ok. 11,500	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody należy zamontować 2 półki dla zwierząt szerokości 0,50 m każda. Światło poziome obiektu 2,00 m, pionowe min. 1,00 m
4.	11,635	11,637	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu należy wyposażyć w 2 półki dla zwierząt szerokości 0,50 m każda. Światło poziome obiektu 2,00 m, pionowe min. 1,00 m
5.	12,802	12,803	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
6.	16,112	16,112	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 0,75 m
7.	20,772	20,773	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 0,75 m
8.	23,215	23,217	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 0,75 m
9.	-	ok. 26,850	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	Światło poziome obiektu 2,00 m, pionowe min. 1,00 m. Półki naprowadzające ze wszystkich stron dl. 100 m każdy (mierząc od osi obiektu).
10.	27,720	27,711	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
11.	27,856	27,855	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
12.	29,025	29,026	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,25 m.
13.	30,308	30,309	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m.
14.	31,325	31,327	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m.
15.	33,567	33,570	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, Zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
16.	34,098	34,100	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,50 m każda. Wysokość stropu nad półką przeznaczoną dla zwierząt min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
17.	39,046	39,048	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 1,00 m.
18.	41,568	41,570	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 0,75 m.
19.	45,148	45,150	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
					średnie	Wysokość stropu nad półką min. 2,00 m.
20.	47,190	47,192	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 1,50 m.
21.	48,758	48,760	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 2,00 m.
22.	52,462	52,460	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie, zwierzęta duże	Półka po stronie północnej (kierunek: Szczecin) o szerokości min. 25,00 m. Wysokości nad półką min. 4,00 m.
23.	55,438	55,436	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,50 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
24.	60,038	60,037	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 0,75 m.
25.	-	ok. 69,500	wiadukt	Budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Obiekt służący jako przejście dla zwierząt. Światło poziome obiektu 5,00 m, pionowe min. 1,25 m.
26.	69,610	69,609	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 20,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 4,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 1,00 m.
27.	-	ok. 69,700	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	Obiekt służący jako przejście dla płazów. Światło poziome obiektu 2,00 m, pionowe min. 1,25 m.
28.	76,625	76,625	Przepust /wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						min. 1,00 m.
29.	78,560	78,560	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
30.	79,654	79,667	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie, zwierzęta duże, zwierzęta	Półki po dwóch stronach o szerokości ok. 20,00 m każda i wysokości min. 4,00 m.
31.	80,249	80,249	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Półki po dwóch stronach o szerokości ok. 15,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 2,00 m.
32.	87,581	87,580	Przepust /wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 2,50 m.
33. 1	87,821	87,822	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie, zwierzęta duże	Światło poziome obiektu ok. 73,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 10,00 m każda. Wysokość stropu nad półką min. 3,00 m.
34. 2	89,250 (wg wykazu ZLK Szczecin) 89,248 (wg karty)	89,250	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, i zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 2,00 m.
35.	90,511	90,512	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, i zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki). Płotki naprowadzające po stronie południowej ok. 90 m w kierunku Szczecina i 25 m w kierunku Poznania, po

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						stronie północnej ok. 90 m w kierunku Szczecina i 6 m w kierunku Poznania.
36.	*	ok. 90,650	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m. Wysokość nad półką min. 1,00 m. Płotki naprowadzające ze wszystkich stron dl. 50 m każdy (mierząc od osi obiektu).
37.	*	ok. 91,400	przepust	Budowa nowego obiektu	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m. Wysokość nad półką min. 1,00 m. Konstrukcja przepustu powinna uniemożliwić odpływ stagnującej wody w kierunku rzeki Pokrętniej.
38.	91,936	91,935	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
39.	-	ok. 92,200	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
40.	*	ok. 93,320	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
41.	-	ok. 94,400	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m. Wysokość nad półką min. 1,00 m. Płotki naprowadzające ze wszystkich stron dl. 100 m

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						każdy (mierząc od osi obiektu). Konstrukcja przepustu powinna uniemożliwić odpływ stagnującej wody w kierunku rzeki Pokrętniej.
42.	96,090	96,089	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, Zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
43.	97,747	97,748	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
44.	-	ok. 99,700	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m. Wysokość nad półką min. 1,50 m.
45.	101,356	101,367	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie, zwierzęta duże	Prześła skrajne (suche prześła) o szerokości min 10,00 m. Wysokość nad suchym prześłem min. 4,00 m (mierzone w osi prześła).
46.	102,737	102,738	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
47.	103,414	103,414	Przepust /wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
48.	105,050	105,051	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
49.	105,406	105,408	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 19,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 3,50 m każda.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						Wysokość nad półką min. 3,50 m (mierzona w osi półki).
50.	107,914	107,914	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe. Zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
51.	108,289	108,287	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy. Zwierzęta małe, Zwierzęta średnie, zwierzęta duże	Prześło dla zwierząt (skrajne od strony Szczecina) o szerokości min 15,00 m. Wysokość nad suchym prześłem min. 4,00 m (mierzone w osi prześła).
52.	-	ok. 109,750	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m, wysokość nad półką min. 1,50 m. Płatki naprowadzające ze wszystkich stron dl. 100,00 m (mierząc od osi obiektu).
53.	111,000	111,000	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy. zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,50 m. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
54.	112,161	112,160	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
55.	113,870	113,860	przepust/most	Budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Obiekt służący jako przejście dla zwierząt. Światło poziome obiektu 5,00 m, wysokość nad półką min. 1,25 m
56.	-	ok. 117,830	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m, wysokość nad półką min. 1,00 m.
57.	118,805	118,806	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						1,50 m.
58.	120,478	120,457	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
59.	121,849	121,852	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 2,00 m.
60.	123,013	123,009	przepust	Remont generalny. Montaż półek dla zwierząt.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 2,00 m. Półki z obu stron szerokości 0,50 m.
61.	124,411	124,411	Przepust /wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
62.	125,833 (wg wykazu ZLK Szczecin) 125,834 (wg karty)	125,833	przepust	Remont generalny.	Zwierzęta małe	Światło poziome: Ø1,80 m. Przepust suchy - całą szerokość można przeznaczyć dla zwierząt jednak w przypadku konieczności przeprowadzenia wody dopuszcza się zamontowanie jednostronnej półki dla zwierząt szerokości 0,50 m.
63.	126,666	126,666	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 0,75 m.
64.	128,460	128,460	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
65.	129,478	129,478	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 0,75 m.
66.	132,421 (wg wykazu ZLK)	132,421	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
	Szczecin) 132,422 (wg karty)					Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
67.	135,456	135,456	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 2,00 m.
68.	-	ok. 140,700	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m, wysokość nad półką min. 1,50 m.
69.	-	ok. 140,850	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m, wysokość nad półką min. 1,50 m.
70.	141,138	141,134	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m.
71.	141,980	141,981	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
72.	142,730	142,731	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
73.	143,749	143,749	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 2,00 m.
74.	144,710	144,710	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
75.	145,992	145,992	Przepust /wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
76.	147,349	147,348	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 10,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
77.	148,357	148,356	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
78.	148,622 (wg wykazu ZLK Szczecin) 148,620 (wg karty)	148,619	przepust	Remont bieżący. Dobudowa półek dla zwierząt.	Plazy, zwierzęta małe	Dobudowa obustronnych półek dla zwierząt szerokości 0,50 m każda.
79.	150,827	150,823	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,25 m.
80.	154,103	154,102	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m.
81.	154,413	154,412	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, i zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 0,75 m.
82.	155,256	155,255	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m.
83.	157,038	157,038	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						Wysokość nad półką min. 1,25 m.
84.	-	ok. 157,900	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m, wysokość nad półką min. 1,00 m. Płotki naprowadzające ze wszystkich stron dł. 100,00 m (mierząc od osi obiektu).
85.	158,169	158,169	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.
86.	160,341	160,340	Przepust /wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 2,00 m
87.	162,908	162,908	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 2,00 m.
88.	-	ok. 163,645	przepust	Budowa nowego obiektu.	Plazy	W przypadku konieczności przeprowadzenia wody światło przepustu zwiększyć i wyposażyć w półki. Światło poziome obiektu 2,00 m, wysokość nad półką min. 1,50 m.
89.	163,795	163,795	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 7,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,50 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m (mierzona w osi półki).
90.	168,400	168,400	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 2,00 m.
91.	168,462	168,461	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 20,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 4,00 m każda. Wysokość nad półką min.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Zakres prac	Funkcja przejścia dla zwierząt	Parametry środowiskowe
						1,00 m.
92.	180,513	180,513	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,25 m.
93.	181,989	181,990	przepust	Remont bieżący. Dobudowa półek dla zwierząt.	Zwierzęta małe	Dobudowa półek dla zwierząt szerokości 0,50 m montowanych do konstrukcji.
94.	185,754	185,774	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe	Światło poziome obiektu 5,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 1,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,50 m.
95.	195,722	195,721	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.	Plazy, zwierzęta małe, zwierzęta średnie	Światło poziome obiektu ok. 24,00 m. Półki z obu stron szerokości min. 2,00 m każda. Wysokość nad półką min. 1,00 m.

- 7) W przypadku budowy przejść dolnych zespolonych z ciekim, obiekty wyposażyć w obustronne półki posadowione na dnie przepustu, pokryte gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody. Półki umieścić na poziomie wyższym niż maksymalny poziom wody w cieku. W przypadku cieków okresowych zapewnić dostęp do suchych półek w okresie przepływu wody.
- 8) Płotki naprowadzające wykonać z zachowaniem następujących parametrów:
 - a) wysokość nadziemnej części ogrodzenia, na całej jego długości nie mniej niż 40 cm,
 - b) górną krawędź ogrodzenia odgiąć na zewnątrz linii (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm,
 - c) zapewnić szczelność połączeń pomiędzy elementami ogrodzenia oraz pomiędzy ogrodzeniem i przejściami dla płazów i gadów,
 - d) ogrodzenia wykonać z litego materiału, alternatywnie z siatki o średnicy oczek nie większej niż 5 mm.
4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.
5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw.

II. Nakładam następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.
2. Po oddaniu projektowanego odcinka linii do eksploatacji przedstawić właściwemu powiatowemu inspektorowi sanitarnemu, pomiary poziomu hałasu w miejscach przebiegających przez tereny zabudowy mieszkalnej i pobytu ludzi zlokalizowanych w granicach województwa wielkopolskiego.

III. Nie stwierdzam konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Nakładam 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, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych na najbliższych terenach podlegających ochronie przed hałasem, przynajmniej po jednym dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. 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.

V. Stwierdzam, że nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego 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.

VI. Stwierdzam, że nie ma konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

VII. Integralną częścią decyzji jest Załącznik nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

8.04.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie, w imieniu których wystąpił pełnomocnik, pan Krzysztof Kręciuch o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie.

Do wniosku został dołączony: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport oos*, sporządzony zgodnie z art. 66 ustawy z 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), dalej *ustawa oos*, poświadczane przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie ono oddziaływać, wypisy z

ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać.

Z uwagi na to, iż przedmiotem wniosku jest zamierzenie budowlane polegające na modernizacji magistralnej linii kolejowej E59 łączącej Poznań ze Szczecinem, celem dostosowania jej do wymagań transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości, planowane przedsięwzięcie należy uznać jako budowę linii wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1594 j.t. ze zm.). Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), zalicza się zatem do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania jest wymagane.

Przedmiotowa inwestycja przechodzi przez działki posiadające status terenu zamkniętego m.in. działki: 50, 53/12, 59/2, 60, 61, 77, 98/1, 98/2, 98/3, 124, 127 obręb Gołecin, miasto Poznań, zgodnie z decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz.Ur. MiR z 2014 r. poz. 25 ze zm.). A zatem na podstawie art. 75, ust. 1, pkt 1, lit. a, tiret 2 i ust. 6 *ustawy oos*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie przebiega przez teren trzech województw: wielkopolskiego na długości 87,82 km, lubuskiego na długość 21,91 km i zachodniopomorskiego na długości 87,81 km. Mając na uwadze art. 75, ust. 5 *ustawy oos*, wskazując na właściwość do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach regionalnego dyrektora ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być one realizowane należy stwierdzić, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Pismem z 2.05.2014 r. na podstawie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), dalej *k.p.a.*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wezwał inwestora do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. 15.05.2014 r., wpłynęły do organu wyjaśnienia i uzupełnienia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, który czyniły zadość wezwaniu.

Na podstawie art. 61 § 4 i art. 49 *ustawy k.p.a.*, zawiadomieniem z 6.06.2014 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.2, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wystąpieniu pismem z 6.06.2014 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.3, na podstawie art. 75 ust. 5 *ustawy oos*, o porozumienie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do Regionalnych Dyrektorów Ochrony Środowiska: w Gorzowie Wielkopolskim oraz w Szczecinie. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega inwestycja t.j.: mieście Poznań, gminie wiejskiej Rokietnica, gminie miejsko-wiejskiej Szamotuły, gminie wiejskiej Obrzycko, gminie miejsko-wiejskiej Wronki, gminie miejsko-wiejskiej Wieleń, gminie wiejskiej Drawsko, gminie miejsko-wiejskiej Krzyż Wielkopolski, gminie miejsko-wiejskiej Drezdenko, gminie miejsko-wiejskiej Dobiegniew, gminie wiejskiej Bierzwnik, gminie wiejskiej Krzęcin, gminie miejsko-wiejskiej Choszczno, gminie wiejskiej Dolice, gminie wiejskiej Stargard Szczeciński, gminie wiejskiej Stargard Szczeciński, gminie wiejskiej Kobyłanka, mieście Szczecin a także w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W oparciu o art. 75 ust. 5 *ustawy o oś*, pismem z 6.06.2014 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wystąpił do Regionalnych Dyrektorów Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Szczecinie o uczestnictwo w przedmiotowym postępowaniu na zasadzie porozumienia. Wraz z kopią wniosku przesłał *raport o oś*, wraz z załącznikami oraz streszczenie w języku niespecjalistycznym. Ponadto poproszono, aby w celu usprawnienia prowadzonego postępowania, pisma z ewentualnymi uwagami do *raportu o oś* przekazywać w pierwszej kolejności organowi prowadzącemu postępowanie, który po zebraniu całości uwag prześle je wnioskodawcy.

4.07.2014 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z 30.06.2014 r. znak: WONS-OŚ.4242.61.2014.AC Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z uwagami do *raportu o oś* dla inwestycji realizowanej w granicach województwa zachodniopomorskiego. Uwagi dotyczyły przede wszystkim ochrony przed hałasem i ochrony przyrody.

11.07.2014 r. wpłynęło pismo z 9.07.2014 r. znak: WOOŚ-II.4242.59.2014.PK Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z uwagami do *raportu o oś* w granicach województwa lubuskiego. Uwagi dotyczyły głównie zagadnień z zakresu ochrony przyrody oraz gospodarki wodno-ściekowej.

Po zebraniu całości uwag do *raportu o oś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z 6.08.2014 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.7, na podstawie art. 50 §1 *k.p.a.* wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia *raportu o oś*.

Na prośbę inwestora tj. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., pismem z 25.07.2014 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.4 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zorganizował spotkanie w celu omówienia wskazanych do uzupełnienia zagadnień związanych z planowanym przedsięwzięciem.

8.08.2014 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu odbyło się spotkanie w którym uczestniczyli: pełnomocnik, przedstawiciele inwestora, autorzy *raportu o oś* oraz przedstawiciele Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i w Poznaniu. Spotkanie dotyczyło uwag, które w wersji roboczej przesłane zostały wcześniej wnioskodawcy drogą elektroniczną.

Pismami z 24.10.2014 r. i 15.12.2014 r. wpłynęły uzupełnienia do raportu, które tutejszy organ, pismem z 10.11.2014 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.13 i pismem z 2.01.2015 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.17 (w ślad za mailem z 19.12.2014 r.) przesłał do regionalnych dyrektorów ochrony środowiska uczestniczących w postępowaniu.

2.01.2015 r. do organu wpłynęło pismo z 29.12.2014 r. znak: WONS-OŚ.4242.61.2014.AC Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w którym zajął stanowisko w ramach porozumienia w przedmiotowym postępowaniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim pismem z 13.01.2015 r. znak: WOOŚ-II.4242.59.2014.PK zajął stanowisko w sprawie uzgodnienia przedsięwzięcia w granicach województwa lubuskiego i określił warunki jego realizacji.

W toku prowadzonego postępowania, pismem z 2.01.2015 r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, ust. 2 oraz art. 78 *ustawy o oś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wystąpił z wnioskiem do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim, Szczecinie i Poznaniu o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie. Do wniosku dołączono całość dokumentacji, tj. *raport o oś* wraz z załącznikami oraz uzupełnieniami z 24.10.2014 r. i 15.12.2014 r.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 *ustawy o oś*, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 29.12.2014 r. do 21.01.2015 r. podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 30.12.2015 r. do 20.01.2015 r.

Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszone na tablicy informacyjnej w siedzibie tutejszego organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, tj. w gminach przez które przebiega inwestycja: mieście Poznań, gminie wiejskiej Rokietnica, gminie miejsko-wiejskiej Szamotuły, gminie wiejskiej Obrzycko, gminie miejsko-wiejskiej Wronki, gminie miejsko-wiejskiej Wieleń, gminie wiejskiej Drawsko, gminie miejsko-wiejskiej Krzyż Wielkopolski, gminie miejsko-wiejskiej Drezdenko, gminie miejsko-wiejskiej Dobiegniew, gminie wiejskiej Bierzwnik, gminie wiejskiej Krzęcin, gminie miejsko-wiejskiej Choszczno, gminie wiejskiej Dolice, gminie wiejskiej Stargard Szczeciński, gminie wiejskiej Stargard Szczeciński, gminie wiejskiej Kobylanka, mieście Szczecin, a także w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie. We wskazanym w obwieszczeniu terminie do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynęły uwagi i wnioski Stowarzyszenia Lepsze Szamotuły, pana Szymona Mikulskiego, pana Wojciecha Makowskiego. Do zgłoszonych uwag organ odniósł się w dalszej części decyzji.

Ponadto, zawiadomieniem z 19.01.2015 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.18 poinformowano strony postępowania o wystąpieniu do państwowych wojewódzkich inspektorów sanitarnych.

Pismem z 15.01.2015 r. znak: DN-NS.9012.46.2013 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie i określił warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące emisji hałasu związanego z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia, zagospodarowania ścieków bytowych powstających na etapie realizacji przedsięwzięcia, lokalizacji baz sprzętowo – magazynowych, materiałowych i składowania substancji podatnych na migrację wodną oraz przedstawienia właściwemu powiatowemu inspektorowi sanitarnemu pomiarów natężenia hałasu w miejscach przebiegających przez tereny zabudowy mieszkalnej i pobytu ludzi. W większości warunki zostały przeniesione do decyzji. Jedynie warunek dotyczący ograniczenia poziomu hałasu nie został przeniesiony do decyzji gdyż obowiązek ten wynika z przepisów prawa.

6.02.2015 r. wpłynęła do organu opinia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie z 4.02.2015 r. znak: NZNS.7040.6.3.2015, który zaopiniował przedsięwzięcie pozytywnie z zastrzeżeniem dotyczącym emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. W niniejszej decyzji zostały uwzględnione warunki minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim pismem z 4.02.2015 r., znak: NZ.9022.6.2015.AD, które wpłynęło do organu 9.02.2015 r. zaopiniował przedsięwzięcie pozytywnie bez uwag.

Na podstawie art. 10 § 1 *ustawy k.p.a.* zawiadomieniem z 24.02.2015 r., poinformowano strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie, w terminie 7 dni od doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega inwestycja t.j.: mieście Poznań, gminie wiejskiej Rokietnica, gminie miejsko-wiejskiej Szamotuły, gminie wiejskiej Obrzycko, gminie miejsko-wiejskiej Wronki, gminie miejsko-wiejskiej Wieleń, gminie wiejskiej Drawsko, gminie miejsko-wiejskiej Krzyż Wielkopolski, gminie miejsko-wiejskiej Drezdenko, gminie miejsko-wiejskiej Dobiegniew, gminie wiejskiej Bierzwnik, gminie wiejskiej Krzęcin, gminie miejsko-wiejskiej Choszczno, gminie wiejskiej Dolice, gminie wiejskiej Stargard Szczeciński, gminie wiejskiej Stargard Szczeciński, gminie wiejskiej Kobylanka, mieście Szczecin, a także w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w

Gorzowie Wielkopolskim i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły uwagi stron postępowania.

Pismem z 27.04.2015 r. znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.23 tutejszy organ zwrócił się do regionalnych dyrektorów ochrony środowiska, którzy brali udział w przedmiotowym postępowaniu na zasadzie porozumienia, z prośbą o akceptację projektu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W piśmie z 6.05.2015 r. znak: WOO-II.4242.59.2014.PK Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz w piśmie z 11.05.2015 r. znak: WONS-OŚ.4242.61.2014.AC Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, zaakceptowali zaproponowaną treść decyzji.

W toku postępowania, z uwagi na złożoność sprawy i konieczność uzupełniania przedłożonej dokumentacji przez pełnomocnika inwestora, kilkakrotnie określano nowy termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, informując za każdym razem strony postępowania poprzez zawiadomienia z 6.06.2014 r., 4.08.2014 r., 2.09.2014 r., 4.12.2014 r., 2.02.2015 r., 31.03.2015 r. i 29.04.2015 r. obwieszczane i publicznie ogłaszane w taki sam sposób jak pozostałe zawiadomienia.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, polegająca na przystosowaniu infrastruktury linii kolejowej do prędkości $V_{max}=160$ km/h dla pociągów pasażerskich z wyjątkiem odcinka Wronki – Dobiegniew, gdzie zostanie utrzymana prędkość 120 – 130 km/h. Celem modernizacji jest dostosowanie istniejącej linii do wymagań transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości. Po modernizacji linia E-59 będzie spełniać wymagania określone dla linii wchodzących w skład transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1594 j.t. ze zm.). Planowane przedsięwzięcie stanowi zatem budowę takiej linii. W ramach modernizacji zaplanowano m.in. przebudowę nawierzchni torowej (wymiany podtorza, wymiany podkładów, wymiany rozjazdów i skrzyżowań torów, wzmocnienia podtorza, wymiany szyn, odwodnienia podtorza, korekty luków, korekty pochyłości skarp), modernizację, budowę, przebudowę lub remont obiektów inżynierskich (w tym mostów, wiaduktów, przepustów, przejść dla pieszych i innych), modernizację, budowę lub przebudowę przejazdów i dróg równoległych, odbudowę odwodnienia podtorza (oczyszczenia rowów, budowa nowych), rozbiorę lub modernizację obiektów kubaturowych i małej architektury, modernizację sieci trakcyjnej i powrotnej w tym również słupów trakcyjnych, modernizację układu zasilania sieci trakcyjnej w tym podstacji i kabin sekcyjnych oraz linii zasilających, modernizację linii układów nietrakcyjnych, modernizację urządzeń elektroenergetycznych do 1kV, modernizację urządzeń SRK (sterowania ruchem kolejowym) i DSAT, modernizację infrastruktury telekomunikacyjnej, modernizację systemu ERTMS, modernizację obiektów obsługi podróżnych w tym przebudowę, budowę lub remont peronów, dojść do peronów na stacjach i przystankach osobowych, wycinkę zieleni. Ponadto, zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące oddziaływanie linii na środowisko, m.in. wymiana zużytego podtorza i podkładów kolejowych, budowa nowych przejść dla zwierząt oraz dostosowanie istniejących obiektów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

W raporcie oos opisano 2 warianty realizacji przedsięwzięcia: Opcję 1 i Opcję 2. W Opcji 1 przewidywana jest modernizacja linii do prędkości 160 km/h (przy założeniu prowadzenia ruchu towarowego z prędkością min. 80 km/h) na odcinkach: Poznań POD – Wronki, Dobiegniew – Szczecin Dąbie. Projektuje się dodatkowo utrzymanie pierwotnych parametrów linii tj. prędkości 120 – 130 km/h na odcinku leżącym na obszarze Puszczy Noteckiej i Puszczy Drawskiej, pomiędzy Wronkami, a Dobiegniewem. Z modernizacji w Opcji 1 wyłączono stację Krzyż i Szczecin Dąbie (SDB), częściowo Choszczno, a także

Stargard Szczeciński. Na stacji Choszczno przewidziano wymianę rozjazdów w ciągu torów głównych zasadniczych oraz poszerzenie peronu nr 2 w celu dostosowania do zabudowy dojazdu różnopoziomowego. Na stacji Stargard Szczeciński planuje się dostosowanie zachodniej głowicy rozjazdowej tak, aby uzyskać prędkości przejazdu przez stację 80 – 120 km/h w ciągu linii nr 351 i z/na linię 202. Na stacji Poznań Główny przebudowie podlegać będzie tylko nawierzchnia torowa za peronem nr 4 i 5 od rozjazdów nr 131, 133 w kierunku wyjazdu na Kiekrz. Przebudowę infrastruktury zaprojektowano tak, aby zminimalizować liczbę korekt geometrycznych, wprowadzając niewielkie ograniczenia prędkości na odcinkach o skomplikowanej geometrii.

Z uwagi na to, że przedsięwzięcie dotyczy istniejącej linii kolejowej realny wariant alternatywny został ograniczony jedynie do różnic w rozwiązaniach technologicznych. W ramach realizacji Opcji 2 zakłada się modernizację linii do prędkości 160 km/h (przy założeniu prowadzenia ruchu towarowego z prędkością min. 80 km/h) na całym odcinku tzn. również na odcinku Wronki – Dobiegniew (odcinek przebiegający przez Puszcę Notecką i Drawską). Przebudowę infrastruktury dla Opcji 2 zaprojektowano w ten sposób, aby zminimalizować liczbę korekt geometrycznych, wprowadzając niewielkie ograniczenia prędkości na odcinkach o skomplikowanej geometrii. W Opcji 2 z modernizacji wyłączono stację Krzyż i Szczecin Dąbie (SDB).

Inwestor do realizacji wybrał wariant Opcję 1, która zgodnie z przeprowadzoną oceną wielokryterialną jest najkorzystniejszym wariantem realizacji przedsięwzięcia dla środowiska. W ramach oceny przeanalizowano następujące elementy: zdrowie i życie ludzi, wody podziemne, obszary chronione, warunki społeczne, geologia, gleby i powierzchnia ziemi, wody powierzchniowe, flora i siedliska, fauna, jakość powietrza, krajobraz, dobra kultury i dobra materialne. Różnica wynikająca z ocenianych wariantów dotyczyła obszarów chronionych oraz szlaków migracji fauny. A zatem o wyborze wariantu przewidzianego do realizacji przesądziły względy przyrodnicze.

Linia kolejowa E59 przecina następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych, dalej GZWP:

- GZWP nr 145 Szamotule – Duszniki, w km 31,400 – 34,620;
- GZWP nr 146 Subzbiornik Jez. Bytyńskie-Wronki-Trzciel, w km 41,000 – 59,420;
- GZWP nr 127 Subzbiornik Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie, w km 77,310 – 107,090;
- GZWP nr 138 Pradolina Toruń-Eberswalde (Noteć), w km 80,700 – 94,450;
- GZWP nr 136 Zbiornik międzymorenowy Dobiegniew, w km 99,115 – 117,690;
- GZWP 123 Zbiornik międzymorenowy Stargard-Goleniów, w km 167,370 – 179,220.

Wzdłuż linii E59, w umownie przyjętym pasie terenu o szerokości 100 m od torowiska zlokalizowane są ujęcia wód podziemnych. W raporcie oos przeanalizowano lokalizację inwestycji względem stref ochronnych ujęć wód. Analiza wykazała, że przedmiotowa linia kolejowa w granicach administracyjnych województwa zachodniopomorskiego przechodzi przez strefę ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej jez. Miedwie – Żelewo, której właścicielem jest Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie. Linia kolejowa przecina ww. strefę w km 178,000 – 182,950. Zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem 10/2005 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 21 września 2005 r. (Dz.U. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 80, poz. 1682), zmienionym rozporządzeniem nr 4/2006 z dnia 5 czerwca 2006 r. (Dz.U. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 80, poz. 1399) oraz nr 1/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. (Dz.U. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 7, poz. 81) dla terenu objętego strefą zostały ustanowione zakazy lub nakazy dotyczące m.in.: wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, stosowania środków ochrony roślin,

mycia samochodów, obsługi i naprawy pojazdów mechanicznych czy wykonywania robót melioracyjnych. W raporcie oś inwestor przeanalizował wskazane w ww. rozporządzeniu zakazy i odniósł się do nich. Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami odwodnienie odcinka linii E59 przechodzącego przez teren ochrony pośredniej jez. Miedwie następować będzie poprzez naturalną infiltrację wód oraz spływ do przykolejowych rowów odwadniających. Należy zaznaczyć, iż analizowany odcinek linii jest w pełni zelektryfikowany, a jego odwodnienie w większości stanowią rowy trawiaste. Ponadto, na etapie eksploatacji linii stosowane będą środki ochrony roślin (np. chwastobójcze), wymienione w rejestrze prowadzonym przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Inwestor oświadczył, iż naprawa pojazdów mechanicznych, a także mycie pojazdów (maszyn budowlanych) oraz taboru kolejowego odbywać się będzie wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych. W ramach przedsięwzięcia nie będą wykonywane roboty melioracyjne. Jedynymi urządzeniami są przepusty na rowach melioracyjnych, przy czym nie dojdzie do istotnej zmiany rzędnych ich położenia, a więc nie zostaną zaburzone (zmienione) stosunki wodne. Biorąc pod uwagę, iż inwestor winien stosować się do Rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, tutejszy organ nie nałożył dodatkowych warunków, koniecznych do przestrzegania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W ramach inwestycji inwestor przewiduje przebudowę podtorza, która polegać będzie na wbudowaniu warstwy ochronnej w celu uzyskania na powierzchni torowiska odpowiedniego modułu odfiltracji zgodnego z obowiązującymi przepisami i normami. W celu zabezpieczenia przenikania frakcji gruntu rodzimego do warstw podtorza, na całej długości odcinka objętego robotami zostanie ułożona geowłóknina, która pełnić będzie funkcję separacyjną. W celu prawidłowego odwodnienia budowli ziemnych i peronów wykonane zostaną rowy i drenaże wgłębne oraz odwodnienia powierzchniowe łącznie z odwodnieniem peronów, a także wykonane zostanie czyszczenie istniejących rowów odwadniających. Łączna długość nowych rowów wyniesie około 20 km licząc długość rowów z obu stron toru. Odwodnienie linii kolejowej zrealizowane zostanie poprzez rowy otwarte w maksymalnym możliwym zakresie (w tym także wzdłuż odcinków przebiegających w wykopach). Przyjęto zasadę zastosowania przekroju normalnego z rowami o standardowej głębokości. Rowy zakłada się umacniać (w zależności od potrzeb) wyłącznie korytkami płytkimi. Odcinki wymagające głębszego posadowienia ciągu odwodnieniowego wyposażono w drenaże wgłębne. Odwodnienie projektuje się jako ciągłe z wykorzystaniem rowów oraz drenażu głębokiego w korelacji z pochyleniem toru i sytuacją miejscową. Odwodnienie na szlakach zostanie doprowadzone do odbiorników takich jak cieki, rowy melioracyjne i rzeki lub do zbiorników sztucznych. W zależności od potrzeb oraz miejscowych uwarunkowań możliwe jest zastosowanie odwodnień w postaci: rowów, drenażu płytowego (odwodnienie powierzchniowe na równiach stacyjnych), drenażu podziemnego płytkiego (zamiennie z rowami), drenażu podziemnego głębokiego (w sytuacji, gdy wody gruntowe niekorzystnie mogą wpływać na podtorze) lub drenażu pionowego. Przejścia pod torami będą wykonane w formie konstrukcji skrzynkowych szczelnych, przez co wpływ warunków gruntowo-wodnych zostanie zminimalizowany. Odwodnienie przejść zapewni system wpustów korytek odwadniających, kolektorów oraz przepompowni. Z uwagi na to, że prawidłowe funkcjonowanie systemu odwodnienia uzależnione jest ściśle od utrzymywania go w jak najlepszym stanie technicznym, nałożono warunek przeprowadzania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia systematycznej kontroli stanu technicznego urządzeń podczyszczających oraz oczyszczania i udrażniania rowów i wylotów do odbiorników celem zapewnienia stałego odpływu wody. Czynności te zapewnią wymaganą drożność oraz zgodne z przeznaczeniem funkcjonowanie systemu odwadniającego.

W związku z tym, iż prace związane z czasowym usuwaniem warstwy gleby i

wykonywaniem nasypów lub wykopów może prowadzić do zjawisk erozji eolicznej, nałożono na inwestora warunek, aby prowadził je odcinkami.

Wskutek nieodpowiedniego prowadzenia robót związanych z modernizacją odwodnienia podtorza, jak i przyjętego projektu, naturalne warunki spływu powierzchniowego mogą ulec zakłóceniu w wyniku m.in.: pozostawienia w trakcie budowy nie zasypanych dołów i wykopów, nieodpowiedniego przechowywania materiałów budowlanych, czy odkładania ziemi z wykopów lub gruzu na drodze spływu powierzchniowego wód opadowych i roztopowych. Aby zminimalizować to ryzyko, określono odpowiednie warunki, których dotrzymanie zapewni zminimalizowanie wpływu inwestycji na warunki gruntowo-wodne w otoczeniu inwestycji na etapie eksploatacji.

Prace budowlane wykonywane na linii kolejowej mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla jakości wód na skutek: zamulenia, zanieczyszczeń mechanicznych podczas wykonywania prac na obiektach bezpośrednio nad ciekami, wypłukiwania zanieczyszczeń z materiałów odpadowych oraz materiałów stosowanych podczas modernizacji, przenikania do wód powierzchniowych substancji chemicznych z pracujących maszyn, urządzeń budowlanych i pojazdów (np. w wyniku awarii), czy też przedostania się do gruntu ścieków bytowych z zaplecza budowy. Istotnym działaniem ograniczającym przedostawanie się zanieczyszczeń do wód lub do ziemi będzie odpowiednia organizacja robót i placu budowy. W tym celu inwestor winien prawidłowo zaprojektować i zabezpieczyć miejsca do magazynowania materiałów, odpadów i miejsca parkowania ciężkiego sprzętu budowlanego. Konieczne jest odpowiednie uszczelnienie i wzmocnienie podłoża w miejscach przeznaczonych do parkowania, załadunku i manewrowania sprzętu budowlanego. Place magazynowe, parkingowe zostaną zaprojektowane w taki sposób, aby w jak największym stopniu wykorzystać istniejące zagospodarowanie terenu tj. utwardzone drogi dojazdowe, parkingi, tereny przekształcone antropogenicznie. Inwestor winien unikać przekształcania terenów biologicznie czynnych pod organizację terenów i miejsc magazynowania odpadów, materiałów i sprzętu budowlanego. Ponadto, miejsca poruszania się sprzętu budowlanego powinny być odpowiednio utwardzone, aby zmniejszyć ryzyko degradacji mechanicznej przypowierzchniowych warstw gleby, a tym samym ograniczyć ryzyko przedostawania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i infiltrację do warstw I-go poziomu wodonośnego. W związku z powyższym, określono warunki dotyczące wykorzystania terenu w trakcie realizacji inwestycji, których nadrzędnym celem jest ograniczenie ryzyka zanieczyszczenia gruntów substancjami i płynami eksploatacyjnymi w tym m.in.: płynów eksploatacyjnych, paliw, smarów, farb, impregnatów, rozpuszczalników wykorzystywanych w urządzeniach i pojazdach budowy, jak również ograniczenie do minimum przekształcenia terenu w wyniku prowadzonych prac budowlanych.

Linia kolejowa E59 przebiega przez obszar dorzecza Odry. Odnosząc się do art. 81 ust. 3 ustawy oś ustalono, że przedsięwzięcie przebiega przez następujące obszary jednolitych części wód powierzchniowych:

- Warta od Kopli do Cybiny PLRW60002118579 – region wodny Warty
- Bogdanka PLRW60001718578 – region wodny Warty
- Samica Kierska PLRW6000231871299 – region wodny Warty
- Sama od dopływu z Brodziszewa do Kanału Przybrodzkiego PLRW600016187289 – region wodny Warty
- Dopływ z Gaju Małego PLRW600017187312 – region wodny Warty
- Ostroroga PLRW600016187389 – region wodny Warty
- Warta od Samy do Ostrorogi PLRW60002118737 – region wodny Warty
- Dopływ spod Oporowa PLRW60001618736 – region wodny Warty

- Warta od Ostrorogi do Kamionki PLRW60002118759 – region wodny Warty
- Miała do dopływu z Pęcowa PLRW600017188922 – region wodny Warty
- Noteć od Kanalu Romanowskiego do Bukówki PLRW60002118877 – region wodny Warty
- Bukówka od Dzierżąnej do ujścia PLRW600024188789 – region wodny Warty
- Noteć od Bukówki do Drawy PLRW60002118879 – region wodny Warty
- Drawa od Mierzęckiej Strugi do ujścia PLRW600024188899 – region wodny Warty
- Pokrętna PLRW6000181888949 – region wodny Warty
- Mierzęcka Struga od jeziora Wielgie do ujścia PLRW6000201888899 – region wodny Warty
- Mierzęcka Struga do wypływu z jez. Wielgie PLRW6000251888893 – region wodny Warty
- Mała Ina od źródeł do dopływu spod Pamiętowa PLRW600016198672 – region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Ina od źródeł do Stobnicy PLRW60001619849 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Dopływ z Ziemomyśla PLRW60002319868 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Mała Ina od dopływu spod Pamiętowa do ujścia PLRW600024198699 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Kanał Rzepliński PLRW60000198589 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Ina od dopływu ze Sławęcina do Krępieli PLRW6000241987 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Ina od Krępieli do dopływu spod Marszewa, bez dopływu spod Marszewa PLRW60002019897 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Dopływ spod Zieleniewa PLRW600017198949 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Płonia na jez. Miedwie z Miedwinką i dopływem z Bielskwa PLRW600025197679 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Chelszcząca PLRW60002319772 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Płonia od dopływu z Buczynowych Wąwozów do ujścia do jez. Dębie PLRW600020197699 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
- Niedźwiedzianka PLRW600017197696 - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego

Jednocześnie, planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych, JCWPd nr 7, 25, 27, 36, 42, 62.

Analiza dokumentacji wykazała, że przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowiła przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Przedmiotowa linia istnieje i jest eksploatowana od wielu lat i trwale wpisana się w krajobraz. Przedmiotowe przedsięwzięcie ukierunkowane jest na przywrócenie im utraconej zdolności techniczno-eksploatacyjnej oraz dostosowanie analizowanych odcinków linii do wymagań i specyfikacji dotyczących międzynarodowych korytarzy transportowych, które powstały w ostatnich latach. Planowane prace modernizacyjne linii kolejowej E59 nie wpłyną w sposób negatywny na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Nie dojdzie do przekształceń charakterystyk hydromorfologicznych cieków, biologicznych i fizykochemicznych.

Realizacja przedsięwzięcia nie naruszy istniejącego stanu/potencjału ekologicznego analizowanych JCWP, ani nie spowoduje przesunięcia w czasie wyznaczonych celów środowiskowych dla JCWP. Zaplanowany zakres modernizacji linii E59 przewiduje rozwiązania mające na celu ochronę wód powierzchniowych w zakresie m.in. instalacji osadników, budowy/udrażniania systemów odwodnienia torowiska i stacji.

W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na środowisko wód płynących oraz podziemnych, przewidziano instalację osadników zawiesziny na obiektach inżynierskich zlokalizowanych w km: 52,462; 69,610; 79,654; 80,249; 85,748; 87,821; 168,462 i 195,722. Działanie to stanowić będzie zabezpieczenie przed bezpośrednim przedostaniem się do wód nadmiernych ilości zawiesziny, stanowiącej główne zanieczyszczenie spływów opadowych i roztopowych, a tym samym ograniczy degradację wskaźników jakości wód powierzchniowych. Wyszczególnione powyżej obiekty inżynierskie posiadają szczelne podłoże, z których wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane za pomocą szczelnego systemu poprzez osadnik bezpośrednio do odbiornika, tj. cieku pod obiektem.

W przypadku konieczności usunięcia roślinności z nasypów kolejowych, zobowiązano inwestora do stosowania biodegradowalnych herbicydów. Wykluczy to przedostawanie się środków chemicznych do ekosystemów przylegających do modernizowanej linii, co jest niezwykle istotne zwłaszcza dla siedlisk wodno-błotnych.

Z uwagi na konieczność wykonania nowych oraz przeprowadzenia przebudowy i remontu istniejących mostów i wiaduktów w ciągu linii E59, w decyzji zawarto warunek prowadzenia prac w sposób wykluczający wprowadzanie sprzętu ciężkiego w koryta cieków. Ponadto wskazano konieczność stosowania siatek lub innych materiałów zabezpieczających przed przedostaniem się gruzu i innych materiałów budowlanych do rzek.

W celu zapewnienia bezpiecznego dla środowiska gruntowo-wodnego i wodnego zagospodarowania ścieków bytowych powstających na etapie realizacji inwestycji nałożono warunek zastosowania bezodpływowych zbiorników oraz ich odbiór przez uprawnione do prowadzenia tego rodzaju działalności podmioty.

Przy spełnieniu i dotrzymaniu warunków określonych w decyzji oraz w załączonej dokumentacji realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z negatywnym oddziaływaniem na stan środowiska wodnego. Przyjęte przez inwestora rozwiązania techniczne i technologiczne pozwolą na funkcjonowanie przedsięwzięcia w sposób nieistwarzający zagrożenia dla wód.

Na etapie prac budowlanych 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. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy uznać je za pomijalne.

Przedmiotowa linia kolejowa na całej długości posiada trakcję elektryczną. Jak wynika z zapisów *raportu o oś* część ruchu kolejowego jest obsługiwana przez jednostki napędowe spalinowe (pociągi techniczne i szynobusy), które będą źródłem substancji do powietrza. Według danych zawartych w *raporcie o oś* udział ruchu spalinowego w ogólnym ruchu jest niewielki. Biorąc również pod uwagę charakter emisji (emisja nieorganizowana) pochodząca ze źródeł będących w ruchu uznano ją za pomijalną, nie mającą znaczenia dla stanu jakości powietrza.

Biorąc zatem powyższe pod uwagę, a także wyniki przeprowadzonych obliczeń należy stwierdzić, iż emisje z analizowanych źródeł przedsięwzięcia, zarówno na etapie realizacji jak

i na etapie eksploatacji, nie będą powodować przekraczania dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu oraz wartości odniesienia w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16 poz. 87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą 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. Kwalifikację rodzajów terenów chronionych przed hałasem dokonano w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, dalej *mpzp* oraz stanowiska gmin w odniesieniu do terenów, dla których brak jest *mpzp*. Ponadto, dla całej długości linii kolejowej autorzy raportu *oos* przeprowadzili wizję terenową.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia w stanie istniejącym oraz dla roku oddania linii kolejowej do użytkowania, a także dla horyzontu czasowego 10 lat po zmodernizowaniu linii. Model akustyczny oparty o normę RMR 2002 został skalibrowany na podstawie pomiarów poziomu hałasu.

Analizę akustyczną wykonano uwzględniając najniekorzystniejszą sytuację pod względem akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia, przyjmując z jednej strony docelowe maksymalne wartości prędkości pociągów, a z drugiej racjonalne założenia dotyczące obniżenia hałasu zmodernizowanego torowiska, wymiany taboru kolejowego oraz szlifowania szyn. W obliczeniach przyjęto, iż w wyniku modernizacji torowiska dojdzie do obniżenia emisji hałasu o 10 dB w stosunku do stanu obecnego. Należy jednak zauważyć, iż podana skuteczność obniżania hałasu poprzez modernizację torowiska odnosi się wyłącznie do warunków polskich, gdzie powszechnie użytkowane są bardzo głośne, wyeksploatowane i znajdujące się w złym stanie technicznym torowiska. W obliczeniach uwzględniono także, iż w perspektywie roku 2030 wymianie ulegnie jedynie 10% taboru kolejowego.

Obliczenia akustyczne przeprowadzone dla rozpatrywanych wariantów: Opcja 1 i Opcja 2 wykazały, że eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, pomimo uwzględnienia obniżenia hałasu spowodowanego modernizacją torowiska oraz częściowej wymiany taboru kolejowego, nadal będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie przed hałasem. Jak wyjaśniono, oddziaływanie akustyczne Opcji 1 oraz Opcji 2 w odniesieniu do obszarów podlegających ochronie przed hałasem jest identyczne. Zatem niezależnie od wybranej opcji, nie zmieniają się wnioski z przeprowadzonej analizy akustycznej oraz proponowane środki przeciwhałasowe.

W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie przed hałasem, ustalono obowiązek przeprowadzenia szlifowania szyn na całym odcinku przedsięwzięcia przed oddaniem inwestycji do użytkowania. Jak wyjaśniono, szlifowanie szyn jest czynnością niezależną od modernizacji torowiska i często nie jest ono stosowane. W tym przypadku analiza akustyczna wykazała, iż szlifowanie szyn jest niezbędne. W obliczeniach uwzględniono obniżenie hałasu o 6 dB osiągnięte poprzez szlifowanie szyn. Ponadto, w związku z tym, iż w trakcie eksploatacji torowiska główka szyny ulega degradacji, co powoduje wzrost emisji hałasu, zobowiązano inwestora do przeprowadzania regularnego szlifowania szyn na odcinkach przebiegających w pobliżu terenów o podwyższonych standardach akustycznych. Częstotliwość szlifowania Inwestor określił w oparciu o wytyczne kwalifikacji zawarte w Warunkach Technicznych PKP PLK

S.A. Id-105. Zadeklarował, iż tory szlifowane będą nie rzadziej niż po przejechaniu danym odcinkiem linii kolejowej składów o sumarycznej, liczonej w czasie, masie 65 Tg, a także w innych uzasadnionych akustycznie sytuacjach, np. w sytuacji stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

Analiza akustyczna przeprowadzona dla rozpatrywanych wariantów wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych oraz planowanych rozwiązaniach przeciwhałasowych, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska na terenach chronionych zostaną dotrzymane.

W celu dokonania porównania ustaleń zawartych w raporcie *oos* - w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu i charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także skuteczności zakładanych rozwiązań przeciwhałasowych, o których mowa powyżej - z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko, nałożono obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej pomiary hałasu pozwolą określić rzeczywisty wpływ inwestycji na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu przedmiotowego przedsięwzięcia.

Negatywne oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu może wystąpić także w fazie realizacji przedsięwzięcia. Powodowane będzie przede wszystkim pracą maszyn do robót torowych oraz urządzeń typu wiertarki do szyn, szlifierki i młoty udarowe. Oprócz tego istotny wpływ może mieć ruch pojazdów budowlanych. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się może dużym natężeniem. W związku z tym 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 te będą ustępować lokalnie w miarę postępu prac, a ustąpią całkowicie w momencie ukończenia robót budowlanych.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. W raporcie *oos* przedstawiono 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 ze zm.).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady związane z robotami budowlanymi, ziemnymi, funkcjonowaniem zaplecza socjalnego pracowników, budową oraz użytkowaniem maszyn budowlanych, głównie z grupy 17 tj.: z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. Jednym z powstających odpadów będą drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń kolejowy. Biorąc pod uwagę, iż materiały te mogą być zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, nałożono obowiązek poddania ich badaniom na zawartość tych substancji.

Na etapie eksploatacji odpady będą powstawały w niewielkiej ilości. Będą to przede wszystkim: odpadowa masa roślinna, odpady opakowaniowe z papieru i tektury oraz tworzyw sztucznych, zużyte źródła światła a także zmieszane odpady komunalne, których źródłem powstawania będą podrózniki.

Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami nałożono obowiązek selektywnego magazynowania wszystkich wytwarzanych na poszczególnych etapach inwestycji odpadów,

w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami. Ponadto, nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Odpady winny być magazynowane w sposób zabezpieczający przed opadami atmosferycznymi, dostępem osób postronnych czy zwierząt. Ponadto pojemniki, w których przechowywane będą materiały winny być szczelne, odpowiednio oznakowane oraz odporne na działanie składników umieszczonych w nim odpadów. W przypadku magazynowania odpadów niebezpiecznych, typu podkłady kolejowe nałożono na inwestora obowiązek magazynowania ich na folii lub innym materiale nieprzepuszczalnym uniemożliwiającym bezpośredni kontakt odpadów z gruntem. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zobowiązał inwestora do ponownego użycia powstających odpadów, lub zastosowania innych form odzysku. Odpady winny być przekazywane podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami. Powyższe działania przyczynią się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w części w następujących obszarach chronionych: obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015, obszar specjalnej ochrony ptaków Lasy Puszczy nad Drawą PLB320016, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Miały PLH300042, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Lasy Bierzwińskie PLH320044, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Torfowisko Reptowo PLH320056, obszar chronionego krajobrazu Puszcza Notecka, obszar chronionego krajobrazu Puszcza nad Drawą, obszar chronionego krajobrazu „I – Puszcza Drawska”, Pawłowicko-Soboćki obszar chronionego krajobrazu, obszar chronionego krajobrazu F (Bierzwnik), Zespół Przyrodniczo – Krajobrazowy Torfowisko Reptowo. W strefie do 500 m od osi modernizowanego odcinka linii znajduje się ok. 39 pomników przyrody (drzew i grup drzew).

Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze została wykonana na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej wykonywanej w 2012 i 2013 r. W oparciu o uzyskane wyniki zaplanowano również szereg działań minimalizujących. Z oceny zawartej w raporcie oś wynika, że przedsięwzięcie w wariantcie wybranym do realizacji nie wpłynie znacząco negatywnie na obszary chronione oraz na populację gatunków chronionych przy zastrzeżeniu realizacji warunków określonych w decyzji. Zasadniczą część inwestycji obejmuje torowiska, nasypy kolejowe, rozjazdy. W miejscach, w których prace prowadzone będą w obrębie siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej zniszczenia poszczególnych płatów nie przekroczą 10% ich powierzchni, a w większości przypadków będzie to mniej niż 2 %. natomiast przekształcenie siedlisk w skali poszczególnych obszarów Natura 2000 nie przekroczy 0.5 % powierzchni siedliska w obszarze. W wyniku realizacji przedsięwzięcia przekształceniu ulegną niewielkie fragmenty siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 Dolina Miały PLH300042, Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046, Lasy Bierzwińskie PLH320044, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Torfowisko Reptowo PLH320056. Do siedlisk tych należą: 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*, 9160 Grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się niszczenia stanowisk chronionych gatunków roślin. Po

uwzględnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się również możliwości znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na populację chronionych gatunków zwierząt zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji.

Mając na uwadze dane zebrane w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej, z których wynika, że w otoczeniu modernizowanej linii występują gatunki chronione oraz siedliska i gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 niezbędne jest na etapie realizacji i eksploatacji zastosowanie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia. Nałożenie warunku usuwania drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków lub pod nadzorem przyrodniczym zmniejszy możliwość ploszenia ptaków gniazdujących w pobliżu linii i zniszczenia ich lęgów. W celu wyeliminowania przypadkowego niszczenia drzew nieprzewidzianych do usunięcia nałożono warunek prowadzenia prac w obrębie bryły korzeniowej w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, odpowiedniego zabezpieczenia drzew osłonami (np. z desek, siatki, słomy) oraz nie obsypania ziemią pni drzew.

W związku z tym, iż odkryte wykopy stanowią zagrożenie dla wielu chronionych gatunków zwierząt nałożono warunek, by przed rozpoczęciem robót ziemnych związanych z wykonaniem wykopów zabezpieczyć miejsce prowadzenia prac w sposób uniemożliwiający przedostawanie się na ten teren drobnych zwierząt (płazów, małych ssaków), np. poprzez zastosowanie odpowiedniego tymczasowego ogrodzenia oraz by prowadzić regularne inspekcje wykopów, pod kątem obecności w nich drobnych ssaków, płazów lub gadów. W celu wyeliminowania zagrożenia ze strony systemu odprowadzania wód, który mógłby stanowić pułapkę, głównie dla płazów, nałożono warunek odpowiedniego zaprojektowania tych obiektów w sposób zapewniający możliwość swobodnego wydostania się zwierząt. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na obszary chronione wskazano, by w granicach tych obszarów prace budowlane realizować w możliwie największym zakresie z torowiska i maksymalnie ograniczać przekształcenia terenów przyległych do linii. Jako warunki realizacji inwestycji wskazano również konieczność prowadzenia prac modernizacyjnych poza okresem lęgowym: bociana czarnego na odcinku od km ok. 56,500 do km ok. 58,000, bielika na odcinku od km ok. 109,600 do km ok. 110,500 a także orlika krzykliwego i kani rudej na odcinku od km ok. 121,800 do km ok. 123,000 w celu ograniczenia możliwości ich ploszenia. Dopuszczono prowadzenie prac w tych okresach pod warunkiem, iż wcześniej harmonogram a także same prace, w szczególności te związane ze znaczną emisją hałasu, będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.

Aby ograniczyć możliwość generowania zwiększonej śmiertelności ptaków na etapie eksploatacji określono warunek usunięcia drzew i krzewów znajdujących się wzdłuż torowiska, które należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków lub w przypadku braku takiej możliwości, po uprzedniej kontroli przewidzianych do wycinki drzew i krzewów pod kątem występowania miejsc rozrodu chronionych gatunków ptaków.

Na odcinkach na których istnieje zwiększone ryzyko kolizji ptaków, głównie lelka i ptaków szponiastych a także ssaków w szczególności na odcinku leśnym przebiegającym przez Puszcę Notecką i Puszcę Drawską, nałożono warunek ograniczenia prędkości ruchu pociągów do 130 km/h tj. pozostawienie prędkości na dotychczasowym poziomie. W uzupełnieniu do raportu wskazano, iż ograniczenie prędkości pociągów powinna nastąpić m.in.: w km od 85,500 do km 106,500. Tutejszy organ uwzględniając warunki Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz biorąc pod uwagę, iż na terenie od km 106,500 do km 109,730 występują tereny stanowiące atrakcyjne żerowiska m.in. dla ptaków szponiastych a także występuje stanowisko legowe bielika, uznano za zasadne przedłużenie odcinka z ograniczeniem prędkości pojazdów do km 109,730.

W celu zmniejszenia oddziaływania przedsięwzięcia jako bariery, głównie dla płazów, zwierząt małych i średnich określono warunek budowy 95 przejść dolnych o odpowiednich parametrach z właściwych materiałów zwiększających stopień ich wykorzystania. Aby zwiększyć atrakcyjność cieków naturalnych jako siedlisk zwierząt, głównie płazów zalecono pozostawienie ich w niezmienionym przebiegu i prowadzenie regulacji koryt oraz umocnień skarp jedynie w sytuacjach bezwzględnie koniecznych z wykorzystaniem metod i materiałów biologicznych (roślinności stabilizującej) oraz geosyntetyków zasypanych gruntem. W celu zwiększenia dostępności planowanych przejść dla zwierząt wskazano, by rowy otwarte przecinające kierunek migracji zwierząt w miarę możliwości technicznych skanalizować. Aby wykluczyć uwięzienie małych zwierząt (głównie płazów) w obiektach infrastruktury odwadniającej określono warunek usunięcia korytek typu krakowskiego i zastąpienia ich płytkami korytkami o parabolicznym lub łukowym przekroju dna, np. typu słowackiego oraz odpowiednie zabezpieczenie studzienek, kolektorów, syfonów w sposób uniemożliwiający wpadanie zwierząt. Dla ochrony terenów podmokłych wskazano obowiązek niedopuszczenia do przesuszenia lub zawodnienia przyległych terenów.

W celu ograniczenia możliwości wpływu przedsięwzięcia na ichtiofaunę wskazano konieczność prowadzenia prac w obrębie najistotniejszych siedlisk ryb na rzekach Warcie, Noteci, Miale, Drawie, Mierzęckiej Strudze, Małej Inie i na Płoni poza najbardziej niewrażliwymi okresami dla tej grupy zwierząt.

W warunkach realizacji nałożono również obowiązek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie kontrola terenu, budynków, budowli a także obiektów inżynierskich przeznaczonych do rozbioru lub przebudowy, przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych i siedlisk, identyfikacja zagrożeń dla tych gatunków, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie plotków herpetologicznych. Przedmiotowy nadzór powinien zostać zrealizowany przez specjalistę z danej dziedziny. W przypadku prowadzenia bieżących prac konserwacyjnych w obrębie obiektów inżynierskich, inwestor winien przestrzegać aktualnych przepisów prawa dotyczących ochrony gatunkowej zwierząt.

Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, w związku z tym, zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2013 r. poz. 627 j.t. ze zm.) zakazy w obszarach chronionego krajobrazu nie obowiązują. Ustawowym celem powoływania obszarów chronionego krajobrazu, wskazanym w art. 23 ww. ustawy jest ochrona terenów wartościowych ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, możliwości zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem oraz pełnioną funkcję korytaryzacji ekologicznych. Realizacja przedsięwzięcia z uwzględnieniem wszystkich rozwiązań określonych w warunkach realizacji przedsięwzięcia nie zaburzy ww. funkcji jakie pełnią obszary chronionego krajobrazu.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. poz. 1348), rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. z 2014 r. poz. 1409) i rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. z 2014 r. poz. 1408) w stosunku do zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną obowiązuje szereg zakazów, o których mowa w ww. aktach prawnych. W przypadku konieczności naruszenia zakazów o których mowa powyżej, należy zwrócić się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska o zezwolenie na odstępstwa od tych zakazów. Organy te, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody, w sytuacji braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla dziko występujących

populacji chronionych gatunków oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt. 1-6 ustawy o ochronie przyrody, mogą wydać zgodę na odstępstwo od tych zakazów.

Po analizie *raportu oś*, uwzględniając zakres inwestycji i jej lokalizację w większości na terenie już zagospodarowanym i przekształconym, w obrębie funkcjonującej od wielu lat linii kolejowej oraz mając na uwadze nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia uznano, że nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, pogorszenia ich integralności lub powiązania z innymi obszarami. Nie przewiduje się również wpływu na bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych.

W ramach przedmiotowej inwestycji inwestor przewiduje prace remontowe na dwóch obiektach zabytkowych: wiadukcie nad ul. Pułaskiego w Poznaniu w km 1,382 linii kolejowej i wiadukcie nad Wierzbakiem (ul. Kościelna) w km 2,194 linii kolejowej. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w *raporcie oś*, prace remontowe prowadzone będą pod nadzorem konserwatora zabytków. Ponadto, z *raportu oś* wynika, iż zaplanowane prace modernizacyjne, które wiąże się z prowadzeniem wykopów i ingerencją w przypowierzchniowe utwory ziemi nie będą prowadzone w miejscach lub na granicy zewidencjonowanych stanowisk archeologicznych.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęły uwagi i wnioski. Pisma w których zawarto uwagi zostały złożone przez: Centrum Zrównoważonego Transportu – pismo z 19.01.2015 r., pana Wojciecha Makowskiego – mail z 19.01.2015 r., pana Szymona Mikulskiego - mail z 19.01.2015 r. oraz przez Stowarzyszenie Lepsze Szamotuły – mail z 17.01.2015 r.

W pismach pana Wojciecha Makowskiego, pana Szymona Mikulskiego i Centrum Zrównoważonego Transportu wskazano konieczność uwzględnienia w decyzji następujących warunków:

- obowiązek rozmieszczenia na linii, stacji i innych posterunków ruchu umożliwiających zmianę toru jazdy pociągu nie rzadziej niż co 15 km z uwzględnieniem awaryjnych posterunków ruchu (w normalnym użytkowaniu zamkniętych, nieobsadzonych, gotowych do szybkiego uruchomienia w przypadku sytuacji nadzwyczajnych lub remontów) i nie rzadziej niż co 24 km uwzględniając wyłącznie posterunki stałe,
- obowiązek wyposażenia stacji: Rokietnica, Szamotuły, Wronki, Krzyż, Dobiegniew, Choszczno, Stargard Szczeciński, Szczecin Dąbie w min. 3 krawędzie peronowe dla umożliwienia wyprzedzania pociągów regionalnych przez międzywojewódzkie.
- obowiązek rozmieszczenia na linii, stacji wyposażonych w tory dodatkowe umożliwiający odstawienie pociągu towarowego do wyprzedzenia przez pociąg osobowy nie rzadziej niż co 25 km. W tym odległość między stacjami wyposażonymi w tory dodatkowe po tej samej stronie linii (parzystej lub nieparzystej) nie może być większa niż 35 km. Przy tym uwzględnia się, że na posterunku Kiekrz następuje zjazd ruchu towarowego z linii,

- obowiązek wyposażenia układu torowego stacji Szamotuły i Wronki dla aglomeracji poznańskiej oraz Stargard Szczeciński dla aglomeracji szczecińskiej w tory odstawcze dla odstawiania i zmiany kierunku jazdy pociągów aglomeracyjnych (szybkiej kolei miejskiej). Tory odstawcze powinny być zelektryfikowane, zlokalizowane za peronami patrząc od strony centrum aglomeracji i umożliwiać odstawianie co najmniej dwóch pociągów o długości 140 m każdy.
- obowiązek wykonania w ramach przedsięwzięcia nowych przystanków w Poznaniu: Poznań Jeżyce (km ok. 2,200) i Poznań Żeromskiego (km ok. 3,200),
- obowiązek rozbudowy odcinka linii w km ok. 1,3 - 2,9 do trzech torów,
- obowiązek rozbudowy linii na odcinku Stargard Szczeciński - Szczecin Dąbie do trzech lub czterech torów,
- obowiązek budowy toru przechodzącego bezkolizyjnie na wschodnią stronę linii nr 3 (Warszawa -Frankfurt) w rejonie km 1,2 - 1,6,
- obowiązek budowy nowego przystanku w Szamotulach - na północ od istniejącej stacji, w okolicach skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 184,
- obowiązek wprowadzenia rozstawu torów 4,5 m na odcinkach na których przewiduje się podniesienie prędkości do 160 km/h.
- obowiązek zachowania na stacjach torów wyjazdowych na linii obecnie nieeksploatowane: z Rokietnicy i Szamotuł - linie w kierunku Międzychodu, z Drawskiego Młynu - linia w kierunku Czarnkowa, z Choszczna linie w kierunku Kalisza Pomorskiego i Głazowa, Stargard Szczeciński -linia w kierunku Pyrzyce,
- obowiązek objęcia wszystkich przystanków i stacji monitoringiem telewizyjnym przemysłowej,
- obowiązek udostępnienia wszystkich istniejących i planowanych przejść podziemnych pod torami dla ruchu rowerowego - z zapewnieniem rowerzystom dojazdu do tuneli pochylniami,
- obowiązek wyposażenia wszystkich stacji i przystanków w infrastrukturę do parkowania lub przechowywania rowerów - stojaki rowerowe w kształcie odwróconej litery U, zadaszone,
- nakaz stosowania na stacjach i przystankach jako podstawowego sposobu pokonywania różnic wysokości dla komunikacji pieszej i rowerowej pochylni zamiast wind. Tylko w razie braku możliwości budowy pochylni można zastępować, a na stacjach z przystawianiem pociągów dalekobieżnych uzupełniać windami. Zakaz stosowania jako urządzeń mechanicznych do pokonywania różnic poziomów podnośników dla niepełnosprawnych, nakaz stosowania wind wyłącznie o napędzie elektrycznym,
- obowiązek podniesienia wysokości wszystkich peronów do wartości 76 cm ponad poziom główki szyny.

Ponadto, Stowarzyszenie Lepsze Szamotuły przedstawiło warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji, m.in.: przystosowanie stojaków na rowery i parkingu dla rowerów w obrębie stacji Szamotuły, budowa przystanku osobowego w północnej części miasta przy drodze 184, usprawnienie bezpiecznego przekraczania torowiska przez pieszych i rowerzystów w miejscach do tego przeznaczonych poprzez udostępnienie pochylni, istniejących przejść podziemnych, wiaduktów, wyposażenie stacji Szamotuły w min. 3 krawędzie peronowe dla umożliwienia wyprzedzania pociągów regionalnych przez międzywojewódzkie, monitoring stacji i przystanków osobowych.

Wskazane wyżej uwagi i wnioski dotyczą kwestii technicznych, bezpieczeństwa i atrakcyjności stacji i linii kolejowej. Należy zauważyć, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest związany zakresem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach i nałożenie na inwestora tego typu rozwiązań nie może być przedmiotem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec powyższego przedmiotowe uwagi nie zostały uwzględnione.

W pismach wskazano również obowiązek ochrony istniejących drzew, jeżeli tylko istnieje możliwość uniknięcia ich wycinki, obowiązek przeprowadzania wycinki drzew wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków a także obowiązek realizacji systemów odwodnienia w taki sposób, aby nie stanowiły pułapki dla drobnych kręgowców. W oparciu o przedstawiony do wniosku *raport oos* i biorąc pod uwagę przedmiotowe wnioski uznając, że przyczynią się one do minimalizacji presji na środowisko, organ wskazał w decyzji szereg warunków mając na celu ochronę środowiska przyrodniczego, m.in. znalazły się w niej zapisy dotyczące wycinki drzew, czy zastąpienia korytek krakowskich innymi płytszymi korytkami.

Kolejną propozycją zawartą w pismach złożonych w trakcie udziału społeczeństwa był obowiązek opracowania planu wykorzystania materiałów staroużytecznych, odzyskanych w trakcie robót modernizacyjnych i przygotowanie szczegółowego planu ich wykorzystania. Organ mając powyższe na uwadze, a także analizując proponowane w *raporcie oos* rozwiązania w tym względzie zważył co następuje. Zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami określoną w art. 17 ustawy o odpadach przygotowanie do ponownego użycia jest drugim po zapobieganiu powstawaniu odpadów sposobem postępowania z odpadami. Inwestor został zobowiązany do badania drewnianych podkładów kolejowych oraz tłucznia torowego na zawartość substancji niebezpiecznych i w miarę możliwości wykorzystywania tych materiałów w trakcie modernizacji. Uwzględniając wniosek dotyczący wykorzystania odpadów, organ zobowiązał inwestora do ponownego wykorzystania odpadów lub poddania tych odpadów, w pierwszej kolejności, innym formom odzysku. Nie przychylił się jednak do zobowiązania inwestora do opracowania planu wykorzystania materiałów odzyskanych, bowiem nie przewidują tego przepisy prawa. Jednakże należy zauważyć, że przygotowanie do ponownego użycia, jako rodzaj odzysku odpadów, leży w interesie samego inwestora. Pozwala bowiem na oszczędności związane z koniecznością zakupu mniejszej ilości nowych materiałów i pozwala ograniczyć koszty jakie musiałby ponieść w przypadku konieczności innego zagospodarowania tych odpadów.

Wniosek dotyczący zakazu używania określonych materiałów i wyrobów, w tym PVC i PU nie może być uwzględniony. Inwestor ma prawo dowolnie dobierać wyroby, które są dopuszczone do obrotu. Należy również zauważyć, iż prowadziłoby to do ograniczenia konkurencyjności i wykraczało poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto złożone uwagi dotyczyły również nakazu organizacji i prowadzenia prac w sposób minimalizujący uciążliwości dla użytkowników, w szczególności poprzez: kumulowanie prac, zapewnienie jak najkrótszej długości szlaków podlegających zamknięciom torowym czy szybkie tempo prac. Wyżej wskazane działania dotyczące organizacji i prowadzenia prac odnoszą się do minimalizacji uciążliwości dla pasażerów, które nie są przedmiotem rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

W złożonych pismach społeczeństwo zarzuciło, iż w *raporcie oos* nie przedstawiono szczegółowego opisu układu torowego linii, brak jest wskazanego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Ponadto, w złożonych uwagach opowiedziało się za realizacją wariantu Opcja 2. Należy zauważyć, że załączony *raport oos* został wykonany zgodnie z art. 66 *ustawy oos*. Zawierał zarówno informacje o układzie torowym, szczegółowo przedstawione w załączniku graficznym dołączonym do uzupełnienia z 15.12.2014 r., a także wariantowanie przedsięwzięcia. Inwestor w celu wyłonienia wariantu najkorzystniejszego dla środowiska przeprowadził ocenę wielokryterialną, w której poszczególnym elementom wyznaczył iloczyn wagi i oceny punktowej a następnie zsumował poszczególne wartości

składowych, odpowiadających poszczególnym elementom środowiska. Każdemu ocenianemu komponentowi środowiska/rodzajowi oddziaływania zostały przypisane wagi od 1-3. Każdy z analizowanych wariantów został oceniony w skali pięciopunktowej. Następnie obliczono dla każdego ocenianego komponentu iloczyn wagi i przyznanej oceny. Otrzymany wynik, dla każdego wariantu stanowi iloraz sumy iloczynów wagi i oceny oraz sumy ocenianych komponentów. Przy tak skonstruowanej ocenie punktowej najniższa ocena łączna odpowiada najkorzystniejszemu rozwiązaniu. Na wybór wariantu miały wpływ takie rodzaje oddziaływania jak: hałas, wibracje, emisje do powietrza, bezpieczeństwo, zanieczyszczenie, odpady, zmiana stosunków wodnych, zajętość terenu, stopień przekształcenia, zniszczenie mechaniczne, szlaki migracji, widok z linii kolejowej, widok na linię kolejową, zabytki analizowane w ramach poszczególnych komponentów środowiska: zdrowie i życie ludzi, wody podziemne, obszary chronione, warunki społeczne, geologia, gleby i powierzchnia ziemi, wody powierzchniowe, flora i siedliska, fauna, jakość powietrza, krajobraz, dobra kultury i dobra materialne. Warianty: Opcja 1 i Opcja 2 były do siebie zbliżone pod względem oddziaływania, a różnica wynikała z oddziaływania inwestycji na obszary chronione i szlaki migracji zwierząt. Zwiększenie prędkości na całym analizowanym odcinku linii, w tym na odcinku przebiegającym przez Puszcę Notecką i Puszczę Drawską, zgodnie z wariantem Opcja 2 będzie skutkowało znacznie większym zakresem prac modernizacyjnych i tym samym większymi zmianami w środowisku przyrodniczym. Ponadto zwiększy się znacząco efekt bariery i najprawdopodobniej ze względu na większą prędkość pociągów zwiększy się śmiertelność zwierząt na tym odcinku. W ten sposób inwestor wskazał, iż wariant Opcja 1 jest najbardziej korzystna dla środowiska. Inwestor wybrał również ten wariant do realizacji. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikała zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę wariant Opcja 1.

Ponadto, Centrum Zrównoważonego Transportu wskazało konieczność lokalizacji ekranów akustycznych, a także stosowania ekranów akustycznych niskich lub w przypadkach gdy jest to konieczne ekranów, wysokich złożonych również z przesł przeźroczystych. Należy zauważyć, że przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko nie wykazała konieczności wybudowania ekranów akustycznych. Wskazane zostały rozwiązania techniczne i organizacyjne ingerujące w samo źródło hałasu. Należy podkreślić, że jest to korzystniejsze rozwiązanie dla środowiska niż budowa sztucznych elementów zakłócających krajobraz, które w niektórych przypadkach budzą sprzeciw społeczny, a dodatkowo z upływem czasu mogą zmieniać swoje parametry akustyczne wpływające na ich skuteczność.

Stowarzyszenie Lepsze Szamotuły zasugerowało również wykorzystanie urządzeń odstraszenia zwierząt pomiędzy stacją Szamotuły i Pęckowo oraz wybudowanie odwodnienia na odcinku Pamiątkowo - Baborówko. Uwaga dotycząca budowy urządzeń odstraszenia zwierząt pomiędzy stacją Szamotuły i Pęckowo, ze względu na przekraczanie torowiska przez dzikie zwierzęta, nie została uwzględniona. Ze względu na utrzymanie dotychczasowej prędkości maksymalnej pociągów w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka oraz biorąc pod uwagę wyniki monitoringu śmiertelności zwierząt na przedmiotowym odcinku w latach 2007-2013 (średnio 7 kolizji rocznie) i ryzyko zwiększenia oddziaływania przedmiotowej linii jako bariery wskutek montażu urządzeń odstraszących, uznano, że nie ma uzasadnienia do zastosowania takiego środka minimalizującego. Natomiast uwaga dotycząca odwodnienia została uwzględniona. Organ w warunkach wskazał konieczność udrożnienia istniejących rowów odwadniających lub/i budowy nowych a także innych systemów odwadniających np. na stacjach kolejowych, realizowanych w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia.

Najbliższa odległość od granicy państwa, na zachodzie z Niemcami wynosi w linii prostej ok. 18 km. Zgodnie z posiadanym stanem wiedzy oraz wykonanymi obliczeniami potencjalnego rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego oraz hałasu w środowisku, związanymi z modernizacją oraz eksploatacją linii E59 jednoznacznie wynika, że ich zasięg jest relatywnie niewielki i nie osiągnie granic państwa. Również w stosunku do oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko wód powierzchniowych i podziemnych, nie wystąpią oddziaływania transgraniczne. Ze względu na zakres oddziaływania inwestycji oraz jego lokalizację od granic państwa, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej inwestycji oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o oś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oś.

Uwzględniając powyższe, stwierdza się, iż realizacja przedsięwzięcia nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, jeśli spełnione będą warunki określone w raporcie o oś oraz w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 ustawy o oś organ podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wniesione za pośrednictwem tut. organu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załączniki do decyzji:

nr 1 - charakterystyka przedsięwzięcia

Załączono dowód wpłaty opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za złożenie dokumentu stwierdzającego udzielenie pełnomocnictwa w kwocie odpowiednio 205 zł i 51 zł, na podstawie art. 1 ust 1 pkt 1) lit. a) i pkt 2 oraz art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2014 r. poz. 1628 j.t. ze zm.).

Otrzymują:

- I. Strony postępowania, pełnomocnicy:
 1. Krzysztof Kręćproch ul. Spychalskiego 13/112 45-015 Opole
 2. Strony zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego
- II. aa

Do wiadomości:

- I. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu, ul. Noskowskiego 23 61-705 Poznań
- II. Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie, ul. Spedytorska 6/7 70-632 Szczecin
- III. Lubuski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim, ul. Mickiewicza 12b 66-400 Gorzów Wlkp.
- IV. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim ul. Jagiellończyka 8 66-400 Gorzów Wielkopolski
- V. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie ul. Teofila Firlika 20 71-637 Szczecin

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

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.25, z dnia 15.05.2015 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystykę przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, sporządzono na podstawie przedstawionego raportu o oddziaływaniu na środowisko i uzupełnień.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie linii wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1594 j.t. ze zm.) poprzez modernizację magistralnej linii kolejowej E59 łączącej Poznań ze Szczecinem przez stacje Szamotuły, Wronki, Krzyż, Choszczno i Stargard Szczeciński. Inwestycja położona jest w granicach trzech województw: wielkopolskiego na odcinku od km 0,000 do km 87,820, lubuskiego na odcinku od km 87,820 do km 109,730 i zachodniopomorskiego, na odcinku od km 109,730 do km 197,540. W granicach województwa wielkopolskiego przewidziany do modernizacji odcinek linii przechodzi przez: miasto Poznań; powiat poznański: gmina Rokietnica; powiat szamotulski, gminy: Szamotuły, Obrzycko i Wronki; powiat czarnkowsko-trzecieński, gminy: Wieleń, Drawsko i Krzyż Wlkp. W granicach województwa lubuskiego przewidziany do modernizacji odcinek linii przechodzi przez: powiat strzelecko-dreźnieński, gminy: Drezdenko i Dobiegniew. W granicach województwa zachodniopomorskiego przewidziany do modernizacji odcinek linii przechodzi przez: powiat choszczeński, gminy: Bierzwnik, Krzęcin i Choszczno; powiat stargardzki, gminy: Dolice, Stargard Szczeciński, Kobylanka, miasto Stargard Szczeciński, miasto Szczecin. Przedmiotowa linia E59 jest objęta „Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych” (AGC), a także stanowi element Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Modernizacja linii ma na celu jej dostosowanie do wymagań transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości. Przedsięwzięcie realizowane będzie w wariancie Opcja 1.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, polegająca na przystosowaniu infrastruktury linii kolejowej do prędkości $V_{max}=160$ km/h dla pociągów pasażerskich z wyjątkiem odcinka Wronki – Dobiegniew, gdzie zostanie utrzymana prędkość 120 – 130 km/h. W ramach modernizacji zaplanowano m.in. przebudowę nawierzchni torowej (wymiany podtorza, wymiany podkładów, wymiany rozjazdów i skrzyżowań torów, wzmocnienia podtorza, wymiany szyn, odwodnienia podtorza, korekty luków, korekty pochyłych skarp), modernizację, budowę, przebudowę lub remont obiektów inżynierskich (w tym mostów, wiaduktów, przepustów, przejścia dla pieszych i innych), modernizację, budowę lub przebudowę przejazdów i dróg równoległych, odbudowę odwodnienia podtorza (oczyszczenia rowów, budowa nowych), rozbiórkę lub modernizację obiektów kubaturowych i małej architektury, modernizację sieci trakcyjnej i powrotnej w tym również słupów trakcyjnych, modernizację układu zasilania sieci trakcyjnej w tym podstacji i kabin sekcyjnych oraz linii zasilających, modernizację linii układów nietrakcyjnych, modernizację urządzeń elektroenergetycznych do 1kV, modernizację urządzeń SRK (sterowania ruchem kolejowym) i DSAT, modernizację infrastruktury telekomunikacyjnej, modernizację systemu ERTMS, modernizację obiektów obsługi podróżnych w tym przebudowę, budowę lub remont peronów, dojść do peronów na stacjach i przystankach osobowych, wycinkę zieleni. Ponadto, zastosowane zostaną rozwiązania minimalizujące oddziaływanie linii na środowisko, m.in. wymiana zużytego podtorza i podkładów kolejowych, budowa nowych przejść dla zwierząt oraz dostosowanie istniejących obiektów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

Rodzaj technologii

W ramach inwestycji zakłada się gruntowną przebudowę istniejących odcinków dwutorowej linii kolejowej. Minimalny rozstaw torów szlakowych projektuje się na 4,00 m. Minimalny rozstaw torów głównych na posterunkach przyjęto na 4,50 m. Przewidziana została wymiana nawierzchni całej linii 351 (E59). Z wymiany nawierzchni zostaną wyłączone odcinki nieprzewidziane do modernizacji, a także te odcinki, gdzie nawierzchnia była wymieniana stosunkowo niedawno lub jest przewidziana do wymiany w zaplanowanych już robotach. Dotyczy to również torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowych na stacjach.

Na całym odcinku objętym przedsięwzięciem zakłada się nawierzchnię torową podsypkową z szynami bezстыkowymi i podkładami strunobetonowymi. Zastosowanie podkładów z drewna twardego przewiduje się ograniczyć tylko do odcinków, na których jest to niezbędne ze względów technologicznych.

Przebudowa podtorza polegać będzie na wbudowaniu warstwy ochronnej w celu uzyskania na powierzchni torowiska odpowiedniego modułu odkształcenia zgodnego z obowiązującymi przepisami i normami. W celu zabezpieczenia przenikania frakcji gruntu rodzimego do warstw podtorza przewiduje się na całej długości odcinka objętego robotami ułożenie geowłókny (funkcja separacyjna a niewzmocniająca). Grupy robót związanych z podtorzem kolejowym obejmą:

- zapewnienie prawidłowego odwodnienia budowli ziemnych i peronów przez wykonanie rowów i drenaży wgłębnych oraz odwodnienia powierzchniowego łącznie z odwodnieniem peronów. Zakłada się budowę nowych rowów na łącznej długości około 20 km licząc łącznie długość rowów z obu stron toru, oraz czyszczenie rowów na łącznej długości około 130 km licząc łącznie długość rowów z obu stron toru,
- wzmocnienie górnej warstwy podtorza dla spełnienia wymogu uzyskania właściwego modułu wytrzymałości na całej długości odcinka linii E59 objętego przedsięwzięciem, z zabudową warstwy ochronnej oraz w wybranych lokalizacjach zastosowaniem geosyntetyków lub palowania.

W przypadku posterunków ruchu i posterunków osobowych zakres prac obejmował będzie w szczególności przebudowę układu torowego, wymianę nawierzchni, rozjazdów i skrzyżowań torów. Przewiduje się zastosowanie rozjazdów o większych promieniach i mniejszych skosach niż obecnie (np. R1200-1:18,5, R500-1:12), co ograniczy potrzebę hamowań i rozruchów, spowodowanych koniecznością zmniejszenia prędkości przy jeździe na kierunek zwrotny rozjazdu, przyczyniając się do zmniejszenia hałasu oraz zużycia energii.

Przebudowa przystanków osobowych oznacza zasadniczo wybudowanie dwóch peronów jednokrawędziowych o długości 200 m i szerokości ok. 5 m, w układzie naprzemianległym. Zakłada się ujednolicenie wysokości peronów na całej długości odcinka objętego przedsięwzięciem. Dopuszcza się niewielkie korekty lokalizacji przystanków w stosunku do obecnej, spowodowane względami technologicznymi.

W tabeli 1 przedstawiono wykaz posterunków ruchu oraz przystanków osobowych, na których planowane są prace budowlane.

Tabela 1. Wykaz posterunków ruchu i przystanków osobowych

L.P.	Nazwa i docelowa funkcja	Km osi /stan istniejący/
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE		
1.	Stacja Poznań Główny	0+000
2.	Posterunek odgałęźny Poznań POD	2+898

3.	Posterunek odgaleźny i przystanek osobowy Poznań Wola	6+551
4.	Posterunek odgaleźny i przystanek osobowy Kiekrz	12+909
5.	Stacja Rokietnica	17+743
6.	Przystanek osobowy Pamiątkowo	24+254
7.	Przystanek osobowy Baborówko	29+004
8.	Stacja Szamotuły	33+040
9.	Posterunek odgaleźny i przystanek osobowy Pęckowo	42+387
10.	Stacja Wronki	51+109
11.	Posterunek odgaleźny i przystanek osobowy Mokrz	59+464
12.	Stacja Miały	70+118
13.	Przystanek osobowy Drawski Młyn	78+005
14.	Stacja Krzyż	83+728
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE		
15.	Przystanek osobowy Drawiny	90+125
16.	Stacja Podlesiec	97+148
17.	Przystanek osobowy Mierzęcin Strz.	100+813
18.	Stacja Dobiegniew	106+651
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE		
19.	Stacja Bierzwnik	115+364
20.	Przystanek osobowy Rębusz	120+994
21.	Stacja Słonice	127+315
22.	Przystanek osobowy Stary Klukom	133+638
23.	Stacja Choszczno	138+740
24.	Przystanek osobowy Ziemomysł	145+728
25.	Stacja Dolice	152+868
26.	Przystanek osobowy Morzyca	157+291
27.	Posterunek odgaleźny i przystanek osobowy Kolin	160+940
28.	Przystanek osobowy Strzebielowo Pyrz.	162+997
29.	Przystanek osobowy Witkowo Pyrz.	166+380
30.	Stacja Stargard Szczeciński	173+305
31.	Przystanek osobowy Grzędzice	178+009
32.	Przystanek osobowy Miedwiecko	181+311
33.	Stacja Reptowo	185+715
34.	Przystanek osobowy Szczecin Zdunowa	192+264
35.	Stacja Szczecin Dąbie	198+491

Obiekty inżynieryjne

W tabeli 2 przedstawiono istniejące obiekty inżynieryjne. Zakres prac dla tych obiektów obejmuje: remonty bieżące, remonty generalne, rozbiórki istniejących obiektów, rozbiórki i odbudowę obiektów w istniejącej lokalizacji.

W ramach modernizacji nie przewiduje się prowadzenia prac modernizacyjnych na istniejących obiektach inżynierskich zlokalizowanych nad linią kolejową.

Tabela 2. Zakres modernizacji istniejących obiektów inżynieryjnych.

Lp.	km istniejący	km projektowany	Nazwa obiektu stan istniejący /projektowany (w przypadku zmiany)	Stan projektowany
1	2	3	4	5
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE				
1	1,382	1,389	wiadukt	Remont generalny (pod nadzorem konserwatora zabytków).
2	1,625	1,633	wiadukt	Remont generalny.
3	2,194	2,194	wiadukt	Remont generalny (pod nadzorem konserwatora zabytków).
4	3,136	3,137	wiadukt	Remont generalny.
5	-	4,965	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.

6	5,695	5,695	przepust	Rozbiórka obiektu.
7	6,991	6,992	przepust	Rozbiórka obiektu.
8	11,066	11,067	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
9	11,356	11,357	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
10	-	-11,500	przepust	Budowa nowego obiektu.
11	11,635	11,637	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
12	11,911	11,906	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
13	12,802	12,803	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
14	-	12,877	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
15	13,372	13,373	przepust	Remont generalny.
16	14,213	14,212	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
17	14,432	14,430	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
18	14,813	14,811	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
19	15,108	15,106	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
20	15,351	15,350	przepust	Remont generalny.
21	16,112	16,112	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
22	17,453	17,453	przepust	Rozbiórka obiektu. Budowa kanalizacji.
23	-	17,637	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
24	18,251	18,251	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
25	19,723	19,724	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
26	20,023	20,023	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
27	20,772	20,773	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
28	23,215	23,217	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
29	-	-26,850	przepust	Budowa nowego obiektu.
30	27,720	27,711	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
31	27,856	27,855	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
32	29,025	29,026	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
33	30,308	30,309	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
34	31,325	31,327	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
35	-	33,000	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
36	33,567	33,570	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
37	34,098	34,100	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
38	35,838	35,840	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
39	37,020	37,020	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
40	39,046	39,048	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
41	41,568	41,570	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
42	42,474	42,484	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
43	43,105	43,101	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
44	45,148	45,150	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
45	46,265	46,266	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
46	47,190	47,192	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
47	48,366	48,369	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
48	48,657	48,660	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
49	48,758	48,760	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
50	49,522	49,525	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
51	49,963	49,966	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
52	50,602	50,606	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
53	-	51,185	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
54	51,899	51,902	wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
55	52,215	52,218	wiadukt	Remont generalny.
56	52,462	52,460	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
57	53,135	53,123	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
58	53,877	53,876	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
59	55,438	55,436	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
60	56,181	56,181	przepust	Rozbiórka obiektu. Budowa urządzenia melioracyjnego (2 studnie po przeciwnych stronach toru połączone rurą).
61	56,671	56,669	przepust	Rozbiórka obiektu. Budowa urządzenia

				melioracyjnego (2 studnie po przeciwnych stronach toru połączone rurą).
62	58,686	58,685	przepust	Rozbiórka obiektu.
63	60,038	60,037	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
64	-	-69,500	wiadukt	Budowa nowego obiektu.
65	69,610	69,609	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
66	-	-69,700	przepust	Budowa nowego obiektu.
67	70,228	70,224	przepust	Remont generalny.
68	76,625	76,625	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
69	78,560	78,560	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
70	79,654	79,667	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
71	79,726	79,736	przepust	Rozbiórka obiektu.
72	80,249	80,249	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
73	81,920	81,945	przepust	Remont generalny.
74	82,205	82,225	przepust	Remont generalny.
75	82,728	82,743	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
76	-83,750	83,793	kładka	Brak robót.
77	84,109	84,128	przepust	Rozbiórka obiektu pod grupą torów linii Nr 351 a następnie odbudowa.
78	85,326	85,327	wiadukt	Remont bieżący.
79	85,506	85,510	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
80	85,748	85,750	wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
81	86,088	86,089	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
82	86,364	86,365	wiadukt	Remont bieżący.
83	87,291	87,284	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
84	87,470	87,468	wiadukt	Remont bieżący.
85	87,581	87,580	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE				
86	87,821	87,822	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
87	88,978	88,978	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
88	89,250 (wg wykazu ZLK Szczecin), 89,248 (wg karty)	89,250	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
89	90,511	90,512	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
90	-	-90,650	przepust	Budowa nowego obiektu.
91	-	-91,400	przepust	Budowa nowego obiektu.
92	91,936	91,935	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
93	-	-92,200	przepust	Budowa nowego obiektu.
94	-	-93,320	przepust	Budowa nowego obiektu.
95	-	-94,400	przepust	Budowa nowego obiektu.
96	96,090	96,089	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
97	96,995	96,993	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
98	97,747	97,748	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
99	-	-99,700	przepust	Budowa nowego obiektu.
100	101,356	101,367	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
101	102,737	102,738	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
102	103,414	103,414	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
103	105,050	105,051	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
104	105,244	105,246	wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
105	105,406	105,408	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
106	-	106,690	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
107	107,203	107,202	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
108	107,591	107,589	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
109	107,914	107,914	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
110	108,289	108,287	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE				
111	-	-109,750	przepust	Budowa nowego obiektu.
112	111,000	111,000	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
113	112,161	112,160	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
114	113,870	113,860	przepust/most	Budowa nowego obiektu.
115	117,101	117,102	przepust	Remont bieżący.
116	117,674	117,674	przepust	Remont bieżący.
117	-	-117,830	przepust	Budowa nowego obiektu.
118	118,805	118,806	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
119	120,478	120,457	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
120	121,849	121,852	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
121	123,013	123,009	przepust	Remont generalny. Montaż półek dla zwierząt.
122	124,411	124,411	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
123	125,833 (wg wykazu ZLK Szczecin), 125,834 (wg karty)	125,833	przepust	Remont generalny.
124	126,666	126,666	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
125	127,466	-	przepust	Brak robót
126	128,068	128,068	przepust	Remont bieżący.
127	128,460	128,460	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
128	129,478	129,478	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
129	130,056	130,056	przepust	Rozbiórka głowic. Pozostałe elementy należą do urządzeń melioracyjnych i nie przewiduje się ich modernizacji.
130	131,271	131,271	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
131	132,421 (wg wykazu ZLK Szczecin), 132,422 (wg karty)	132,421	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
132	133,797	133,797	przepust	Remont bieżący. Udrożnienie cieku.
133	135,456	135,456	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
134	137,148	137,148	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
135	137,962	137,962	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
136	138,699	138,700	kładka	Rozbiórka obiektu.
137	-	138,790	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
138	139,230	139,230	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
139	139,471	139,471	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
140	-	-140,700	przepust	Budowa nowego obiektu.
141	-	-140,850	przepust	Budowa nowego obiektu.
142	141,138	141,134	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
143	141,980	141,981	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
144	142,730	142,731	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
145	143,749	143,749	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
146	144,710	144,710	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
147	145,225	145,224	przepust	Remont bieżący.
148	145,992	145,992	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
149	146,805	146,802	przepust	Remont bieżący.
150	147,349	147,348	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
151	148,357	148,356	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.

152	148,622 (wg wykazu ZLK Szczecin), 148,620 (wg karty)	148,619	przepust	Remont bieżący. Dobudowa pól dla zwierząt.
153	149,608	149,607	przepust	Remont bieżący.
154	149,853	149,851	przepust	Remont bieżący.
155	150,827	150,823	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
156	151,397	151,396	przepust	Remont bieżący.
157	152,098 (wg wykazu i karty) 152,008 (wg wizji w terenie i pomiaru z mapy)	151,998	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
158	152,418	152,417	przepust	Remont bieżący.
159	153,396	153,396	przepust	Remont generalny.
160	154,103	154,102	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
161	154,413	154,412	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
162	155,256	155,255	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
163	155,658	155,654	przepust	Remont bieżący.
164	156,420	156,422	przepust	Remont bieżący.
165	157,038	157,038	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
166	-	-157,900	przepust	Budowa nowego obiektu.
167	158,169	158,169	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
168	159,375	159,375	przepust	Remont bieżący.
169	159,813	159,811	przepust	Remont bieżący. Udrożnienie rowu.
170	160,341	160,340	przepust/wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
171	160,780	160,780	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
172	162,908	162,908	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
173	-	-163,645	przepust	Budowa nowego obiektu.
174	163,793	163,795	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
175	165,003	165,004	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
176	166,475	166,476	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
177	167,008 (wg wykazu ZLK Szczecin), 167,011 (wg karty)	167,009	przepust	Remont bieżący.
178	168,079	168,079	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
179	168,400	168,400	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
180	168,462	168,461	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
181	169,969	169,969	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
182	170,862	-	przepust	Brak robót
183	171,058 (wg wykazu ZLK Szczecin), 171,061 (wg kart)	171,059	przepust	Remont bieżący.
184	171,927	171,927	wiadukt	Remont generalny.
185	172,551	172,550	wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
186	173,171	173,177	ściana oporowa	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
187	173,195	173,197	ściana oporowa	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
188	173,197	173,197	wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.

189	173,207	173,193	ściana oporowa	Rozbiórka obiektu.
190	173,246	173,224	ściana oporowa	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
191	-	173,215	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
192	173,267	173,267	przejście pod torami	Rozbiórka obiektu.
193	173,756	173,761	ściana oporowa	Remont generalny lub rozbiórka i budowa nowego obiektu.
194	173,760	173,767	ściana oporowa	Remont generalny lub rozbiórka i budowa nowego obiektu.
195	173,773	173,774	ściana oporowa	Remont generalny lub rozbiórka i budowa nowego obiektu.
196	173,781	173,770	wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
197	174,267	174,264	przepust	Rozbiórka obiektu. Budowa kanalizacji.
198	174,434	174,432	kładka	Rozbiórka obiektu.
199	174,977	174,979	wiadukt	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
200	176,092	176,092	przepust	Rozbiórka obiektu. Budowa kanalizacji.
201	177,700	177,695	przepust	Rozbiórka obiektu. Budowa kanalizacji.
202	178,711	-	przepust	Brak robót
203	180,513	180,513	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
204	181,207	181,207	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
205	181,989	181,990	przepust	Remont bieżący. Dobudowa pól dla zwierząt.
206	185,134	185,134	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
207	-	185,488	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
208	185,754	185,774	przepust/most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
209	188,767	188,768	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
210	-	192,368	przejście pod torami	Budowa nowego obiektu.
211	193,661	193,660	przepust	Remont bieżący.
212	194,466	194,465	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
213	194,678	194,678	przepust	Remont bieżący.
214	194,893	194,895	przepust	Remont bieżący.
215	195,523	195,522	przepust	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.
216	195,722	195,721	most	Rozbiórka i budowa nowego obiektu.

W tabeli wskazano kilometrąz istniejący oraz projektowany. Kilometrąz projektowany może ulec zmianie na etapie dalszych prac projektowych. Zmiana kilometrąz obiektów nie będzie polegać na zmianie miejsca ich usytuowania w terenie tylko na zmianie kilometrąz w związku np. z korektą łuków (wydłużenie lub skrócenie długości linii).

Przejazdy kolejowe i drogi równoległe

Na odcinku objętym opracowaniem znajdują się 83 przejazdy, w tym 81 przejazdów użytku publicznego oraz 2 przejazdy użytku niepublicznego.

Przewiduje się budowę nowych przejazdów, modernizację lub likwidację istniejących przejazdów. W ramach modernizacji możliwa jest również zmiana kategorii przejazdów. Przyjęty zakres prac przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Wykaz przejazdów kolejowych, wraz z zakresem prac

Lp.	Km	Istniejąca kat. przejazdu	Zakres prac
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE			
1	4,966	E	Likwidacja
2	6,394	-	Budowa przejścia pod torami dla pieszych.
3	7,747	A	Modernizacja.
4	9,526	C	Modernizacja.
5	11,948	A	Modernizacja. Modernizacja jezdni w obrębie skrzyżowań przy przejeździe.
6	13,287	A	Modernizacja. Modernizacja jezdni w obrębie

			skrzyżowań przy przejeździe.
7	14,059	F	Likwidacja.
8	14,521	C	Modernizacja.
9	14,891	C	Likwidacja.
10	15,650	C	Likwidacja.
11	17,833	A	Modernizacja.
12	18,587	A	Modernizacja.
13	19,873	C	Modernizacja.
14	22,091	C	Modernizacja.
15	24,436	B	Modernizacja.
16	25,393	C	Modernizacja.
17	28,996	D	Modernizacja.
18	30,515	F	Likwidacja.
19	30,967	C	Modernizacja.
20	33,282	A	Modernizacja.
21	33,485	A	Modernizacja.
22	34,318	A	Modernizacja.
23	34,877	A+C	Modernizacja.
24	36,151	D	Likwidacja.
25	37,610	C	Modernizacja.
26	38,652	D	Likwidacja.
27	40,122	C	Modernizacja.
28	41,212	D	Likwidacja.
29	42,335	A	Modernizacja.
30	44,640	C	Modernizacja.
31	45,233	C	Likwidacja.
32	47,433	C	Modernizacja.
33	49,193	A	Modernizacja.
34	51,467	A	Modernizacja.
35	52,955	D	Likwidacja.
36	53,959	B	Modernizacja. Modernizacja jezdni w obrębie skrzyżowań przy przejeździe.
37	55,954	D	Modernizacja.
38	57,739	C	Modernizacja.
39	59,608	B	Modernizacja.
40	60,442	C	Modernizacja.
41	69,345	A	Modernizacja.
42	70,198	A	Modernizacja.
43	72,366	C	Modernizacja.
44	73,416	C	Modernizacja.
45	76,489	A	Modernizacja.
46	77,176	A	Modernizacja.
47	78,306	A	Modernizacja. Modernizacja jezdni w obrębie skrzyżowań przy przejeździe.
48	81,330	C	Modernizacja.
49	82,435	A	Likwidacja.
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE			
50	88,405	C	Likwidacja.
51	89,099	A	Modernizacja.
52	90,074	A	Modernizacja.
53	94,651	C	Modernizacja.
54	97,230	A	Modernizacja.
55	100,472	E	Likwidacja.
56	100,813	B	Modernizacja.
57	106,413	A	Modernizacja.
58	107,233(107,227)	A	Modernizacja.
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE			
59	115,326	A	Modernizacja.

	(115,328)		
60	120,994	A	Modernizacja.
61	124,150	C	Modernizacja.
62	125,820	C	Likwidacja.
63	127,288	A	Modernizacja.
64	129,786	B	Modernizacja.
65	133,633	A	Modernizacja.
66	136,639	A	Likwidacja.
67	137,400	-	Budowa nowego z uwagi na likwidację przejazdu w km 137+535.
	137,535	A	Likwidacja.
68	142,687	C	Modernizacja.
69	145,728	B	Modernizacja.
70	153,088	A	Modernizacja.
71	157,291	C	Modernizacja.
72	160,925	A+TVU	Modernizacja.
73	163,057	C	Modernizacja.
74	165,443 (165,450)	B	Modernizacja. Zmiana kąta skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej oraz zmiana układu geometrycznego skrzyżowań dojazdowych do przejazdu.
	166,297	C	Likwidacja.
75	166,379	-	Budowa nowego z uwagi na likwidację przejazdu w km 166,297.
76	168,202	C	Modernizacja.
77	178,013 (178,014)	B	Modernizacja.
78	181,288	C	Modernizacja.
79	184,272	A+TU	Likwidacja.
80	185,740	A	Modernizacja.
81	192,083	B	Modernizacja.
82	192,512	E+TVU	Likwidacja.
83	193,298	B	Likwidacja.

W tabeli wskazano kilometraż projektowany. Kilometraż projektowany może ulec zmianie na etapie dalszych prac projektowych. Zmiana kilometrażu obiektów nie będzie polegać na zmianie miejsca ich usytuowania w terenie tylko na zmianie kilometrażu w związku np. z korektą luków (wydłużenie lub skrócenie długości linii).

W przypadku konieczności likwidacji przejazdu wybudowane zostaną lub zmodernizowane drogi równoległe do linii kolejowej E59. Wykaz projektowanych i modernizowanych dróg przedstawiono w tabeli 4, a wykaz projektowanych ciągów pieszo-rowerowych w tabeli 5.

Tabela 4. Wykaz projektowanych i modernizowanych dróg

Lp.	Oznaczenie	km początku	km końca	Lokalizacja względem linii [P-prawa str. L-lewa str.]	Opcja wykonania	Rodzaj nawierzchni
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE						
1	DD1	14,057	16,341	P	Nowa droga	Bitumiczna
2	DD10	24,436	24,620	P	Modernizacja	Utrwazono - żwirowa
3	DD2	30,522	30,958	L	Modernizacja	Utrwazona - żwirowa
4	DD3	44,638	45,239	P	Nowa droga	Bitumiczna
5	DD4	52,542	52,960	L i P	Modernizacja	Bitumiczna

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE						
6	DD5	88,399	89,091	L	Nowa droga	Bitumiczna
7	DD6	88,403	89,105	P	Modernizacja / Nowa droga	Bitumiczna
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE						
8	DD12	116,388	116,780	P	Nowa droga	Utwardzono - żwirowa
9	DD7	136,601	137,542	L	Modernizacja / Nowa droga	Bitumiczna
10	DD8	136,961	137,425	P	Modernizacja / Nowa droga	Bitumiczna
11	DD11	163,062	163,164	L	Modernizacja	Utwardzono - żwirowa
12	DD9	184,278	185,744	P	Modernizacja / Nowa droga	Bitumiczna
13	DD13	185,431	185,715	L	Nowa droga	Bitumiczna (253m) + utwardzono - żwirowa (33m)

Tabela 5. Wykaz projektowanych ciągów pieszo-rowerowych

Lp.	Km	Długość [m]	Lokalizacja względem linii [P-prawa str., L-lewa str.]	Opcja wykonania	Rodzaj nawierzchni	Szerokość [m]
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE						
1	4,996	138	L i P	Nowy ciąg pieszo-rowerowy - dowiązanie do istniejącej drogi	Z kostki betonowej lub bitumiczna	6
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE						
2	192,368	223	L i P	Nowy ciąg pieszo-rowerowy - dowiązanie do istniejącej drogi	Z kostki betonowej lub bitumiczna	6

Rozbiórka obiektów kubaturowych i małej architektury

W ramach przedsięwzięcia zakłada się rozbiórkę zbędnych i kolidujących budynków i budowli. W tabeli 6 zestawiono obiekty kubaturowe i małej architektury, wstępnie wskazane do rozbiórki na odcinku projektowym trasy E59.

Tabela 6. Wykaz obiektów kubaturowych i małej architektury wskazanych do rozbiórki

Lp.	Km	Stacja	Nazwa obiektu	Stan projektowany
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE				
1	3,237	Post. odg. Poznań Jeżyce POD	Budynek Posterunku Odgałęźnego – Poznań Jeżyce POD	Rozbiórka
2	7,46	Stacja Poznań Wola	Nastawnia wykonawcza PWd1	Rozbiórka
3	12,098	Kiekrz	Budynek SKP	Rozbiórka
4	13,298	Kiekrz	Nastawnia dysponująca „Ki” + magazyny i automatyka	Rozbiórka
5	17,837	Rokietnica	Nastawnia Ro + przekaznikownia	Rozbiórka
6	18,600	Rokietnica	Posterunek I9	Rozbiórka
7	32,250	Szamotoły	Budynek nastawni Sa	Rozbiórka
8	32,250	Szamotoły	Przekaznikownia	Rozbiórka
9	32,967	Szamotoły	Budynek mieszkalny	Rozbiórka
10	32,989	Szamotoły	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
11	32,325	Szamotoły	Budynek posterunku SKP	Rozbiórka
12	33,582	Szamotoły	Budynek mieszkalny jednorodzinny	Rozbiórka

Lp.	Km	Stacja	Nazwa obiektu	Stan projektowany
13	34,880	Szamotoły	Dróżnik Al. 1-go maja	Rozbiórka
14	43,064	Pęckowo	Budynek nastawni Pk	Rozbiórka
15	49,194	Wronki	Budynek dróżnika „50”	Rozbiórka
16	50,623	Wronki	Nastawnia dysponująca „Wr” + magazyny i automatyka	Rozbiórka
17	50,623	Wronki	Przekaznikownia	Rozbiórka
18	50,847	Wronki	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
19	50,863	Wronki	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
20	50,871	Wronki	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
21	50,878	Wronki	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
22	50,880	Wronki	Budynek mieszkalny	Rozbiórka
23	50,887	Wronki	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
24	50,897	Wronki	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
25	50,92	Wronki	Warsztat	Rozbiórka
26	51,095	Wronki	Rampa	Rozbiórka
27	51,124	Wronki	Hala	Rozbiórka
28	51,447	Wronki	Budynek SKP	Rozbiórka
29	69,345	Miały	Budynek posterunku SKP Miały	Rozbiórka
30	70,110	Miały	Przekaznikownia	Rozbiórka
31	77,300	Drawski Młyn	Nastawnia dysponująca „DM”	Rozbiórka
32	78,336	Drawski Młyn	Budynek SKP	Rozbiórka
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE				
33	106,425	Dobiegniew	Budynek posterunku Skp	Rozbiórka
34	107,326	Dobiegniew	Budynek nastawni Dg	Rozbiórka
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE				
35	120,996	Rębusz	Budynek nastawni „Rb”	Rozbiórka
36	136,639	Choszczno	Budynek dróżnika przejazdowego	Rozbiórka
37	137,599	Choszczno	Posterunek SKP w dawnej nastawni	Rozbiórka
38	138,978	Choszczno	Nastawnia dysponująca „Cz”	Rozbiórka
39	152,320	Dolice	Nastawnia dysponująca „Do”	Rozbiórka
40	153,105	Dolice	Budynek nastawni wyk. „P-1”	Rozbiórka
41	160,155	Kolín	Budynek nastawni Ko	Rozbiórka
42	160,989	Kolín	Budynek gospodarczy	Rozbiórka
43	160,800	Kolín	Rampa – likwidacja	Rozbiórka
44	173,196	Stargard Szczeciński	Budynek kiosku	Rozbiórka
45	173,221	Stargard Szczeciński	Plac betonowy ze ścianą oporową	Rozbiórka
46	173,233	Stargard Szczeciński	Budynek usługowy	Rozbiórka
47	173,855	Stargard Szczeciński	Budynek nastawni Sr	Rozbiórka
48	174,695	Stargard Szczeciński	Budynek nastawni Sr1	Rozbiórka
49	181,175	p.o. Miedwiecko	Poczekalnia letnia na peronie nr 2	Rozbiórka
50	195,939	Szczecin Dąbie rejon SDA	Budynek nastawni SDA	Rozbiórka

Modernizacja sieci trakcyjnej i powrotnej

Z uwagi na stan techniczny sieci trakcyjnej, wymagania stawiane przez układ zasilania oraz zakres prac budowlanych układu torowego, przewiduje się całkowitą wymianę istniejącej sieci trakcyjnej w torach szlakowych i zasadniczych oraz większość sieci w torach dodatkowych, wymiana dotyczy wszystkich elementów sieci w tym konstrukcji wsporczych.

Modernizacja układu zasilania sieci trakcyjnej

Modernizacja zasilania elektrotrakcyjnego obejmuje:

- zwiększenie mocy zainstalowanych w podstacjach trakcyjnych,
- wymianę zespołów prostownikowych łącznie z filtrami na całej linii,
- budowę podstacji trakcyjnych z zasilaniem,
- remont, przebudowę podstacji trakcyjnych,
- gruntowną modernizację lub wymianę rozdzielni SN i DC w podstacjach trakcyjnych i kabinach sekcyjnych,
- przebudowę linii zasilaczy trakcyjnych,
- przebudowę kabli powrotnych,
- przebudowę obwodów sterowania, automatyki, pomiarów i potrzeb własnych.

Modernizacja układów nietrakcyjnych

W ramach modernizacji nastąpi przebudowa sieci LPN i pozostałych urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej. Modernizacja poszczególnych obiektów elektroenergetycznych będzie przeprowadzona w połączeniu z przebudową układu torowego, sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym wymuszających fazy etapowania robót.

Modernizacja urządzeń elektroenergetycznych do 1kV

W ramach modernizacji nietrakcyjnych urządzeń elektroenergetycznych przewiduje się:

- budowę zasilania dla nowych urządzeń srk,
- przebudowę urządzeń elektroenergetycznych,
- usunięcie kolizji istniejących energetycznych linii z przebudową układu torowego.

Modernizacja urządzeń SRK (sterowania ruchem kolejowym) i DSAT

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie nowoczesnych komputerowych systemów i urządzeń srk stacyjnych i liniowych, nowoczesnych komputerowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych, nowoczesnych komputerowych systemów zdalnego sterowania oraz nowoczesnych komputerowych urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT).

Modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie nowoczesnych urządzeń teletechnicznych stacyjnych oraz liniowych - cyfrowych z redundancją i protekcją polegającą na tworzeniu torów transmisji cyfrowej alternatywnych w oparciu o projektowaną infrastrukturę teletechniczną liniową dla odcinka linii E59 Poznań – Szczecin. Przewiduje się także organizację dwóch, jednego w Poznaniu i jednego w Stargardzie Szczecińskim (LCS) Lokalnych Centrów Sterowania. W ramach planowanych Lokalnych Centrów Sterowania (LCS) przewiduje się przebudowę budynku nastawni dysponującej w Poznaniu wraz z budową przyłączy oraz budowę w Stargardzie Szczecińskim nowego budynku wraz z przyłączami.

Modernizacja systemu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)

W ramach przedsięwzięcia planuje się objąć systemem ETCS wszystkie tory, po których odbywają się przebiegi pociągowe.

Obiekty obsługi podróżnych

Zakres modernizacji linii kolejowej E59 w odniesieniu do obiektów obsługi podróżnych dotyczy przede wszystkim rozbiórek istniejących peronów, które są niedostosowane do aktualnych przepisów polskich i europejskich. Dlatego na wszystkich przebudowywanych stacjach oraz przystankach osobowych planowane jest wybudowanie nowych konstrukcji peronów spełniających obowiązujące standardy wysokości i długości wraz z wyposażeniem podwyższającym komfort użytkowników oraz zapewnieniem im bezpiecznego dojścia. Warunki techniczne, jakie zostaną uzyskane po zrealizowaniu przedsięwzięcia:

- bezstopniowe warunki dostępu do nowych pojazdów pasażerskich w wyniku zastosowania nominalnej wysokości peronu,
- odpowiednie szerokości peronów z zachowaniem wymaganych szerokości pasów bezpieczeństwa dla zwiększonych prędkości pociągów,
- odpowiednie długości peronów,
- wyposażenie w architekturę peronową,
- wyposażenie w elementy informacji podróżnych,
- bezpieczne dojścia dostosowane do potrzeb niepełnosprawnych.

Rozwiązania chroniące środowisko

Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzone będą głównie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, prace będą prowadzone w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00. Mają być tak prowadzone, aby nie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Przed oddaniem przedsięwzięcia do użytkowania przeprowadzone zostanie szlifowanie szyn. Podczas eksploatacji prowadzone będzie regularne szlifowanie szyn, na odcinkach, na których jest to wymagane w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Podczas prowadzenia robót budowlanych ograniczona zostanie emisja hałasu poprzez lokalizowanie dróg dojazdowych do placu budowy, obiektów zaplecza i baz sprzętowo - magazynowych w możliwie jak największym oddaleniu od terenów podlegających ochronie przed hałasem i przy wykorzystaniu sprawnego technicznie sprzętu, o niskiej emisji dźwięku. Zaplecza budowy wyposażone zostaną w przenośne toalety ze zbiornikami bezodpływowymi. Plac budowy wyposażony będzie w sorbenty do neutralizowania ewentualnych wycieków. Tankowanie maszyn i urządzeń prowadzone będzie poza placami budowy, na terenie baz sprzętowo - magazynowych w miejscach do tego wyznaczonych zabezpieczonych przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu.

Bazy sprzętowo - magazynowe lokalizowane będą na gruntach słabo przepuszczalnych. Miejsca magazynowania substancji podatnych na migrację wodną zostaną zabezpieczone materiałami izolacyjnymi.

Paliwa magazynowane będą w zbiornikach dwupłaszczowych.

Magazyny paliw i substancji chemicznych, lokalizowane będą w odległości min. 100 m od cieków powierzchniowych

Wykopy, które mogłyby stać się tymczasowymi zbiornikami dla spływających wód opadowych i roztopowych infiltrujących do wód podziemnych będą niezwłocznie zasypywane.

Ziemia z wykopów, gruz lub inne odpady nie będą magazynowane na drodze spływu powierzchniowego.

Podczas przebudowy mostów, w szczególności podczas prac rozbiórkowych, inwestor będzie unikać wprowadzenia ciężkiego sprzętu w koryto rzeki. Stosowane będą siatki lub inne materiały zabezpieczające przed przedostaniem się gruzu i innych elementów do rzeki.

Prace związane z czasowym usuwaniem warstwy gleby i wykonywaniem nasypów lub wykopów prowadzone będą odcinkami.

Inwestor prowadzić będzie systematyczne kontrole stanu technicznego urządzeń podczyszczających oraz drożności rowów i wylotów do odbiorników.

Stosowane będą minimalne dawki substancji do odładzania rozjazdów i wiaduktów.

Do odchwaszczania torowiska stosowane będą herbicydy ulegające biodegradacji.

Zdjęty humus zostanie użyty do rekultywacji terenu budowy.

Podczas prowadzenia robót inwestor ograniczy emisję zanieczyszczeń do powietrza, w szczególności poprzez minimalizację czasu pracy silników środków transportu i sprzętu na biegu jałowym, wprowadzenie ograniczenia prędkości pojazdów poruszających się po placu budowy, zastosowanie zraszania wodą placu budowy w okresach suszy; wprowadzenie przy transporcie materiałów sypkich, zabezpieczenia polegającego na zakrywaniu skrzyń ładunkowych pojazdów plandekami lub stosowania zamkniętych skrzyń ładunkowych.

Odpady magazynowane będą selektywnie w wydzielonych miejscach, w szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, na utwardzonym podłożu, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.

Odpady niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nim odpadów, w sposób zabezpieczający przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

Drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy poddawane będą badaniom na zawartość substancji niebezpiecznych.

Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe magazynowane będą w sposób uniemożliwiający bezpośredni kontakt z gruntem, np. na nieprzepuszczalnej folii.

Odpady w miarę możliwości będą ponownie użyte, a w przypadku braku takiej możliwości, będą poddawane, w pierwszej kolejności, innym formom odzysku.

Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, będą prowadzone w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom: drzewa narażone na uszkodzenia zabezpieczone zostaną osłonami (np. z desek, siatki, słomy), pnie drzew nie będą zasypywane ziemią powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu, w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawiony zostanie teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.

Prowadzone będą regularne inspekcje wykopów oraz okresowych zastoisk wody powstałych na placu budowy pod kątem obecności w nich drobnych ssaków, płazów lub gadów. W przypadku stwierdzenia ich obecności będą one przenoszone w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.

Realizacja możliwie największego zakresu prac budowlanych prowadzona będzie z torowiska maksymalnie ograniczając przekształcenia terenów przyległych do linii. W wyjątkowych sytuacjach, po akceptacji nadzoru przyrodniczego, dopuszczone zostanie czasowe i niewielkie

przekształcenia płatów siedlisk lub stanowisk chronionych gatunków roślin, przy zachowaniu procedur określonych w ustawie o ochronie przyrody dotyczących odstępstw od zakazów w stosunku do chronionych gatunków roślin. Czasowo zajęte siedliska przyrodnicze chronione, po zakończeniu modernizacji linii, zostaną przywrócone do stanu zbliżonego do wyjściowego.

Prace modernizacyjne realizowane będą poza okresem lęgowym ptaków, w szczególności: w km od ok. 56,500 do ok. km 58,000, poza okresem od 15 marca do 31 sierpnia, w km od ok. 121,500 do km ok. 123,000 poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia, a w km od ok. 109,600 do km ok. 110,500 poza okresem od 1 stycznia do 31 lipca, a w przypadku konieczności prowadzenia prac w tych okresach harmonogram prac budowlanych oraz ich realizacja będzie uzgadniana z nadzorem przyrodniczym.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzony będzie nadzór przyrodniczy. Będzie on obejmował: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom. Nadzór prowadzony będzie przez specjalistę z danej dziedziny.

Drzewa i krzewy znajdujące się wzdłuż torowiska zostaną usunięte poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności wykonania wycinki w tym terminie, realizowana będzie pod nadzorem przyrodniczym.

Usuwanie roślinności przybrzeżnej cieków, rzek i zbiorników wodnych przeprowadzona zostanie pod nadzorem przyrodniczym.

Na odcinkach od km ok. 54,500 do km ok. 81,000 i od km ok. 85,500 do km ok. 109,730 prędkości ruchu pociągów nie będą przekraczać 130 km/h.

Cieki naturalne pozostawione będą w niezmienionym przebiegu, a wszelkie regulacje koryta, (np. umocnienia i ubezpieczenia skarp) prowadzone będą tylko w sytuacjach bezwzględnie koniecznych. W pierwszej kolejności do umacniania wykorzystywane będzie roślinność stabilizującą oraz geosyntetyki zasypane gruntem.

Stosunków wodnych terenów na których występują siedliska przyrodnicze, chronione gatunki roślin oraz grzybów, w szczególności w obrębie terenów podmokłych nie będą zmieniane.

Prace rozbiórkowe i budowlane w korycie cieków oraz prace budowlanych związanych z budową przyczółków i filarów wykonane będą poza okresem rozrodu ryb.

Siedliska przyrodnicze wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, zlokalizowane w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do zachowania, na czas budowy, zostaną oznakowane w widoczny sposób. Drogi technologiczne dojazdowe i inne czasowe obiekty powiązane z modernizowaną linią nie będą lokalizowane w promieniu do 50 m od granicy siedlisk. Tymczasowe obiekty inwestycyjne w postaci magazynów materiałów budowlanych, miejsca postoju maszyn, drogi technologiczne będą wyznaczone poza siedliskami przyrodniczymi chronionymi i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt.

Zastosowana zostanie nawierzchnia torowa podsypkowa z szynami bezстыkowymi i podkładami strunobetonowymi. Podkłady drewniane stosowane będą tylko na odcinkach, na których jest to niezbędne ze względów technologicznych.

W miejscach o słabej nośności gruntu zostaną zastosowane pale.

Usprawniony zostanie system odwodnienia torowiska i stacji poprzez udrożnienie rowów odwadniających wzdłuż torowiska, częściową budowę nowych rowów trawiastych modernizację lub budowę systemu odwodnienia stacji kolejowych.

Wszelkie urządzenia związane z odprowadzaniem wód zaprojektowane zostaną w sposób zapewniający możliwość wydostania się z nich płazów.

Przy realizacji odwodnienia nachylenie skarp na obszarach przeznaczonych do przemieszczania się płazów będzie nie większe niż 1:2,5.

W pobliżu przejść dla zwierząt rowy otwarte przecinające kierunek migracji zwierząt, w miarę możliwości technicznych, zostaną skanalizowane lub zastosowane zostaną rowy kryte zapewniające swobodne przemieszczanie się zwierząt.

Wszystkie korytka typu krakowskiego zostaną usunięte i zastąpione płytkami korytkami o parabolicznym lub łukowym przekroju dna. Wszelkie studzienki, kolektory, syfony zabezpieczone będą przed możliwością wpadania do nich zwierząt.

Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników rzeki: Warta, Miałka, Noteć, Bukówka, Drawa, Mała Ina i Plonia oraz do rowu kolejowego w km. 85,748 zastosowane zostaną urządzenia do podczyszczania w postaci osadników zawiesziny.

Wybudowane zostaną przejścia dla zwierząt (płazów/zwierząt małych/zwierząt średnich).

W przypadku budowy przejść dolnych zespolonych z ciekim, obiekty wyposażone zostaną w obustronne półki posadowione na dnie przepustu, pokryte gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody. Półki umieszczone zostaną na poziomie wyższym niż maksymalny poziom wody w cieku, a w przypadku cieków okresowych zapewniony zostanie dostęp do suchych pól w okresie przepływu wody.

Plotki naprowadzające wykonane zostaną z zachowaniem parametrów: wysokość nadziemnej części ogrodzenia, na całej jego długości wynosić będzie nie mniej niż 40 cm, górna krawędź ogrodzenia odgięta zostanie na zewnątrz linii (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm, zapewniona zostanie szczelność połączeń pomiędzy elementami ogrodzenia oraz pomiędzy ogrodzeniem i przejściami dla płazów i gadów, ogrodzenie wykonane będzie z litego materiału, alternatywnie z siatki o średnicy oczek nie większej niż 5 mm.

*Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Poznaniu*

Jolanta Ratajczak

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Pieczczę urzędu

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej