



Bydgoszcz, dnia 27 czerwca 2024 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

WOO.420.1.2021.ADS.96

DECYZJA nr 6/2024

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 pkt 1 i 11, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), 75 ust. 1a i 75 ust. 5 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 1 pkt 62, a także pkt 88 lit. a), c) i e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 14 czerwca 2017 r., znak: IOS4-4424-8.8/17, zmodyfikowanego i uzupełnionego w dniu 23 kwietnia 2021 r., PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Centrala z siedzibą w Warszawie, reprezentowanych przez Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony Środowiska, a następnie przez Panią Magdalenę Kozyra, Zastępcę Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki, Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku i Pana Jarosława Wałaszewskiego, Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

- I. ustalam środowiskowe uwarunkowania dla wariantu najkorzystniejszego dla środowiska WNS (ograniczającego ingerencję w rezerwat przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego), przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linię nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do niniejszej decyzji (załączniki nr 2a, 2b, 2c, 2d, 2e), a także w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym przez zespół autorów pod kierownictwem Pani Magdaleny Grzebinoga, z firmy MGGP S.A. z siedzibą w Tarnowie (wersja ujednolicona, datowana na czerwiec 2023 r. wraz z wyjaśnieniem co do treści raportu jednolitego z dnia 9 sierpnia 2023 r., pismo znak: IRETS2.452.15.2021.MR.46 IRE-0183-I, wpływ: 16 sierpnia 2023 r.), dla wariantu WNS.

- II. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

- III. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:
 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja dotyczy przebudowy linii kolejowej nr 201 na odcinku od km istniejącego ok. 37+100 do km istniejącego ok. 136+096.

Dodatkowo, do obecnie jednotorowej linii zostanie dobudowany drugi tor na odcinku od km istniejącego ok. 37+100 do km istniejącego ok. 136+096.

Koniec modernizowanego odcinka w km istniejącym ok. 136+096 odpowiada początkowemu kilometrażowi, który został wyznaczony dla dalszego odcinka linii kolejowej nr 201, tj. Kościerzyna – Gdynia Główna, objętego innym postępowaniem administracyjnym.

W ramach zadania przewidziano także częściową modernizację linii kolejowych nr 208, nr 743, nr 744, nr 215 według poniższego zakresu:

 - a) Stacja Wierzchucin - w stacji Wierzchucin z linią kolejową nr 201 krzyżuje się linia kolejowa nr 208 Działdowo - Chojnice. W związku z zaprojektowaną modernizacją stacji konieczna jest również częściowa modernizacja linii kolejowej nr 208 na długości stacji Wierzchucin. Od strony Laskowic Pomorskich przeprojektowaniu w porównaniu do stanu istniejącego uległa cała głowica

wraz z przesunięciem w kierunku szlaku ostatnich rozjazdów oraz wpięciem w stan istniejący toru szlakowego. Zmianie uległa również lokalizacja peronu wyspowego, który został przesunięty o około 100 m w kierunku kilometra rosnącego linii kolejowej nr 208. Natomiast wyjście ze stacji Wierzchucin linii kolejowej nr 208 w kierunku Tucholi zostało zaprojektowane:

- na odcinku do km 158+110 linii kolejowej nr 208 jako modernizacja (przebudowa toru wraz z podtorzem);
 - na odcinku od km 158+110 linii kolejowej nr 208 jako regulacja toru w planie i profilu z wykonaniem naprawy bieżącej toru (z utrzymaniem obecnego standardu konstrukcji nawierzchni torowej, ale z założeniem uzyskania konstrukcji bezстыkowej) z geometrycznym dowiązaniem do stanu istniejącego.
- b) Stacja Lipowa Tucholska - ze stacji Lipowa Tucholska wychodzi linia kolejowa nr 743 Lipowa Tucholska – Szlachta oraz linia kolejowa nr 744 Lipowa Tucholska – Szlachta Zachód. Są to jednotorowe łącznice kolejowe łączące linię kolejową nr 201 z linią kolejową nr 215. Linie te są przewidziane do modernizacji w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Układ torowy stacji Lipowa Tucholska zaprojektowany w ramach niniejszego zadania przewiduje dwutorowe wyjście linii kolejowej nr 744 ze stacji Lipowa Tucholska na przedłużeniach torów stacyjnych nr 3 i 5. Linia kolejowa nr 743 realizowana jest w ramach odrębnego postępowania jako jednotorowa, odgałęziona od toru nr 1 linii kolejowej nr 744. Takie założenia powodują konieczność przebudowy linii kolejowej nr 743 Lipowa Tucholska – Szlachta oraz linii kolejowej nr 744 Lipowa Tucholska – Szlachta Zachód na odcinku stacyjnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
- c) km 96+420 linii kolejowej nr 201- w km ok. 96+420 linia kolejowa nr 201 krzyżuje się dwupoziomowo z linią kolejową nr 215. Z uwagi na przebudowę wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 215 nad linią kolejową nr 201 oraz prawdopodobne przesunięcie czasowe modernizacji linii kolejowej nr 215 względem modernizacji linii kolejowej nr 201, konieczna jest również przebudowa linii kolejowej nr 215. Przebudowa została zaprojektowana tak, aby umożliwić przejeżdżność po linii kolejowej nr 215 po oddaniu do eksploatacji linii kolejowej nr 201, a przed realizacją inwestycji na linii kolejowej nr 215.
- d) Posterunek Odgałęźny Łąg Południowy - z posterunku odgałęźnego zwanego dalej w skrócie p.odg.) Łąg Południowy przewidziane jest odejście projektowanej

łącznicy Czarna Woda - Łąg Południowy łączącej linię kolejową nr 203 z linią kolejową nr 201. Projekt tej łącznicy realizowany jest w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Układ torowy p.odg. Łąg Południowy zaprojektowany w ramach niniejszego zadania przewiduje dwutorowe odgałęzienie łącznicy z toru nr 1 linii kolejowej nr 201. Miejsca styków zostały przewidziane:

- w torze nr 2 łącznicy - za rozjazdem nr Sz102;
- w torze nr 1 łącznicy - za rozjazdem nr Sz105.

e) Stacja Szałamaje - ze stacji kolejowej Szałamaje przewidziane jest odejście projektowanej łącznicy Szałamaje - Łąg łączącej linię kolejową nr 201 z linią kolejową nr 203. Projekt tej łącznicy realizowany jest w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Układ torowy stacji Szałamaje zaprojektowany w ramach niniejszego zadania przewiduje odgałęzienie łącznicy na przedłużeniu toru nr 14 oraz wyjście z toru nr 4.

f) Stacja Bąk - do stacji kolejowej Bąk dochodzi linia kolejowa nr 215 Laskowice Pomorskie - Bąk. Projekt przebudowy tej linii w rejonie stacji Bąk realizowany jest w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Układ torowy stacji Bąk zaprojektowany w ramach niniejszego zadania przewiduje utrzymanie jednotorowego włączenia linii kolejowej nr 215 w stację Bąk, ale ze znacznym przesunięciem w planie, na przedłużeniu toru stacyjnego nr 4. Miejsce styku zostało przewidziane na wysokości semafora wjazdowego A. Takie założenia powodują konieczność przebudowy linii kolejowej nr 215 Laskowice Pomorskie – Bąk na odcinku stacyjnym.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

2.1. Ustalone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy:

2.1.1. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.

2.1.2. Zraszać teren budowy, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

- 2.1.3. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- 2.1.4. Zaplecza budowy lokalizować poza terenami chronionymi akustycznie.
- 2.1.5. Zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować poza korytami rzek, w min. odległości 50 m od rzeki, cieków i rowów.
- 2.1.6. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
- 2.1.7. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
- 2.1.8. Przed rozpoczęciem prac na terenie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego, powierzchnie przewidywanego zajęcia oznakować, np. za pomocą palików lub taśm, które po zakończeniu robót bezzwłocznie zdemontować.
- 2.1.9. Prace prowadzić z wykluczeniem ryzyka wystąpienia zmiany stosunków wodnych w rezerwacie przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego.
- 2.1.10. Do wykonania prac zastosować sprawne technicznie maszyny i urządzenia, w celu wyeliminowania niebezpieczeństwa skażenia gleby i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi (oleje, smary).
- 2.1.11. Grunt w punktach tankowania pojazdów oraz miejscach ustawienia kontenerów na odpady niebezpieczne, utwardzić płytami betonowymi i uszczelnić folią geozolacyjną przykrytą warstwą piasku.
- 2.1.12. Stanowiska gatunków roślin objętych ochroną oraz siedliska przyrodnicze objęte ochroną, niepodlegające zniszczeniu i zajęciu na potrzeby inwestycji, zabezpieczyć na czas prowadzenia prac poprzez:
 - a) ich tymczasowe wyгородzenie i oznakowanie (np. ogrodzenie z desek lub z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej, z jednoczesną informacją o obecności siedliska/gatunku chronionego). Wyгородzenia tymczasowe usunąć po zakończeniu prac, przywracając teren do stanu poprzedniego,

- b) wykluczenie lokalizacji zaplecza budowy, w tym baz materiałowych i sprzętowych oraz zaplecza socjalno-bytowego, w zasięgu występowania oraz w sąsiedztwie (tj. w strefie minimum 100 m od granic płątów siedlisk przyrodniczych i zasięgow siedlisk gatunków chronionych).

2.1.13. Powyższymi działaniami zabezpieczającymi objąć w szczególności:

- stanowiska gatunku chronionego: wilżyny ciernistej w ok. km 39+570, 62+670, 63+150, 75+600, 78+860, 84+510, 93+550,
- stanowiska gatunku chronionego: kruszczyka rdzawoczerwonego w ok. km 72+480, 92+400, od 94+370 do 94+660,
- stanowiska gatunku chronionego: mącznicy lekarskiej w ok. km 72+680, 72+740,
- stanowiska gatunku chronionego: bagna zwyczajnego w ok. km od 95+300 do granicy województwa,
- stanowiska gatunku chronionego: widłozębu miotłowego w ok. km 36+400 – 37+300 strona prawa, 36+900 – 37+700 strona lewa, 39+400 – 39+900, 62+800 – 63+150,
- stanowiska gatunku chronionego: gajnika lśniącego w ok. km. 37+050 – 37+130 strona lewa, 92+400 – 92+600 strona lewa, 94+600 – 94+800 strona lewa, 95+570 – 96+000 strona lewa,
- stanowiska gatunku chronionego: torfowca błotnego w ok. km 95+330 – 95+370,
- stanowiska gatunku chronionego: widłozębu kędzierzawego i płonnika pospolitego od ok. km 95+200 do granicy województwa,
- stanowiska gatunku chronionego: torfowca kończystego i torfowca frędzlowatego w ok. km 95+820,
- stanowiska gatunku chronionego: fałdownika nastroszonego w ok. km 96+000,
- stanowiska gatunku chronionego: torfowca frędzlowatego w km od ok. 95+550 do granicy województwa,
- płąty siedliska przyrodniczego kwaśne dąbrowy 9190 w ok. km 39+500 – 39+600 strona prawa,
- siedliska przyrodniczego łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0 w ok. km 48+100 strona prawa, 57+600 strona prawa,

- płaty siedliska przyrodniczego grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny 9170 w ok. km 67+850 – 68+000 strona lewa,
- płaty siedliska przyrodniczego bory i lasy bagienne 91D0 w ok. km od 95+600 do granicy województwa (strona lewa), 95+300 do granicy województwa (strona prawa),
- płaty siedliska przyrodniczego torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140 w ok. km 95+850, strona prawa.

2.1.14. W przypadku kolizji stanowisk gatunków chronionych: kruszczyk rdzawoczerwony (w szczególności w ok. km 72+480 - strona prawa, 92+400 – strona lewa, 94+370 do 94+660 – strona lewa) oraz bagno zwyczajne (w szczególności w ok. km 95+370 – strona prawa, od 95+300 do granicy województwa – strona prawa, od 95+600 do granicy województwa – strona lewa), zapewnić przeniesienie (przesadzenie) osobników gatunków w inne siedliska, zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji oraz spełniające wymagania ekologiczne ww. gatunków. Prace związane z przesadzeniem gatunków wykonać po okresie kwitnienia gatunków oraz poza okresem spoczynku (zimowania) pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym.

2.1.15. Drzewa i krzewy (w tym w obrębie terenów leśnych) niepodlegające wycince, zabezpieczyć na etapie realizacji przed uszkodzeniem i zniszczeniem, w szczególności poprzez przyjęcie poniższych rozwiązań:

- a) zastosowanie zabezpieczeń przed możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
- b) wygradzanie systemu korzeniowego drzewa (co najmniej strefy rzutu korony drzew, a optymalnie: rzut korony plus 1 m) oraz czytelne oznaczenie tej strefy tabliczką informacyjną. Ogrodzenie ochronne systemu korzeniowego powinno być widoczne, wysokie (nie niższe niż 2 m) i trwałe,
- c) ewentualne cięcia korzeni muszą zostać wykonane ostrym narzędziem. Nie zabezpieczać (np. maścią ogrodniczą) ran po cięciach. Przy dużych ubytkach korzeni, nadzór przyrodniczy może zdecydować o rekompensacyjnym cięciu koron,
- d) w celu zabezpieczenia koron dopuszcza się uprzedzenie nieuniknionych uszkodzeń drzew wykonaniem prac ograniczających rozmiar uszkodzeń, np. cięć technicznych. Ich rozmiar wynosi maksymalnie 20% masy asymilacyjnej drzewa w jednym nawrocie,

- e) w obrębie bryły korzeniowej drzewa prowadzić prace ręcznie, o ile pozwala na to technologia robót, w odpowiednim terminie, np. w czasie spoczynku fizjologicznego roślin,
 - f) przewidzieć potrzebę podlewania drzew i krzewów w okresie długotrwałej suszy bądź w związku z technologią prac budowlanych, np. w przypadku prowadzenia głębokich wykopów powodujących tzw. lej depresyjny.
- 2.1.16. W celu minimalizacji możliwego oddziaływania na siedliska przyrodnicze, rośliny naczyniowe, grzyby, mszaki i porosty oraz faunę, w tym bezkręgowce, ichtiofaunę oraz ssaki, wykonać i utrzymać sprawny system odwodnienia linii kolejowych (w tym uniemożliwiający zanieczyszczenie dolin rzecznych) oraz prowadzić jego regularne przeglądy i konserwację.
- 2.1.17. Stwierdzone mrowisko mrówki rudnicy zlokalizowane w ok. km 65+820 (strona prawa), zachować oraz zabezpieczyć przed uszkodzeniem i zniszczeniem, poprzez zastosowanie wygradzenia tymczasowego na czas prowadzenia prac (np. z taśmy ostrzegawczej, z jednoczesną informacją o obecności siedliska gatunku chronionego. Wygradzenie tymczasowe usunąć po zakończeniu prac) lub trwałego (np. z desek lub żerdzi drewnianych).
- 2.1.18. W przypadku stwierdzenia kolizji ww. mrowiska z przedsięwzięciem, zapewnić przemieszczenie ww. mrowiska (wraz ze związaną z nim kolonią mrówki rudnicy) w inne, dogodne dla rozwoju gatunku siedlisko. Przeniesienie mrowiska zrealizować pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym w zakresie entomologicznym według następujących wskazań:
- a) przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowiska wybrać miejsce spełniające wymagania ekologiczne gatunku, w miejscu zbliżonym pod względem warunków do obecnej lokalizacji, z zachowaniem aktualnego usytuowania gniazda w osi północ-południe,
 - b) w wybranej lokalizacji przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowisk przygotować miejsce na nowe mrowisko, np. poprzez wykonanie otworu w ziemi odpowiadającemu objętością przenoszonemu gniazdu mrówek, a następnie umieszczenie w nim suchych, spróchniałych fragmentów drewna (optymalnie sosnowego),
 - c) przenoszone gniazdo mrówek w miarę możliwości wykopać w jednym kawałku, a następnie umieścić w sztywnym pojemniku, np. plastikowym, a w przypadku braku takiej możliwości w worku transportowym.

Na pojemniku zaznaczyć aktualne usytuowanie gniazda w osi północ-południe, celem jej zachowania w docelowej lokalizacji,

- d) przemieszczeniem objąć królową, celem zapewnienia trwałości przemieszczonej kolonii mrówek,
- e) niezwłocznie po zakończeniu prac związanych z pobieraniem substratu z mrówkami, przenieść je na nowe miejsce,
- f) po przeniesieniu, na powierzchni nowego kopca umieścić gałęzie drzew iglastych lub inne części roślinne, celem ograniczenia wysychania gniazda. Ww. gałęzie w uzgodnieniu z entomologiem usunąć w ciągu 72 godzin od zakończenia przemieszczenia.

2.1.19. Prace prowadzone w obrębie ciek w wodnego Kotomierzycza, prowadzić poza okresem tarła różanki (trwającym od 1 kwietnia do 30 czerwca) oraz śliza (trwającym od 1 marca do 31 maja), w terminie ustalonym z nadzorem przyrodniczym, a w przypadku konieczności podjęcia robót w ww. okresie – wszelkie prace realizować pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym w zakresie ichtiologicznym.

2.1.20. Prace w obrębie cieków wodnych prowadzić w sposób wykluczający pogorszenie warunków bytowania i migracji organizmów wodnych, w tym ichtiofauny, w szczególności poprzez:

- a) ograniczenie do minimum ryzyka zanieczyszczenia oraz zmażenia wód (np. poprzez zastosowanie osłon, grodzi lub na tymczasowych platformach),
- b) zabezpieczenie brzegów, w przypadku koniecznego wykonania, zrealizować z zastosowaniem elementów zabudowy biologicznej lub luźnego narzutu kamiennego (nie stosować koszy kamiennych),
- c) w trakcie prac w pobliżu brzegów i koryta ciek tereny budowy zabezpieczyć przed ryzykiem zanieczyszczenia wody substancjami niebezpiecznymi i chemicznymi.

2.1.21. W celu minimalizacji możliwego oddziaływania na małe zwierzęta, w tym płazy:

- a) na etapie realizacji:
 - przed rozpoczęciem robót ziemnych polegających na zdejmowaniu humusu i likwidowaniu zastoisk wodnych oraz podmokłości, cały teren sprawdzić pod kątem obecności płazów oraz innych gatunków chronionych. Kontrola ta powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem ww. robót,

- wszelkie wykopy, otwory ziemne, otwarte studzienki i inne potencjalne pułapki ekologiczne zabezpieczyć, poprzez ich szczelne zakrycie (każdorazowo po zakończeniu dnia pracy),
 - wszelkie zastoiska wodne powstające w pasie prowadzonych robót (np. koleiny wypełnione wodą), na bieżąco likwidować w celu niedopuszczenia do ich zasiedlenia przez płazy,
- b) na etapie funkcjonowania:
- urządzenia odwodnieniowe zabezpieczyć przed dostępem ww. gatunków, poprzez zastosowanie siatki o drobnych oczkach (≤ 5 mm),
 - wszelkie obiekty odwodnieniowe, które mogą powodować śmiertelność gatunków (jak studzienki i niecki wpadowe), zabezpieczyć poprzez zastosowanie szczelnej pokrywy górnej (betonowej) z włazem rewizyjnym.

2.1.22. Na etapie realizacji zastosować tymczasowe wygrodzienia herpetologiczne na odcinkach, gdzie stwierdzono występowanie migracji herpetofauny (płazów, gadów), w szczególności 54+800 – 55+200, 55+900 - 56+400, 57+000 - 57+600, 59+300 - 60+100, 64+500 - 64+700, 69+300 - 69+900, 71+100 - 71+200, 72+850 - 73+300, 75+500 - 75+800, 80+800 - 81+100.

2.1.23. Wymiary minimalne wygrodzienia: wysokość części nadziemnej – ok. 60 cm, głębokość zakopania w gruncie – ok. 30 cm; odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości minimum 10 cm; ogrodzenie musi być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem (pod dolną krawędzią), jak również wspinanie się i przechodzenie górą; materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie, musi umożliwiać odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia (np. gruba folia, geotkanina lub geowłóknina). Wolne końce wygrodzień zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek.

2.1.24. Na etapie eksploatacji po obu stronach wygrodzienia, zachować 10 cm pas naturalnej zieleni, bez wykonywania zabiegów typu koszenie, celem ochrony płazów i zapobieżeniu potencjalnemu niszczeniu płotków.

2.1.25. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum oraz prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. W sytuacji konieczności prowadzenia wycinki również w okresie lęgowym dopuszcza się

taką możliwość, ale na maksymalnie 2 dni przed planowaną wycinką drzew i krzewów ornitolog pełniący nadzór przyrodniczy powinien przeprowadzić kontrolę terenu, pod kątem obecności stanowisk lęgowych ptaków. W przypadku stwierdzenia lęgów, prace związane z wycinką wstrzymać do czasu wyprowadzenia młodych. Możliwość ponownego podjęcia ww. prac skonsultować z ornitologiem.

2.1.26. Z uwagi na aktywność bobra wzdłuż linii kolejowej zabezpieczyć nasypy przed ich podkopywaniem na odcinku w km 59+700 – 59+800.

2.1.27. W sytuacji prowadzenia prac w obrębie obiektów stanowiących miejsca schronień zimowych nietoperzy, w szczególności zlokalizowanych w km ok. km 41+580, 94+350, 94+800 – 94+900 prace prowadzić poza okresem zimowania nietoperzy (trwającym od 30 września do 1 kwietnia) oraz poza okresami z temperaturą powietrza poniżej 10°C. W przypadku konieczności podjęcia robót w ww. okresach, wszelkie działania prowadzić pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym w zakresie chiropterologicznym, a zakres faktycznych działań dostosować do biologii stwierdzonych gatunków nietoperzy.

2.1.28. W przypadku realizacji robót w okresie aktywności nietoperzy (od 1 kwietnia do 31 października) do oświetlenia terenu budowy stosować wyłącznie oświetlenie kierunkowe (niepowodujące rozpraszania światła poza miejsce i zasięg prowadzonych aktualnie prac) oraz preferować zastosowanie niskoemisyjnych pod względem promieniowania UV źródeł światła (np. typu LED).

2.2. Ustalone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku:

2.2.1. Tereny przeznaczone na zaplecza budowlane, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca gromadzenia odpadów wyznaczać poza:

- a) obszarami wodno-błotnymi, zatorfionymi obniżeniami terenu i systemami melioracyjnymi,
- b) borami i lasami bagiennymi 91D0 w km ok. 95+600 – 96+050 – strona lewa oraz w km ok. 95+300 – 95+970 – strona prawa,
- c) torfowiskami przejściowymi i trzęsawiskami 7140 w km ok. 95+850 – strona prawa, w km ok. 119+800 – 120+100 – strona lewa oraz w km ok. 120+110 – strona prawa,

- d) starorzeczami i naturalnymi eutroficznymi zbiornikami wodnymi ze zbiorowiskami 3150 w km ok. 123+900 – 123+950 – strona lewa,
- e) jeziorem lobeliowym 3110 w km ok. 129+400 – 129+550 – strona lewa oraz w km ok. 129+300 – strona prawa,
- f) niżowymi i górskimi świeżymi łąkami użytkowanymi ekstensywnie 6510 w km ok. 135+600 – 136+100 – strona prawa (połowa siedliska znajduje się w granicach planowanych prac) oraz w km ok. 135+600 – 135+950 – strona lewa,
- g) terenami w pasie o szerokości minimum 50 m wokół zbiorników wodnych oraz w pasie o szerokości minimum 50 m od linii brzegowych rzek,
- h) km 127+900-131+000 linii kolejowej nr 201.

2.2.2. Gromadzić odpady inne niż niebezpieczne na odcinku w km 127+900–131+000, wyłącznie w zamkniętych pojemnikach, natomiast odpady niebezpieczne, w tym zanieczyszczenia ropopochodne gromadzić poza wskazanym odcinkiem.

2.2.3. Prace prowadzić miejscowo, postępując wraz z frontem robót.

2.2.4. Prace budowlane w rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00); w uzasadnionych technologicznie lub organizacyjnie przypadkach dopuszcza się pracę w godzinach nocnych.

2.2.5. Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych wzmożone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, eliminować poprzez zraszanie dróg dojazdowych i terenu placu budowy.

2.2.6. Materiały sypkie przeładowywać i magazynować w sposób eliminujący pylenie.

2.2.7. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.

2.2.8. Transport materiałów wykonywać samochodami sprawnymi technicznie. Kruszywo znajdujące się na samochodach zabezpieczyć przed pyleniem czy rozsypywaniem poprzez przykrycie trwałą plandeką.

2.2.9. Wyposażyć zaplecze i plac budowy w środki do neutralizowania wycieków i rozlewów substancji niebezpiecznych, w tym: maty, sorbenty. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny i magazynować na nieprzepuszczalnym

podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.

2.2.10. Na obszarach występowania siedlisk związanych ze środowiskiem wodnym (wymienionych poniżej), nie dopuścić do możliwości skażenia terenu substancjami ropopochodnymi:

- a) łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0 w km ok. 134+950 – strona prawa i lewa (obszar siedliska znajduje się w granicach planowanych prac),
- b) bory i lasy bagienne 91D0 w km ok. 95+600 – 96+050 – strona lewa,
- c) torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140 w km ok. 119+800 – 120+100 – strona lewa oraz w km ok. 120+110 – strona prawa,
- d) starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami 3150 w km ok. 123+900 – 123+950 – strona lewa,
- e) jezioro lobeliowe 3110 w km ok. 129+400 – 129+550 – strona lewa oraz w km ok. 129+300 – strona prawa,
- f) niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510 w km ok. 135+600 – 136+100 – strona prawa (połowa siedliska znajduje się w granicach planowanych prac) oraz w km ok. 135+600 – 135+950 – strona lewa (obszar całego siedliska znajduje się w granicach planowanych prac).

2.2.11. Przed rozpoczęciem robót - przy udziale fitosocjologa - w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych oznaczyć i odgrodzić (np. taśmą) od strony placu budowy, przeznaczone do pozostawienia płaty siedlisk oraz fragmenty płatów przeznaczone do pozostawienia w przypadku siedlisk objętych częściową likwidacją:

- a) olszowe i jesionowe 91E0 w km ok. 134+950 – strona prawa i lewa,
- b) bory i lasy bagienne 91D0 w km ok. 95+600 – 96+050 – strona lewa,
- c) torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140 w km ok. 119+800 – 120+100 – strona lewa oraz w km ok. 120+110 – strona prawa,
- d) starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami 3150 w km ok. 123+900 – 123+950 – strona lewa,
- e) jezioro lobeliowe 3110 w km ok. 129+400 – 129+550 – strona lewa oraz w km ok. 129+300 – strona prawa,

- f) niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510 w km ok. 135+600 – 136+100 – strona prawa (połowa siedliska znajduje się w granicach planowanych prac) oraz w km ok. 135+600 – 135+950 – strona lewa.

2.2.12. Przed rozpoczęciem robót, przy udziale odpowiednio wykwalifikowanego przyrodnika, w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych oznaczyć i odgrodzić (np. taśmą) od strony placu budowy, następujące stanowiska cennych gatunków flory:

- a) bagno zwyczajne i borówka bagienna w km od 95+300 do 96+100 strona prawa; odległość od torów <13 m,
- b) bagno zwyczajne i borówka bagienna w km od 95+600 do 96+050 strona lewa; odległość od torów <6 m,
- c) wilżyna ciernista w km 96+060 strona prawa; odległość od torów 8 m,
- d) wilżyna ciernista w km 107+020 i 107+200 strona lewa; odległość od torów 17 m,
- e) kukuła płamista w km 133+250 strona prawa; odległość od torów 7 m,
- f) śnieżyczka przebiśnieg w km 134+950 strona lewa; odległość od torów 25 m,
- g) rokitnik pospolity w km od 93+300 do 96+200, od 96+550 do 98+700, od 99+500 do 100+800, od 106+400 do 131+500, od 134+200 do 134+850 strona prawa i lewa; odległość od torów >5 m.

2.2.13. Przed rozpoczęciem robót - przy udziale odpowiednio wykwalifikowanego przyrodnika – w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych, oznaczyć i odgrodzić (np. taśmą) od strony placu budowy, następujące stanowiska mszaków:

- a) widłoząb kędzierzawy, płonnik pospolity w km 95+200-96+200 strona prawa i lewa; odległość od torów >8 m,
- b) torfowiec frędzlowaty w km 95+550-96+200 strona prawa i lewa,
- c) torfowiec błotny w km 108+400 strona lewa,
- d) mokradłoszka zaostzona w km od 129+400 – 129+550 strona lewa.

2.2.14. W bezpośrednim sąsiedztwie jezior lobeliowych nie prowadzić wycinki drzew. Drzewa wycinać w odległości nie mniejszej niż 11 m od jeziora zlokalizowanego na wysokości km 129+400-129+600 linii nr 201 i w odległości nie mniejszej niż 50 m od jeziora zlokalizowanego km 129+300-129+400.

- 2.2.15. Na okres prowadzenia prac budowlanych teren prac, znajdujący się w km 129+300-129+550 linii kolejowej nr 201, tymczasowo wygrodzić w celu niedopuszczenia do przypadkowego naruszenia płatów siedliska 3110 (zastosować pełne wygrodzenie minimum metrowej wysokości).
- 2.2.16. Prace ingerujące w koryta cieków oraz ich linię brzegową, w szczególności roboty wpływające na lokalne warunki fizyko-chemiczne wody i charakterystykę hydromorfometryczną koryta cieków, prowadzić poza okresem tarła różanki (*Rhodeus amarus*) i inkubacji ikry, który przypada na okres 1 kwietnia – 30 czerwca, a w przypadku konieczności prowadzenia prac w tym okresie dopuszcza się ich wykonanie wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym specjalisty - ichtiologa.
- 2.2.17. W km 96+000-96+300, 104+000-104+600, 105+700-106+100, 106+100 – 106+500, 107+200-107+350, 123+800-124+000, 127+600 – 127+900, 129+200 – 129+600, 131+900 – 132+550, 132+550 – 133+300, 133+900 – 134+200, 135+600 – 135+700 (miejsca występowania szlaków migracyjnych płazów i gadów), teren budowy na czas robót budowlanych ogrodzić, aby zapobiec przedostawaniu się płazów i gadów z okolicznych stanowisk na teren budowy. Ogrodzenie oraz prace budowlane we wspomnianym kilometrażu realizować pod nadzorem herpetologicznym, co potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej.
- 2.2.18. Przystosować obiekty na ciekach do pełnienia funkcji przejść dla płazów, poprzez pozostawienie strefy dostępnej dla zwierząt pomiędzy korytem cieku a ścianami obiektu. Strefa dostępna dla płazów powinna mieć szerokość minimum 40 cm i pokryta gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody, dla poniższych obiektów, ok. km:
- a) 100+778 - przepust,
 - b) 105+770 - przepust kolejowy i przepust na drodze równoległej,
 - c) 106+345 - przepust,
 - d) 107+282 - most kolejowy,
 - e) 108+260 - przepust,
 - f) 109+850 - most kolejowy,
 - g) 112+107 - most kolejowy,
 - h) 132+783 - most kolejowy,
 - i) 15+055 - most kolejowy.

- 2.2.19. Na etapie prac prowadzonych w okresie migracji, rozrodu płazów i dyspersji płazów, w tym kumaka nizinnego (*Bombina bombina*), tj. w okresie od 15 lutego do 15 maja oraz od 15 września do 15 listopada, w km 127+600-127+900 oraz 129+200-129+600 linii kolejowej nr 201 zastosować ogrodzenia, które uniemożliwią płazom dostanie się na teren budowy. Zastosować ogrodzenie dla płazów w postaci płotków z materiału odpornego na czynniki UV, np. z pasów geowłókniny lub siatki o oczkach nie mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm. Grodzenie wykonać na drewnianych palikach mocno osadzonych w ziemi o wysokości minimum 60 cm ponad grunt, a ok. 30 cm materiału trwale wkopać w ziemię. Płotki nieznacznie nachylić na zewnątrz ogrodzenia, tak że górna krawędź (minimum 10 cm) materiału będzie wywinięta w tym kierunku pod kątem 45 stopni. Zakończenie tymczasowego grodzenia wykonać w kształcie litery „U”.
- 2.2.20. W trakcie realizacji prowadzić nadzór herpetologiczny – monitorować poprzez nadzór przyrodniczy miejsce realizacji robót pod kątem obecności płazów i gadów, w okresie od 1 marca do 15 listopada (w okresie wiosennych i jesiennych migracji oraz w okresie rozrodu).
- 2.2.21. Przed rozpoczęciem robót ziemnych polegających na zdejmowaniu humusu i likwidowaniu zastoisk wodnych oraz podmokłości lub wykopów, teren kontrolować pod nadzorem przyrodniczym pod kątem obecności płazów oraz innych gatunków chronionych; każdorazowo przed przystąpieniem do prac oraz bezpośrednio przed zasypaniem wykopów kontrolować pod kątem obecności płazów; prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym; napotkane osobniki odłowić, a następnie uwolnić w bezpiecznym miejscu.
- 2.2.22. W celu zabezpieczenia zbiorników wodnych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia:
- a) nie lokalizować w odległości do 50 m od brzegów zbiorników wodnych zaplecza budowy, baz materiałów i dróg dojazdowych,
 - b) zabezpieczyć brzegi zbiorników przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny w trakcie prac przez odeskowanie, palikowanie lub wykonać wzdłuż cieków nasypy o wysokości gwarantującej zatrzymanie spływających wód opadowych (rozwiązanie możliwe do zastosowania tylko poza zinventaryzowanymi płacami siedlisk przyrodniczych).

- 2.2.23. Cały obszar planowanej inwestycji objąć nadzorem herpetologicznym, który w przypadkach koniecznych wskaże na potrzebę zastosowania dodatkowych tymczasowych ogrodzeń, uniemożliwiających przedostanie się migrujących płazów w miejsce, gdzie odbywają się aktualnie roboty budowlane oraz ruch pojazdów budowy.
- 2.2.24. Zapewnić utrzymanie prześwitu pomiędzy stopą szyny a tłucznikiem, o wysokości minimum 5 cm, w celu umożliwienia przemieszczania się płazów.
- 2.2.25. Prace związane ze zdejmowaniem wierzchniej warstwy gleby, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku prowadzenia tych prac w km 65+800-66+400 linii kolejowej nr 201, ze względu na ochronę bielika, prace tego typu zakończyć do 31 grudnia, ze względu na obowiązujący od 1 stycznia okres ochronny tego gatunku. Wierzchnią warstwę gleby, zdjętą w początkowej fazie prac ziemnych z pasa robót budowlanych, składować poza miejscami występowania gatunków objętych ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.) oraz siedlisk przyrodniczych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 30 października 2014 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1713 j.t.).
- 2.2.26. Wycinkę drzew i krzewów, szczególnie na terenach stanowiących potencjalne lęgowiska ptaków oraz wycinkę drzew stanowiących potencjalne miejsca występowania letnich schronień lub kolonii rozrodczych nietoperzy, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz po opuszczeniu kolonii rozrodczych i zgrupowań przez nietoperze, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku prowadzenia tych prac w km 65+800-66+400 linii kolejowej nr 201, ze względu na ochronę bielika, prace tego typu zakończyć do 31 grudnia, ze względu na obowiązujący od 1 stycznia okres ochronny tego gatunku. Podstawowe prace związane z wycinką zaplanować wyprzedzająco, przed przystąpieniem do prac budowlanych. Dopuszczalne jest prowadzenie koniecznych wycinek drzew i krzewów w ww. okresie pod warunkiem przeprowadzenia, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac, szczegółowych

ogłędzin w zakresie występowania w obrębie planowanych do usunięcia drzew lub krzewów gniazd ptaków lub w przypadku drzew schronień nietoperzy. Ogłędziny wykonać przez osobę posiadającą wiedzę i kompetencje z zakresu odpowiednio ornitologii i/lub chiropterologii.

- 2.2.27. Prace na cieku, który będzie przekraczany projektowanym obiektem, w ok. km 105+725 linii kolejowej nr 201, prowadzić poza okresem lęgowym łąbiedzia niemego (*Cygnus olor*), czyli poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia.
- 2.2.28. Ułożyć na granicy pasa budowy w ok. km 105+725-105+780 linii kolejowej nr 201 po stronie prawej rzędy worków z piaskiem, w celu zatrzymania ewentualnych spływów zanieczyszczonych wód z terenu budowy.
- 2.2.29. W granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 wykonać zabezpieczenia mające na celu minimalizację zagrożenia rozbijania się ptaków o ekrany akustyczne, poprzez wykonanie ekranów nieprzezroczystych lub matowych, barwnych, a w przypadku konieczności zastosowania ekranów przezroczystych zastosować na całej ich powierzchni oklejenia w formie aplikacji na ich powierzchni „kropkowania” lub linii koloru czarnego, pomarańczowego lub matowej folii przepuszczającej światło, przy czym:
- a) oklejenie wszystkich elementów przezroczystych, na całej ich powierzchni pionowo rozmieszczonymi paskami taśmy lub rzędami kropek o szerokości:
 - w przypadku stosowania linii: szerokość pasków powinna wynosić minimum 6 mm przy odstępnie maksymalnie do 10 cm,
 - w przypadku stosowania kropek: średnica elementów powinna wynosić minimum 1 cm przy odstępnie maksymalnie do 10 cm,
 - b) stosować materiały dobrej jakości - trwałe i odporne na zmienne warunki atmosferyczne.
- 2.2.30. Ekranu lokalizować tylko na obszarach wiejskich i miejskich, poza terenem lasów.
- 2.2.31. Prace dotyczące rozbiórki obiektów kubaturowych w obszarze Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, prowadzić poza okresem zimowania nietoperzy tj. poza okresem od 30 września do 1 kwietnia oraz poza okresami, gdy temperatura powietrza będzie wynosiła poniżej 10 °C.
- 2.2.32. Prace związane z rozbiórką i przebudową obiektów oraz wycinką drzew w miejscu stwierdzonych kolonii rozrodczych nietoperzy prowadzić poza okresem od 1 maja do 31 sierpnia.

- 2.2.33. W okresie aktywności nietoperzy (od 1 kwietnia do 31 października) do oświetlenia terenu budowy wykorzystać oświetlenie kierunkowe ograniczające rozpraszanie światła poza miejsce prowadzonych prac.
- 2.2.34. Prace przy wycince oraz przy likwidacji obiektów lub prac w obiektach prowadzić pod nadzorem chiropterologa i ornitologa, w celu wykluczenia zniszczenia gniazd ptaków i kolonii nietoperzy, co potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej.
- 2.2.35. W przypadku, gdy rzeka Wierzyca będzie odbiornikiem wód odprowadzanych z odwodnienia terenu budowy, wody te przed wprowadzeniem do odbiornika oczyścić w osadnikach.
- 2.2.36. W celu zmniejszenia agresywności mechanicznej wprowadzanej do rzeki Wierzyca wody z odwodnień, rurę wprowadzającą wodę do cieku ułożyć pod kątem 45°.
- 2.2.37. Podczas prac na rzece Wierzyca maksymalnie ograniczyć zmaczenie wody, np. poprzez prowadzenie prac pod osłonami/grodziami lub na tymczasowych platformach ze żwiru, płytach betonowych.
- 2.2.38. Prace obejmujące remonty i przebudowy mostów oraz wiaduktów prowadzić pod nadzorem przyrodniczym - specjalisty ornitologa, w celu weryfikacji zasiedlenia ich przez ptaki. W przypadku stwierdzenia gniazdowania, prace budowlane przerwać aż do momentu zakończenia lęgów przez ptaki, zgodnie z zaleceniami nadzoru ornitologicznego.
- 2.2.39. Podczas robót na mostach nad ciekami, stosować materiały (np.: siatki) zabezpieczające przed dostaniem się odpadów, gruzu itd. do cieku.
- 2.2.40. W sąsiedztwie cieków wodnych, zbiorników i innych terenów podmokłych nie stosować chemicznych środków do odchwaszczania torowiska.
- 2.2.41. Wszystkie prowadzone prace objąć nadzorem przyrodniczym. Do zadań nadzoru przyrodniczego będzie należało:
- a) weryfikacja lokalizacji placów budowy - prowadzona przez specjalistę ornitologa,
 - b) nadzór ichtiologiczny, prowadzony przez specjalistę ichtiologa, nad pracami prowadzonymi w korytach cieków,
 - c) poprzedzająca wycięcie kontrola drzew pod kątem występowania w nich letnich schronień nietoperzy i gniazd ptaków,

- d) kontrola budowli inżynierskich przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem występowania w nich zimowych schronień nietoperzy i gniazd ptaków,
- e) wstrzymanie prac w pobliżu schronień nietoperzy, jeśli takie zostaną zaobserwowane, do czasu opuszczenia tych miejsc przez nietoperze,
- f) nadzór herpetologiczny, prowadzony przez specjalistę herpetologa, nad terenem prowadzonych prac oraz nad montażem płotków herpetologicznych,
- g) kontrola realizacji zapisów ujętych w decyzji, potwierdzona wpisami w dzienniku budowy.

2.3. Ustalone przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w odniesieniu do prac w rezerwacie przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego:

- 2.3.1. Wykonawcy zaplanowanych prac w rezerwacie zostaną pouczeni na temat zakazów ujętych w art. 15 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody oraz obowiązku ich przestrzegania.
- 2.3.2. W przypadku stwierdzenia w obrębie wykonywanych prac rozrodu gatunków zwierząt chronionych lub występowanie chronionych gatunków roślin, prace te zostaną natychmiast wstrzymane do czasu uzyskania stosownego zezwolenie zgodnie ustawą o ochronie przyrody.
- 2.3.3. Na terenie rezerwatu, ruch pieszy pracowników wykonawcy robót, będzie odbywał się wyłącznie w związku z realizacją przedsięwzięcia.
- 2.3.4. O przebiegu prac będzie na bieżąco informowana Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.
- 2.3.5. Odwodnienie torów wzdłuż linii kolejowej 201 zostanie wykonane w postaci rowów, drenaży i płytkich korytek odwadniających i szerokości do 0,5 m.
- 2.3.6. Nasypy kolejowe zostaną ograniczone ścianami oporowymi, a teren pozostały za ścianami zostanie wykorzystany do ukształtowania pasów p.poż.
- 2.3.7. Wzmocnione zostaną podtorza przebiegające wzdłuż linii kolejowej.
- 2.3.8. Wzdłuż linii kolejowej na granicy z rezerwatem przyrody urządzone zostaną pasy przeciwpożarowe, jako równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości 4 m, oczyszczona z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej.
- 2.3.9. Prace związane z instalowaniem i eksploatacją infrastruktury telekomunikacyjnej, linii kablowych i innych instalacji związanych

z funkcjonowaniem linii 201, umiejscowione zostaną wzdłuż linii kolejowej w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w obszar rezerwatu.

2.3.10. Rurociągi kablowe telekomunikacyjne z rur ochronnych oraz kable sygnalizacyjne będą układane, metodą przewiertu sterowanego lub metodą wykopu otwartego o głębokości 1,2 m, bezpośrednio w ziemi lub w betonowych obudowach wzdłuż murów oporowych, do których zostaną wprowadzone kable.

2.3.11. Przy przebudowie linii średniego napięcia relacji GPZ Tuchola-Lubiewo – w ramach prowadzonych prac:

- a) kable ułożone zostaną napowietrznie, w ziemi lub obudowach betonowych wzdłuż muru oporowego,
- b) ustawiony będzie słup krańcowy o wysokości 13,5 m,
- c) ułożony zostanie kabel typu 3x NA2XS(F)2Y 1x150/25 mm²,
- d) zostaną wykonane roboty serwisowe i eksploatacyjne na sąsiednich słupach w przęsłach przebudowywanych kolizji,
- e) zbudowana zostanie stacja transformatorowa słupowa,
- f) linia kablowa nN zasilająca urządzenia srk oraz oświetlenie przejazdu kolejowego zostanie ułożona napowietrznie, w ziemi lub obudowach betonowych wzdłuż muru oporowego,
- g) przeprowadzone zostanie skablowanie linii napowietrznej SN własności OSD.

2.3.12. Przy przebudowie przejazdu kolejowego w km 67+901 będą uformowane szutrowe (z kruszywa) drogi dojazdowe, o szerokości do 5 m i poboczu do szerokości 0,75 m.

2.3.13. W km 67+580 - 68+350, w związku przebudową rowów oraz rozbiórką i budową nowych obiektów o nr 20 (przepust w km 67+734 LK201 na rowie) i 21 (przepust kolejowy i drogowy w km 68+148,51 LK201 na rowie), przeprowadzona zostanie korekta przebiegu koryt rowów, w związku z koniecznością dostosowania ich przebiegu do nowej lokalizacji przepustu kolejowego oraz umocnienie skarp i dna koryta oraz podłączenie rowów kolejowych.

2.3.14. Zaplecze techniczne budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca gromadzenia ewentualnych odpadów zlokalizowane będą poza terenem rezerwatu.

- 2.3.15. Do wykonania prac zostaną zastosowane sprawne technicznie maszyny i urządzenia, w celu wyeliminowania niebezpieczeństwa skażenia gleby i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi (oleje, smary).
- 2.3.16. Drzewa, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac i będą narażone na uszkodzenia, zostaną zabezpieczone przed przypadkowymi uszkodzeniami pni.
- 2.3.17. Grunt w punktach tankowania pojazdów oraz miejscach ustawienia kontenerów na odpady niebezpieczne zostanie utwardzony płytami betonowymi i uszczelniony folią geoizolacyjną przykrytą warstwą piasku.
- 2.3.18. Corocznie do dnia 31 grudnia, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji - Oddział Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk, złoży sprawozdanie z wykonania prac Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska oraz do wiadomości Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.
- 2.4. Ustalone przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku:
- 2.4.1. Wszelkie sypkie materiały, np. kruszywo, ziemia z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
- 2.4.2. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny, magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków, np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.
- 2.4.3. Nawierzchnię zapleczy budowy, miejsca składowania materiałów oraz postoju maszyn wyposażyć w materiały sorpcyjne, dzięki którym możliwe będzie niezwłoczne usunięcie niepożądanych wycieków substancji ropopochodnych.
- 2.4.4. Zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować poza korytami rzek, w minimalnej odległości 50 m od rzeki, cieków i rowów.
- 2.4.5. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.

- 2.4.6. Prace fundamentowe wykonywać w osłonie ze ścianek szczelnych, z obniżeniem zwierciadła wody gruntowej na czas prowadzenia robót.
 - 2.4.7. Prace w obrębie cieków prowadzić w sposób uniemożliwiający jego zanieczyszczenie i mącenie wody (np. poprzez użycie siatki zabezpieczającej w czasie rozbiórki).
 - 2.4.8. Wszystkie prace montażowe wymagające użycia maszyn budowlanych prowadzić z brzegu, bez wjazdu pojazdów budowy do koryta cieku.
 - 2.4.9. Zapewnić stały przepływ wód w trakcie remontu lub wymiany mostów i przepustów.
 - 2.4.10. Prace na ciekach prowadzić w okresach niskich stanów wód.
 - 2.4.11. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
 - 2.4.12. Na czas budowy nowych przepustów w przypadku wystąpienia wody w cieku, zamknąć go i przełożyć.
 - 2.4.13. Wodę z odwodnienia wykopów podczyszczać z zawiesin przed zrzutem do odbiorników (cieków, rowów).
 - 2.4.14. Systematycznie oczyszczać przepusty.
 - 2.4.15. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód, np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, a w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych, np. poprzez zabezpieczenie folią.
 - 2.4.16. Wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia z obszaru linii kolejowej w miejscach przecięcia z ciekami odprowadzać poprzez studnie z osadnikami do cieków lub rowów.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji pozwolenia na budowę. Należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:
- 3.1. Ustalone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy:
 - 3.1.1. Obiekty inżynieryjne – przepusty oraz mosty dostosować do możliwości migracji i przemieszczania się zwierząt, w szczególności poprzez zastosowanie parametrów obiektów, pozwalających na swobodne ich przekraczanie przez zwierzęta, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Lp.	Kilometraż (ok.)	Rodzaj obiektu	Grupa zwierząt	Minimalne parametry strefy migracji przeznaczonej dla zwierząt		Szer. powierzchni przejścia dostępnego dla zwierząt	Współczynnik względnej ciasnoty *
				Min. szer. półki przeznaczonej dla zwierząt	Min. wys. od poziomu półki do spodu konstrukcji		
1.	39+388 (39+390)	most kolejowy	średnie	2 x 3 m (po obu stronach koryta ciek)	2,5 m	16 m	3,07
2.	40+659	przepust	małe	1,5 m (z podwieszonymi półkami o szer. 40cm)**	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	0,1
3.	50+095	przepust	małe	1,5 m (z podwieszonymi półkami o szer. 40cm)**	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	- 0,21
4.	50+843	przepust	małe	1,5 m (z podwieszonymi półkami o szer. 40cm)**	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	- 0,24 0,29
5.	51+478	przepust	małe	1,2 m	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	0,18 0,22
6.	54+883 (54+887)	przepust	płazy, gady, małe ssaki	2 x 1,5 m (po obu stronach koryta ciek) Alternatywnie zastosowanie półek podwieszanych obustronnych większych od 0,4 m	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	2 m	0,13
7.	55+228	przepust	małe	1,5 m	1,5 m (w tym 1, m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	0,14 0,25
8.	57+549	przepust	małe	2 x 1,5 m (z podwieszonymi półkami o szer. 40cm)**	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	0,11
9.	59+713 (59+715)	most kolejowy	średnie	2 x 2,5 m	2,5 m	12 m	2,26
10.	65+072 (65+076)	most kolejowy i most drogowy	średnie	2x 2 m	2,5 m 2,5 m	8,0 m 8,0 m	1,53 2,86
11.	65+487	przepust	małe	1,2 m (z podwieszonymi półkami o szer. 40cm)**	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	0,14

12.	67+734 (67+737)	przepust	małe	2 x 1 m Alternatywnie zastosowanie półek podwieszanych obustronnych większych od 0,4 m	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	2 m	0,18
13.	69+485	przepust	małe	1,5 m (podwieszonymi półkami o szer. 40cm)**	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	0,13 0,18 0,13
14.	89+330 (most kolejowy) 89+324 (most drogowy) (89+341)	most kolejowy i most drogowy	średnie	2x 1,5 m	2,5 m 2,5 m	8,0 m 8,0 m	1,23 2,86
15.	95+963	przepust	małe	1,5 m (podwieszonymi półkami o szer. 40cm)**	1,5 m (w tym 1 m wys. strefy migracji mierzonej od półki)***	1,5 m	0,13

* współczynnik przyjęto za Poradnikiem projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny

przy drogach autorstwa Rafała T. Kurka: $współczynnik\ względnej\ ciasnoty = \frac{szerokość \times wysokość}{długość}$

** główna migracja będzie odbywać się po projektowanych półkach zawieszonych nad ciekiem

*** 1,5 m oznacza wysokość w świetle betonowego elementu prefabrykowanego przepustu.

3.1.2. Na etapie funkcjonowania zapewnić minimum 5-centymetrową szczelinę pomiędzy podstawą szyny a górną powierzchnią podsypki, celem zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt.

3.1.3. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować ekrany akustyczne, w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

Lp.	wysokość zabezpieczenia [m]	początek – koniec zabezpieczenia [km proj.]		długość zabezpieczenia [m]	Strona LK 201 (L/P)	Typ ekranu
1.	4	41,075	41,158	85	P	pochtłaniający klasy minimum A3, B3
2.	3	41,233	41,328	95	L	pochtłaniający klasy minimum A3, B3
3.	2	41,412	41,547	135	P	pochtłaniający klasy minimum A3, B3
4.	4	41,778	41,903	125	L	pochtłaniający klasy minimum A3, B3
5.	3	41,947	42,012	65	L	odbijający klasy minimum B3
6.	3,5	42,472	42,506	41	L	pochtłaniający klasy minimum A3, B3
7.	2,5	43,182	43,252	70	L	pochtłaniający klasy minimum A3, B3

Lp.	wysokość zabezpieczenia [m]	początek – koniec zabezpieczenia [km proj.]		długość zabezpieczenia [m]	Strona LK 201 (L/P)	Typ ekranu
8.	2	44,399	44,494	95	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
9.	3,5	45,159	45,274	115	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
10.	4	45,274	45,464	190	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
11.	4,5	45,464	45,559	95	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
12.	4	45,559	45,789	230	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
13.	3,5	45,142	45,257	115	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
14.	4	45,275	45,395	120	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
15.	4,5	46,115	46,229	115	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
16.	2	47,200	47,340	140	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
17.	3,5	49,241	49,421	180	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
18.	3,5	49,347	49,522	175	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
19.	3	49,777	49,896	119	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
20.	5	49,801	49,914	113	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
21.	4	49,914	49,934	27	L	odbijający klasy minimum B3
21b	4	49,934	50,009	75	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
22.	3,5	51,086	51,226	140	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
23.	3	51,126	51,266	140	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
24.	4	51,583	51,733	150	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
25.	6	56,642	56,783	155	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
26.	2,5	56,917	57,086	170	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
27.	2,5	57,240	57,320	80	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
28.	2	65,179	65,329	150	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
29.	3	69,924	70,114	190	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
30.	3	70,276	70,432	156	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
31.	3	70,432	70,497	65	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
32.	4,5	70,871	70,971	100	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
33.	5,5	70,971	71,086	115	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
34.	5	73,698	73,818	120	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
35.	3	74,595	74,650	55	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
36.	3,5	77,845	77,883	48	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
37.	3,5	77,880	77,900	29	L	odbijający klasy minimum B3
38.	3,5	77,904	78,037	139	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
39.	4	77,886	77,947	66	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
40.	3	78,312	78,442	130	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
41.	3,5	85,639	85,829	190	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
42.	3,5	86,626	86,746	120	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3

Lp.	wysokość zabezpieczenia [m]	początek – koniec zabezpieczenia [km proj.]		długość zabezpieczenia [m]	Strona LK 201 (L/P)	Typ ekranu
43.	3	86,891	87,031	140	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
44.	2,5	86,922	87,042	120	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
45.	2,5	87,114	87,224	110	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
46.	3	88,555	88,690	135	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
47.	2	88,747	88,927	180	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
48.	2,5	94,194	94,299	105	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
49.	2,5	94,772	94,912	140	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
50.	4,5	94,912	94,980	70	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
51.	4,5	95,041	95,099	58	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
52.	5	100,935	101+035	100	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
53.	4	102,665	102,809	145	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
54.	5,5	102,770	102,843	79	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
55.	6	102,841	102,921	80	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
56.	5	102,802	102,833	44	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
57.	4,5	102,833	102,941	108	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
58.	3	103,791	103,916	125	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
59.	2	110,328	110,443	115	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
60.	4	131,629	131,724	95	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
61a.	5	132+176	132+186	15	P	odbijający klasy minimum B3
61b.	6	132+189	132+204	16	P	odbijający klasy minimum B3
61c.	5	132+203	132+258	55	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
62.	5,5	134,428	134,535	105	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
63.	2,5	135,194	135,374	180	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
64.	2	135,222	135,420	198	L	pochłaniający klasy minimum A3, B4
65.	3,5	135,416	135,548	132	P	pochłaniający klasy minimum A3, B5

3.1.4. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować absorbery szynowe o minimalnej skuteczności tłumienia 2 dB, w lokalizacjach zgodnych z poniższą tabelą:

Lp.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Liczba torów*
T1	absorber szynowy	41+939	42+147	209	4
T2	absorber szynowy	42+400	42+471	71	2
T3	absorber szynowy	48+192	48+347	155	2
T4	absorber szynowy	50+903	51+070	167	2
T5	absorber szynowy	85+855	86+162	307	2

Lp.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Liczba torów*
T6	absorber szynowy	105+513	105+856	343	2
T7	absorber szynowy	106+003	106+155	152	2
T8	absorber szynowy	132+196	132+440	244	2
T9	absorber szynowy	133+731	133+870	140	2

* absorberów nie montować na rozjazdach

3.1.5. Przewidzieć zabezpieczenia wibroizolacyjne w postaci mat podtłuczniowych:

Lp.	Linia kolejowa	Początek – koniec zabezpieczenia [ok. km]		Długość zabezpieczenia [m]
1.	LK201	41+255	41+318	63
2.	LK201	41+538	41+750	212
3.	LK201	41+953	42+014	61
4.	LK201	45+150	45+207	57
5.	LK201	45+490	45+553	63
6.	LK201	49+840	49+933	93
7.	LK201	50+017	50+342	325
8.	LK201	54+570	54+630	60
9.	LK201	57+253	57+330	77
10.	LK201	63+285	63+360	75
11.	LK201	63+465	63+535	70
12.	LK201	68+570	68+630	60
13.	LK201	70+900	71+375	475
14.	LK201	72+180	72+260	80
15.	LK201	159+045	159+270	225
16.	LK201	77+630	77+690	60
17.	LK201	84+180	84+250	70
18.	LK201	84+322	84+396	74
19.	LK201	88+895	88+956	61
20.	LK201	94+317	94+423	106
21.	LK201	94+469	94+623	154
22.	LK201	94+680	95+000	320
23.	LK201	95+060	95+140	80
24.	LK201	100+940	101+000	60
25.	LK201	102+798	102+918	120
26.	LK201	104+580	104+640	60
27.	LK201	106+140	106+209	69
28.	LK201	112+040	112+170	130
29.	LK201 i LK215	116+210	116+710	500
30.	LK201	125+820	125+978	158
31.	LK201	126+088	126+195	107
32.	LK201	131+628	131+697	69
33.	LK201	132+152	132+221	69
34.	LK201	134+455	134+520	65

3.1.6. Przewidzieć rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w formie absorberów szynowych redukcji hałasu u źródła:

Lp.	nazwa zabezpieczenia	początek – koniec zabezpieczenia		długość zabezpieczenia [m]	Liczba torów*
T1	absorber szynowy	42+429	42+536	107	2
T2	absorber szynowy	42+641	42+796	155	2
T3	absorber szynowy	42+968	43+230	262	2
T4	absorber szynowy	43+487	43+707	220	2
T5	absorber szynowy	49+418	49+777	359	2
T6	absorber szynowy	52+162	52+277	115	2
T7	absorber szynowy	60+187	60+442	255	2
T8	absorber szynowy	74+718	74+984	266	2
T9	absorber szynowy	93+070	93+180	110	3
	absorber szynowy	93+180	93+252	73	4
T10	absorber szynowy	100+873	101+060	187	2
T11	absorber szynowy	101+203	101+490	287	2
T12	absorber szynowy	103+883	104+133	250	2

* absorberów nie należy montować na rozjazdach

3.1.7. Przewidzieć rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w formie ekranów akustycznych:

Lp.	początek – koniec rezerwy terenu (ok. km projektowanego)		Strona LK 201 (L/P)	Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ ekranu
1.	41+224	41+369	P	145	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
2.	41+796	42+103	P	308	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
3.	42+031	42+236	L	205	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
4.	42+110	42+435	P	325	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
5.	43+578	43+708	L	130	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
6.	43+701	43+903	P	202	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
7.	43+931	44+070	P	141	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
8.	44+384	44+484	P	100	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
9.	44+601	44+705	L	105	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
10.	44+642	44+792	P	150	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
11.	44+879	45+159	P	282	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
12.	45+800	45+865	L	71	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
13.	45+887	45+951	L	70	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
14.	45+900	46+115	P	224	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
15.	48+053	48+275	L	223	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3

Lp.	początek – koniec rezerwy terenu (ok. km projektowanego)		Strona LK 201 (L/P)	Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ ekranu
16.	48+275	48+352	L	77	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
17.	49+161	49+241	P	80	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
18.	49+522	49+717	P	195	1,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
19.	50+573	50+827	L	255	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
20.	50+651	50+835	P	188	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
21.	50+854	50+901	P	47	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
22.	50+907	51+049	P	144	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
23.	54+138	54+162	P	25	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
24.	54+167	54+217	P	50	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
25.	55+328	55+479	P	155	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3
26.	56+160	56+330	P	170	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
27.	56+500	56+536	L	36	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
28.	56+533	56+628	P	95	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
29.	56+538	56+598	L	62	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
30.	56+600	56+622	L	22	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
31.	56+648	56+752	P	105	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
32.	56+782	56+897	L	115	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
33.	56+901	56+917	P	15	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
34.	57+578	57+703	P	125	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
35.	70+115	70+164	L	49	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
36.	70+498	70+519	L	22	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
37.	70+795	70+872	L	78	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
38.	70+922	71+139	P	117	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
39.	71+042	71+143	P	101	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
40.	71+088	71+118	L	30	5,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
41.	73+618	73+698	P	80	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
42.	75+116	75+451	P	335	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
43.	78+663	78+668	P	5	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
44.	78+670	78+803	P	133	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
45.	84+375	84+441	P	65	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
46.	84+448	84+612	P	165	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
47.	85+829	85+950	P	121	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
48.	85+871	85+975	L	113	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3

Lp.	początek – koniec rezerwy terenu (ok. km projektowanego)		Strona LK 201 (L/P)	Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ ekranu
49.	86+062	86+147	L	85	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
50.	87+975	88+081	P	105	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
51.	88+691	88+859	L	170	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
52.	89+082	89+129	L	50	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
53.	89+149	89+237	L	90	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
54.	89+209	89+314	P	105	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
55.	92+753	92+906	P	175	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
56.	95+101	95+102	L	8	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
57.	103+622	103+839	L	216	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
58.	105+605	105+700	P	95	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
59.	106+026	106+141	P	115	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
60.	106+160	106+258	L	95	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
61.	110+428	110+566	L	139	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
62.	123+739	123+804	P	65	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3
63.	123+802	123+872	P	70	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3
64.	132+258	132+281	P	23	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
65.	132+283	132+334	P	51	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
66.	132+336	132+385	P	49	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
67.	132+387	132+440	P	53	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
68.	133+740	133+840	L	100	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3

3.2. Ustalone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku:

3.2.1. Zaprojektować 5 cm przerwę pomiędzy górną powierzchnią podsypki a dolną płaszczyzną stopki szyn.

3.2.2. Zaprojektować w celu zapewnienia dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, środki ochrony akustycznej, w postaci ekranów akustycznych i absorberów szynowych.

4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie linii kolejowych nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku

wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:
Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym, zgodnie z art. 113 – 117 uouioś.
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 – nie dotyczy.

IV. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

1. Ustalone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy:
 - 1.1. Z uwagi na wycinkę drzew zapewnić wykonanie i montaż skrzynek dla ptaków oraz nietoperzy, w celu zachowania warunków i dostępności potencjalnych siedlisk bytowania ww. gatunków:
 - 1.1.1. 40 skrzynek lęgowych typu A, 25 skrzynek lęgowych typu A1, 15 skrzynek lęgowych typu B, 10 skrzynek półotwartych małych, 8 skrzynek półotwartych dużych, 2 skrzynek lęgowych dla pustułki,
 - 1.1.2. 50 skrzynek dla nietoperzy typu Issel oraz 50 skrzynek dla nietoperzy typu Stratmann.

Powyższe skrzynki dla ptaków i nietoperzy rozmieścić w województwie kujawsko-pomorskim i/lub pomorskim, dostosowując szczegółową lokalizację do warunków lokalnych.
 - 1.2. Z uwagi na naruszenie strefy ochrony bielika zapewnić wykonanie – montaż platformy gniazdowej dla gatunku w odległości minimum 1000 m od istniejących i znanych gniazd gatunku (w tym objętych ochroną w postaci stref ochrony miejsc gniazdowania. Nowa platforma gniazdowa powinna być zlokalizowana w miejscu umożliwiającym swobodne przeloty na potencjalne żerowiska (w szczególności zbiorniki wodne), a szczegółową jej lokalizację i sposób wykonania ustalić z nadzorem przyrodniczym (specjalista ornitolog) oraz właściwą miejscowo jednostką Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.
 - 1.3. Z uwagi na możliwe pogorszenie dostępności budynków dla nietoperzy w wyniku prowadzonych prac budowlanych w rejonie km 94+800-94+900 i 94+350,

po ich zakończeniu zapewnić zamontowanie 20 budek dla nietoperzy (typ hibernakulum) w sąsiedztwie aktualnej lokalizacji budynków lub bezpośrednio na budynkach.

- 1.4. Powyższe skrzynki dla ptaków i nietoperzy, zawiesić, wykonać, a także odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
 - 1.4.1. skrzynki lęgowe dla ptaków muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - 1.4.2. skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - 1.4.3. drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
 - 1.4.4. drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
 - 1.4.5. zaleca się montaż skrzynek w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
 - 1.4.6. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
 - 1.4.7. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,
 - 1.4.8. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24-26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm,
 - 1.4.9. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu półotwartego dużej przyjąć jako: 20-25 cm wysokości tylnej ścianki, 20-30 cm głębokości, 20-30 cm szerokości; wysokość otworu wlotowego 7 cm,

- 1.4.10. optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu półotwartego małej przyjąć jako: 16 cm wysokości tylnej ścianki, 16 cm głębokości, 16 cm szerokości; wysokość otworu wlotowego 5 cm,
- 1.4.11. optymalne wymiary skrzynki lęgowej dla pustułki przyjąć jako: wysokość – 37 cm, szerokość – 44 cm, długość 37 cm, szerokość otworu wlotowego – 40 cm, wysokość otworu wlotowego – 19 cm,
- 1.4.12. zapewnić chropowatą powierzchnię wewnętrzną schronów dla nietoperzy,
- 1.4.13. skrzynki dla nietoperzy wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla nietoperzy, a zadaszenie schronów drewnianych pokryć blachą lub papą,
- 1.4.14. optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Issel) przyjąć jako: ok. 35 cm wysokości, 26 cm szerokości i 18 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 22 cm szerokości x 1,8 cm wysokości,
- 1.4.15. optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Stratmann) przyjąć jako: ok. 41 cm wysokości, 25 cm szerokości i 9 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 21 cm szerokości x 1,5 cm wysokości,
- 1.4.16. optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu hibernakulum) przyjąć jako: wykonane z trocinobetonu, 46 cm wysokości, 25 cm szerokości, 12 cm długości. Szczeliny wlotowe (2 szt.) powinny być umieszczone przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 3,5 cm wysokości i 9 cm szerokości,
- 1.4.17. optymalne wymiary skrzynki szczelinowej dla nietoperzy przyjąć jako: wykonane z deski dębowej, ok. 85-100 cm wysokości całkowitej, 16-18 cm szerokości całkowitej, daszek o długości ok. 20-40 cm nachylony pod kątem ok. 127°, 3 otwory wlotowe o szerokości 2 cm. Miejsce gromadzenia się nietoperzy (u góry skrzynki) zakryć od frontu dodatkową pionową deską o wysokości około 12 cm, zamocowaną na stałe.
- 1.5. Dokładny sposób wykonania oraz lokalizację skrzynek dla ptaków i nietoperzy uzgodnić ze specjalistą ornitologiem (skrzynki dla ptaków) oraz chiropterologiem (skrzynki dla nietoperzy), przy czym zastosowanie skrzynek na terenie Lasów Państwowych powinno mieć miejsce w oddziałach leśnych, gdzie w okresie

15-letniej żywotności siedlisk zastępczych nie będą dokonywane rębnie, mogące wpłynąć na ich skuteczność.

1.6. Zapewnić skuteczność i trwałość skrzynek dla ptaków i skrzynek dla nietoperzy przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez czyszczenie:

1.6.1. skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki,

1.6.2. skrzynek (schronów) dla nietoperzy nie rzadziej niż co 2 lata po uprzednim potwierdzeniu braku aktualnego zasiedlenia skrzynek przez nietoperzy oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez nietoperze.

2. Ustalone przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska:

W związku z naruszeniem granic rezerwatu i prowadzeniem prac inwestycyjnych wzdłuż granicy rezerwatu, zarówno poza jak i w obrębie rezerwatu, w ramach kompensacji na terenie rezerwatu zostaną przeprowadzone następujące działania kompensujące:

1.1. montaż 20 budek dla ptaków (z uwagi na lokalizację inwestycji w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009) następujących typów: A – 5 szt., A1 – 4 szt., B – 2 szt., półotwarte małe – 5 szt., półotwarte duże – 2 szt.,

1.2. w obrębie rezerwatu zamontowanie zostanie 10 budek (w dwóch skupiskach po 5 budek) szczelinowych dla nietoperzy, wykonanych według projektu Greenawaya i Hilla [2004],

1.3. koszenie traw raz w roku, zgodnie ze wskazaniem zarządcy rezerwatu w sąsiedztwie linii kolejowej w oddziale 184, Leśnictwo Lubiewice, Nadleśnictwo Zamrzenia w obrębie rezerwatu w czasie trwania realizacji inwestycji oraz rok po jej zakończeniu,

1.4. wykonanie prac związanych z usunięciem gałęzi, chrustu w odległości do 30 m od skrajnego toru projektowanej linii kolejowej nr 201 na odcinku przebiegającym w rezerwacie przyrody, zgodnie z art. 39 pkt 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, i innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2023 r., poz. 822),

1.5. usuwanie w okresie jesienno-zimowym zadrzewień i zakrzaczeń z otwartych zbiorowisk bagiennych w oddziałach 210m, 211b, Leśnictwo Rykowisko, Nadleśnictwo Zamrzenica pod nadzorem i w zakresie uzgodnionym z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Nadleśnictwem Zamrzenica, przez czas prowadzenia prac budowlanych oraz rok po ich zakończeniu.

IV. Nakładam obowiązek unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, czy też monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Na terenie województwa pomorskiego:

1.1. Przeprowadzić nadzór botaniczno-siedliskowy: nadzór polegać ma na kontroli zakresu prac budowlanych w pobliżu siedlisk i gatunków roślin objętych ochroną prawną, w celu weryfikacji prac i zagrożeń dla tych siedlisk oraz gatunków.

1.2. Przeprowadzić nadzór herpetologiczny - sprawdzać wygradzenia tymczasowe pod kątem miejsca, jakości i zasadności instalacji przed rozpoczęciem się okresu migracyjnego płazów w miejscach, gdzie stwierdzono wcześniej ich występowanie. W okresie wiosennych (marzec-kwiecień) oraz jesiennych (wrzesień-październik) migracji herpetofauny kontrolować miejsca wytypowane jako siedliska płazów. W przypadku zaobserwowania takich osobników – przenieść je w bezpieczne miejsce.

1.3. W okresie rozrodu herpetofauny (czerwiec-sierpień) przeprowadzić kontrolę przez herpetologa pod kątem występowania zagłębień i tym podobnych miejsc, w których może gromadzić się woda, oraz je likwidować, gdyż mogą one powodować wstrzymanie prac w przypadku późniejszego zajęcia ich przez te zwierzęta.

1.4. Nadzór ornitologiczny - kontrolować biotopy niszczone w okresie lęgowym ptaków, tj. zadrzewień i zakrzewień. W przypadku stwierdzenia występowania gniazd lub dziupli uzyskać zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną na zniszczenie siedliska tego gatunku.

2. Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego:

2.1. W toku realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczy w zakresie dendrologicznym i botanicznym, entomologicznym, ichtologicznym,

herpetologicznym, chiropterologicznym oraz ornitologicznym, do zadań którego będą należały w szczególności:

- 2.1.1. kontrola i nadzór nad zabezpieczeniem drzew i krzewów,
 - 2.1.2. bieżąca kontrola terenu robót pod kątem występowania gatunków chronionych i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie i przenoszenie osobników poza zasięg robót,
 - 2.1.3. kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt - bezpośrednio przed zasypaniem wykopów,
 - 2.1.4. kontrola i nadzór nad pracami podejmowanymi w obrębie oraz w otoczeniu cieków wodnych, w tym kontrola stosowania zabezpieczenia terenu przed zanieczyszczeniem koryta i wód cieków,
 - 2.1.5. kontrola obiektów budowlanych i inżynierskich przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze,
 - 2.1.6. kontrola zasiedlenia zadrzewień przewidzianych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki, bezkręgowce i nietoperze,
 - 2.1.7. nadzór sposobu i zakresu podejmowanych prac w zasięgu cennych siedlisk przyrodniczych oraz zabezpieczenia płatów ww. siedlisk i stanowisk chronionych gatunków roślin, a także przenoszenia gatunków chronionych roślin w inne miejsca,
 - 2.1.8. ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek lęgowych dla ptaków, platformy dla bielika oraz skrzynek (schronów) dla nietoperzy.
- 2.2. W przypadku kolizji przedsięwzięcia z gniazdem bociana białego, stwierdzonym w ok. km 58+900 zapewnić przeniesienie gniazda gatunku w inną lokalizację (znajdującą się w sąsiedztwie pierwotnej oraz uwzględniającą biologię gatunku). Prace związane z przeniesieniem gniazda wykonać poza okresem lęgowym gatunku (od 1 września do końca lutego) oraz pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym w zakresie ornitologicznym.
- 2.3. Naruszenie strefy ochrony miejsca gniazdowania bielika (wyznaczonej na podstawie art. 60 ustawy o ochronie przyrody) na odcinku w ok. km 65+800 – 66+400 ograniczyć do niezbędnego minimum (zajęcia oraz wycinka obejmować będą do 38 m² obszaru strefy) i realizować wyłącznie w strefie okresowej. Prace prowadzić poza okresem lęgowym gatunku i funkcjonowania strefy okresowej, który trwa od 1 stycznia do 31 lipca.

2.4. Dla minimalizacji oddziaływania na ptaki, w tym w celu ograniczenia ryzyka śmiertelności:

2.4.1. celem ochrony ptaków przed porażeniem prądem elektrycznym oraz zabezpieczenia osprzętu linii napowietrznej LPN (Linia Potrzeb Nietrakcyjnych) zastosowane będą osłony zacisków napowietrznych głowic kablowych i zacisków ograniczników przepięć, a także osłony kopułkowe na zaciski SN transformatorów i odgromników,

2.4.2. w przypadku zastosowania ekranów akustycznych, zabezpieczyć je przed ryzykiem kolizji i śmiertelności ptaków poprzez:

- a) w przypadku zastosowania zabezpieczeń akustycznych w miarę możliwości rezygnację ze stosowania ekranów przezroczystych, na rzecz ekranów nieprzezroczystych lub ewentualnie matowych, barwnych lub pokrytych wzorem redukującym kolizje z ptakami,
- b) w przypadku konieczności zastosowania elementów przezroczystych (przeziernych) zabezpieczenie ich przed ryzykiem kolizji awifauny poprzez:
 - zainstalowanie akrylowych ekranów akustycznych z poziomo zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi o szerokości nie mniejszej niż 2 mm, rozmieszczonymi co 28 mm lub,
 - wyposażenie w barwne pasy, odbijające promienie UV (które są widzialne dla ptaków); pionowe pasy odbijające promieniowanie UV powinny mieć szerokość co najmniej 2 cm i być oddalone od siebie nie więcej niż o 10 cm lub,
 - zastosowanie na ekranach wzoru w postaci czarnych kropek o średnicy 0,8 cm w odległości 1,4 cm od siebie, całkowicie pokrywającego szybę, naniesionego, np. metodą sitodruku lub,
 - stosowanie folii samoprzylepnej One Way Vision, o strukturze podobnej do plastra miodu (cienkie ściany z przezroczystymi otworami), która tworzy efekt lustra weneckiego.

2.5. Zapewnić wykonanie monitoringu porealizacyjnego przez okres 3 lat od dnia oddania inwestycji do użytkowania w zakresie śmiertelności zwierząt w przebiegu linii kolejowej LK 201 na odcinku od ok. km istniejącego 37+100 do ok. km istniejącego 136+096.

W ramach monitoringu (w każdym roku jego prowadzenia) wykonać minimum 4 kontrole w miesiącu w okresie wiosna-lato oraz minimum 8 kontroli w miesiącu w okresie jesień-zima.

Poszukiwanie zwierząt zabitych przez pociągi na odcinkach linii kolejowej przebiegających przez teren badań polegały będą na kontrolach wykonywanych na linii kolejowej oraz w obszarze przyległym podczas przeprowadzanego monitoringu.

Wyniki monitoringu zawierać będą w szczególności informacje zawierające: gatunek, miejsce stwierdzenia, data stwierdzenia, ilość osobników, prawdopodobna przyczyna śmierci zwierzęcia, identyfikacja kluczowych odcinków linii (na których występuje podwyższona śmiertelność zwierząt), propozycje działań zabezpieczających i minimalizujących.

Wyniki ww. monitoringu corocznie, nie później niż w ciągu 3 miesięcy od zakończenia rocznego cyklu badań, przedkładać właściwemu miejscowo regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska.

3. Na terenie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego:
 - 3.1. Przebieg prac w obrębie rezerwatu będzie objęty nadzorem przyrodniczym w składzie (skład dobierany według potrzeb w zależności od prowadzonych prac):
 - 3.1.1. dendrolog – przy usuwaniu drzew i krzewów w ramach kompensacji na terenach łąk i mokradeł oraz zabezpieczeniu tych drzew, które nie są przewidziane do wycinki,
 - 3.1.2. herpetolog – przy pracach prowadzonych w sąsiedztwie/obrębie rozlewisk i terenów podmokłych oraz w korytach cieków, do kontroli wykonania i stanu zabezpieczenia placu budowy, przeglądu wykopów, zagłębień, zastoisk i zalewisk występujących w rejonie placu budowy, w poszukiwaniu, uwalnianiu i przenoszeniu w odpowiednie miejsca uwięzionych zwierząt, do kontroli wykonania i zabezpieczenia urządzeń odwodnienia, aby nie były pułapką dla zwierząt,
 - 3.1.3. ichtiolog – przy prowadzeniu prac w korytach cieków,
 - 3.1.4. botanik – przy pracach związanych z identyfikacją chronionych siedlisk i gatunków roślin i ich zabezpieczeniu, przy przenoszeniu okazów roślin chronionych na siedliska zastępcze,

- 3.1.5. entomolog – przy pracach związanych z usuwaniem drzew i krzewów w ramach działań kompensacyjnych na terenach mokradeł w celu zabezpieczenia przed wycinką drzew mogących stanowić potencjalne siedlisko chronionych owadów,
- 3.1.6. ornitolog i chiropterolog – przy pracach związanych z usuwaniem drzew i krzewów w ramach działań kompensacyjnych na terenach mokradeł w celu zabezpieczenia przed wycinką drzew z zasiedlonymi dziuplami i gniazdami ptaków oraz koloniami nietoperzy.
- 3.2. W związku z naruszeniem granic rezerwatu i prowadzeniem prac inwestycyjnych wzdłuż granicy rezerwatu, zarówno poza jak i w obrębie rezerwatu, podczas prac inwestycyjnych wdrożone zostaną następujące działania minimalizujące:
- 3.2.1. dla minimalizacji oddziaływania na bezkręgowce zostanie wykonany i utrzymany sprawny system odwodnienia linii kolejowej oraz prowadzenie jego regularnych przeglądów i konserwacji,
- 3.2.2. dla minimalizacji oddziaływania na ryby i minogi zostanie wykonany i utrzymany sprawny system odwodnienia linii kolejowej oraz prowadzony będzie jego regularnych przegląd i konserwacja,
- 3.2.3. dla minimalizacji oddziaływania na płazy i gady:
- a) obiekty pod torami w miejscach dogodnych do migracji płazów zostaną przystosowane do ich wykorzystania przez zwierzęta poprzez zapewnienie minimalnych parametrów strefy migracji przeznaczonej dla zwierząt,
 - b) zachowana zostanie przerwa 5 cm pomiędzy górną powierzchnią podsypki a dolną płaszczyzną stopki szyn, co zapewni możliwość swobodnego przemieszczania się płazów i gadów w poprzek linii,
 - c) urządzenia odwodnieniowe zabezpieczone zostaną przed dostępem płazów, poprzez zastosowanie siatki o drobnych oczkach (≤ 5 mm),
 - d) wszelkie obiekty odwodnieniowe, które mogą powodować śmiertelność płazów (jak studzienki i niecki wpadowe) zabezpieczyć poprzez zastosowanie szczelnej pokrywy górnej (betonowej) z włazem rewizyjnym,
- 3.2.4. dla minimalizacji oddziaływania na ssaki:
- a) obiekty pod torami w miejscach dogodnych do migracji ssaków zostaną przystosowane do ich wykorzystania przez zwierzęta poprzez zapewnienie minimalnych parametrów strefy migracji przeznaczonej dla zwierząt,

- b) zostanie wykonany i utrzymany sprawny system odwadniający uniemożliwiający zanieczyszczenie dolin rzecznych,
- 3.2.5. dla minimalizacji oddziaływania na ptaki celem ochrony ptaków przed porażeniem prądem elektrycznym oraz zabezpieczenia osprzętu linii napowietrznej LPN zastosowane będą osłony zacisków napowietrznych głowic kablowych i zacisków ograniczników przepięć, a także osłony kopułkowe na zaciski SN transformatorów i odgromników,
- 3.2.6. dla minimalizacji oddziaływania na siedliska przyrodnicze, rośliny naczyniowe, grzyby, mszaki oraz porosty, wykonać i utrzymać sprawny systemu odwodnienia poprzez prowadzenie jego regularnych przeglądów i konserwacji.

- V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VI. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.
- VII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji linii kolejowej, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej stanowiącej załącznik nr 4 do ujednoliconego raportu w następujący sposób:

Lp.	Nr receptora	Nr LK	km	strona LK 201	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres
1.	10	201	41+837	L	Dz. nr ewid. 69 040303_2.0009.69 Stronno, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	86-022 Stronno
2.	39	201	43+244	L	Dz. nr ewid. 7/1 040303_2.0009.7/1 Stronno, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	Leśna 11, 86-022 Stronno
3.	81	201	45+523	P	Dz. nr ewid. 223/3 040303_2.0017.223/3 Wudzyn, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	Długa 17B, 86-022 Wudzyn
4.	146	201	49+884	L	Dz. nr ewid. 299/2 041408_2.0020.299/2 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Dworcowa 33, 86-120 Serock
5.	189	201	57+019	P	Dz. nr ewid. 353/5 041410_2.0018.353/5 Świekatowo, gmina Świekatowo, powiat Świecki	Wybudowanie 3, 86-182 Świekatowo

Lp.	Nr receptora	Nr LK	km	strona LK 201	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres
6.	215	201	70+966	L	Dz. nr ewid. 114 041601_2.0013.114 Wysoka, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Wysoka 60, 89-512 Wysoka
7.	235	201	77+904	P	Dz. nr ewid. 5 041601_2.0006.5 Małe Gacno, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Małe Gacno 21, 89-505 Małe Gacno
8.	265	201	86+672	P	Dz. nr ewid. 233/2 041605_2.0006.233/2 Lińsk, gmina Śliwice, powiat Tucholski	89-530 Lińsk
9.	314	201	102+790	P	Dz. nr ewid. 147 220204_5.0013.147 Łąg Lipki, gmina Czerniewice, powiat Chojnicki	Długa 116, 89-652 Łąg
10.	353	201	131+664	L	Dz. nr ewid. 310/2 220604_2.0025.310/2 Sarnowy, gmina Kościerzyna, powiat Kościerski	Sarnowy 2, 83-423 Sarnowy

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r., poz. 54 t.j.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej i ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

UZASADNIENIE

W dniu 2 lutego 2021 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem z dnia 1 lutego 2021 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4210.14.2017.AT.18, przekazał tutejszemu Organowi według właściwości wnioski z dnia 14 czerwca 2017 r., znak: IOS4-4424-8.8/17, złożony przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala z siedzibą w Warszawie, reprezentowane przez Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony

Środowiska, uzupełniony w dniu 23 kwietnia 2021 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linię 201, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Postępowanie wszczęte na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., z dnia 14 czerwca 2017 r., znak: IOS4-4424-8.8/17, było prowadzone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Organ prowadzący postępowanie w dniu 28 marca 2018 r., postanowieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.4210.14.2017.KPA.AT.12, nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W trakcie przygotowywania raportu, Wnioskodawca zmienił plany inwestycyjne, projekt uległ skróceniu i objął tylko linię nr 201, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna. Stąd zmieniła się właściwość Organu prowadzącego postępowanie z Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, na Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także nastąpiła konieczność częściowego umorzenia postępowania, o zakres linii nr 203 na odcinku Tczew - Czersk.

Wobec powyższego, tut. Organ, pismem z dnia 15 kwietnia 2021 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.1, przekazał według właściwości Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., z dnia 9 kwietnia 2021 r., znak: IOS4.452.15.2021.MKo.5.IRE-01831-I, o umorzenie ww. postępowania w zakresie linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk.

Równocześnie, w tym samym dniu pismem znak: WOO.420.1.2021.ADS.2, wezwał Inwestora do przedłożenia karty informacyjnej przedsięwzięcia, obejmującej bieżący zakres zadania, określony zmianami wynikającymi z faktu skrócenia wcześniej procedowanego zamierzenia, o zakres linii nr 203 na odcinku Tczew - Czersk.

Stosowne uzupełnienie zostało złożone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 26 kwietnia 2021 r., znak: IOS4.452.15.2021.MKo.6.IRE-01831-I.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w trakcie postępowania wskazała następujących Pełnomocników w sprawie:

1. Pani Ewa Makosz – pełnomocnictwo z dnia 27 lipca 2016 r., pismo znak: IOR-028-936/16, złożone w dniu 25 czerwca 2021 r.,
2. Pani Magdalena Kozyra – pełnomocnictwo z dnia 21 sierpnia 2018 r., pismo znak: IOR-028-741/18, złożone w dniu 25 czerwca 2021 r.,

3. Pan Andrzej Osipów – pełnomocnictwo z dnia 31 stycznia 2018 r., znak: IOR-028-166/18; przekazane w dniu 20 grudnia 2021 r., wraz z pismem znak: IRETS2.15.2021.MR.29.IRE-01831-I.
4. Pan Jarosław Wałaszewski – pełnomocnictwo z dnia 16 grudnia 2021 r., znak: IOR-028-214/21; przekazane w dniu 1 lipca 2022 r., wraz z pismem znak: IRETS2.452.15.2021.MR.34 IRE-01831-I.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Wniosek został złożony do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z uwagi na zapisy art. 75 ust. 5 uouioś, zgodnie z którym w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednego województwa, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie.

Omawiane zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do § 3 ust. 2 pkt 1, jako: „przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29, tj.: „linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE”.

Dodatkowo kwalifikuje się do:

- a) § 3 ust. 1 pkt 62 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1

pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ze względu na realizację dróg;

- b) § 3 ust. 1 pkt 88 lit. a), c) i e) - zmianę lasu, innego gruntu o zwartej powierzchni co najmniej 0,10 ha pokrytego roślinnością leśną – drzewami i krzewami oraz runem leśnym – lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu: jeżeli dotyczy lasów łęgowych, olsów lub lasów na siedliskach bagiennych; na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy; o powierzchni nie mniejszej niż 1 ha, inne niż wymienione w lit. a–d.

Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2, a także poddane zostało procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy linii kolejowej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Dane o wniosku oraz karta informacyjna przedsięwzięcia, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 1264/2021).

Po weryfikacji wniosku i uzupełnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 11 maja 2021 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 uouioś, tut. Organ wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tucholi, a stosownie do art. 75 ust. 5 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, z prośbą o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pisma znaki kolejno: WOO.420.1.2021.ADS.3, WOO.420.1.2021.ADS.4 i WOO.420.1.2021.ADS.5).

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 10, zastosowano przepis art. 74 ust. 3 uouioś, dopuszczający stosowanie art. 49 ustawy Kpa, polegający na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach poprzez obwieszczenia.

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. Organów, znak: WOO.420.1.2021.ADS.6, z dnia 11 maja 2021 r., zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Osielesko, Urzędu Gminy Dobrcz, Urzędu Miasta Koronowo, Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Gminy Świekatowo, Urzędu Gminy Cekcyn, Urzędu Gminy Lniano, Urzędu Gminy Śliwice, Urzędu Gminy Osieczna, Urzędu Gminy Czersk, Urzędu Gminy Stara Kiszewa, Urzędu Gminy Karsin, Urzędu Gminy Kościerzyna, Urzędu Miasta Kościerzyna oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, w opinii z dnia 9 czerwca 2021 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.475.2021.AT.1 (wpływ: 15 czerwca 2021 r.), stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, opinią z dnia 9 lipca 2021 r., znak: GD.RZŚ.435.659.2019.JO.5, nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ustalając jednocześnie poniższe warunki:

1. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów, gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
2. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny, który należy magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków, np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.
3. Transport materiałów wykonywać samochodami sprawnymi technicznie. Kruszywo znajdujące się na samochodach zabezpieczyć przed pyleniem, czy rozsypywaniem poprzez przykrycie trwałą plandeką.
4. Nawierzchnię zapleczy budowy, miejsca składowania materiałów oraz postoju maszyn wyposażyć w materiały sorpcyjne, dzięki którym możliwe będzie niezwłoczne usunięcie niepożądanych wycieków substancji ropopochodnych.
5. Zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować poza korytami rzek, w minimalnej odległości 50 m od rzeki, cieków i rowów.

6. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
7. Prace fundamentowe wykonywać w osłonie ze ścianek szczelnych z obniżeniem zwierciadła wody gruntowej na czas prowadzenia robót.
8. Prace w obrębie cieków prowadzić w sposób uniemożliwiający jego zanieczyszczenie i mącenie wody (np. poprzez użycie siatki zabezpieczające w czasie rozbiórki).
9. Wszystkie prace montażowe wymagające użycia maszyn budowlanych prowadzić z brzegu bez wjazdu pojazdów budowy do koryta cieku.
10. Zapewnić stały przepływ wód w trakcie remontu lub wymiany mostów i przepustów.
11. Prace na ciekach prowadzić w okresach niskich stanów wód.
12. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
13. Na czas budowy nowych przepustów w przypadku wystąpienia wody w cieku, zamknąć go i przelżyć.
14. Wodę z odwodnienia wykopów podczyszczać z zawiesin przed zrzutem do odbiorników (cieków, rowów).
15. Systematycznie oczyszczać przepusty.
16. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód, np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych np. poprzez zabezpieczenie folią.
17. Wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia z obszaru linii kolejowej w miejscach przecięcia z ciekami odprowadzać poprzez studnie z osadnikami do cieków lub rowów.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tucholi nie wydał opinii dla ww. zamierzenia w ustawowym terminie. Zgodnie z art. 78 ust. 4 uouioś, niewydanie przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii odpowiednio w terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie KIP i ww. opinii, postanowieniem z dnia 20 lipca 2021 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.10, nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia i określił zakres raportu.

Strony postępowania, zostały powiadomione o ww. czynności procesowej poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.1.2021.ADS.11, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Osielesko, Urzędu Gminy Dobrecz,

Urzędu Miasta Koronowo, Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Gminy Świekatowo, Urzędu Gminy Cekecyn, Urzędu Gminy Lniano, Urzędu Gminy Śliwice, Urzędu Gminy Osieczna, Urzędu Gminy Czersk, Urzędu Gminy Stara Kiszewa, Urzędu Gminy Karsin, Urzędu Gminy Kościerzyna, Urzędu Miasta Kościerzyna oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W dniu 9 sierpnia 2021 r., Pełnomocnik Inwestora wraz z pismem znak: IOS4-452.15.2021.MKo.20.IRE-01831-I, złożyła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy raport o oddziaływaniu na środowisko z załącznikami. Równocześnie Wnioskodawca złożył oświadczenie, że użyte we wstępie raportu sformułowania i opisy dotyczące historii i kontynuacji przedsięwzięcia „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203”, są nieaktualne i należy je pomijać przy rozpatrywaniu sprawy.

Ponieważ raport o oddziaływaniu na środowisko został złożony jeszcze przed dniem, kiedy postanowienie o nałożeniu raportu stało się ostateczne, należało jednoznacznie ustalić datę jego ostateczności, weryfikując tym samym czy strony postępowania nie wniosły zażalenia.

Wobec powyższego, tut. Organ ponownie, pismem z dnia 27 sierpnia 2021 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.13, zwrócił się do Urzędu Gminy Dobrcz, Urzędu Miasta Koronowo, Urzędu Gminy Świekatowo, Urzędu Gminy Lniano, Urzędu Gminy Stara Kiszewa, Urzędu Gminy Karsin, Urzędu Gminy Kościerzyna, Urzędu Miasta Kościerzyna oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, o zwrot obwieszczenia o wydaniu ww. postanowienia, z uzupełnionym terminem wywieszenia, podpisem osoby wywieszającej i stosowną pieczęcią Urzędu. Nadmieniono, iż jego brak uniemożliwia pozyskanie informacji o skutecznym powiadomieniu stron postępowania, a na chwilę obecną był wyłącznym powodem wstrzymania sprawy. Braki wykazywały również obwieszczenia przekazane przez: Urząd Gminy Kościerzyna, Urząd Gminy Osielsko i Urząd Gminy Lniano, co również było przedmiotem pism skierowanych bezpośrednio do gmin.

W chwili uzyskania wszystkich obwieszczeń i ustalenia terminu ostateczności postanowienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 7 września 2021 r., na podstawie art. 75 ust. 5 i 5a uouioś, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 uouioś, odstąpiono od zasięgnięcia opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego

Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tucholi.

O wpływie raportu, strony postępowania, zgodnie z art. 10 Kpa, zostały powiadomione obwieszczeniem z dnia 7 września 2021 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.18.

Zostało ono zamieszczone na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Osielsko, Urzędu Gminy Dobrcz, Urzędu Miasta Koronowo, Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Gminy Świekatowo, Urzędu Gminy Cekcyn, Urzędu Gminy Lniano, Urzędu Gminy Śliwice, Urzędu Gminy Osieczna, Urzędu Gminy Czersk, Urzędu Gminy Stara Kiszewa, Urzędu Gminy Karsin, Urzędu Gminy Kościerzyna, Urzędu Miasta Kościerzyna oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie raportu stwierdził, że jego zakres winien być uzupełniony, w związku z czym, pismem z dnia 26 października 2021 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.23, zobowiązał Inwestora do złożenia wyjaśnień w zakresie analizy wariantowej, oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, gospodarki odpadami, oddziaływania na klimat akustyczny i powietrze, a także ochrony przyrody.

Następnie, w dniu 5 listopada 2021 r., wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, z dnia 29 października 2021 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.132.2021.AT.1, wzywające do uzupełnienia kwestii merytorycznych, zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Pismo to zostało przekazane do Pełnomocnika Inwestora w dniu 10 listopada 2021 r., pismem znak: WOO.420.1.2021.DS.26.

W dniu 20 grudnia 2021 r., pismem znak: IRETS2.15.2021.MR.29.IRE-01831-I, Pełnomocnik Inwestora przekazał wyjaśnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko (Aneks 2), na pytania zawarte w wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Wobec powyższego, Organ prowadzący postępowanie w dniu 23 grudnia 2021 r., pismem znak: WOO.420.1.2021.ADS.29, ponownie zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań.

W dniu 3 stycznia 2022 r., pismem z dnia 31 grudnia 2021 r., znak: IRETS2.15.2021.MKo.27 IRE-01831-I, do tut. Organu przekazane zostały wyjaśnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko (Aneks 1), na pytania zawarte w wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Było to jednak uzupełnienie

niekompletne, gdyż nie zawierało elementów dotyczących akustyki. W piśmie przewodnim znalazła się informacja, że zagadnienia te zostaną przedłożone w terminie późniejszym. Dodatkowo, z uwagi na uszczegółowienie rozwiązań projektowych, przedłożono materiały uzupełniające. Wskazano, iż powierzchnia przedsięwzięcia uległa zwiększeniu z 1024,83 ha do 1033,58 ha. Zmianie uległ również załącznik graficzny dotyczący terenu realizacji i obszaru oddziaływania przedsięwzięcia.

Równocześnie przedłożono nowe pełnomocnictwo dla Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego Polskich Linii Kolejowych S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny oraz prośbę o kierowanie korespondencji na adres siedziby w Gdańsku.

Wobec konieczności analizy materiałów zmienionych ww. dokumentami, tut. Organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (pismo z dnia 10 stycznia 2022 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.32), o wstrzymanie opiniowania.

Pismem z dnia 24 lutego 2022 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.34, Organ prowadzący postępowanie wezwał Pełnomocnika Inwestora, do przedłożenia dokumentacji, obejmującej bieżący zakres zadania, określony zmianami wynikającymi z faktu rozszerzenia wcześniej procedowanej sprawy.

Podsumowując tok postępowania objętego wnioskiem Inwestora wskazano, iż:

- Postępowanie wszczęto na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., z dnia 14 czerwca 2017 r., znak: IOS4-4424-8.8/17, przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Organ prowadzący postępowanie w dniu 28 marca 2018 r., postanowieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.4210.14.2017.KPA.AT.12, nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.
- W trakcie procesu inwestycyjnego nastąpiła zmiana założeń, projekt uległ skróceniu, obejmując tylko linię nr 201, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna, z wyłączeniem linii nr 203 na odcinku Tczew – Czersk, zatem zaistniała konieczność przedłożenia nowej karty informacyjnej przedsięwzięcia, obejmującej procedowany zakres. Inwestor uzupełnił dane w dniu 23 kwietnia 2021 r.
- Na podstawie przedłożonych informacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 20 lipca 2021 r., postanowieniem znak: WOO.420.1.2021.ADS.10, nałożył na Inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Dokument ten został przedłożony w dniu 9 sierpnia 2021 r.

- Pismem z dnia 31 grudnia 2021 r., znak: IRERTS2.15.2021.MKo.27 IRE-01831-I (wpływ: 3 stycznia 2022 r.), Inwestor złożył m.in. aneks do raportu, który swym zakresem rozszerzył znacznie zamierzenie poddawane uzgadnianiu.
- We wniosku informującym o zmianie zakresu zadania wskazano, iż obszar prac wzrósł z 1024,83 ha do 1033,58 ha.
- Podsumowano również, że modyfikacje dotyczą kolejno branż:
 1. torowej – układ torowy, kilometraże sieci, posterunków ruchu, punktów spedycyjnych i dodatkowo modernizację linii nr 744,
 2. odwodnieniowej – całkowita zmiana rozwiązań projektowych i sposobu odprowadzania wód opadowych,
 3. drogowej – zmiana liczby budowanych i likwidowanych przejazdów, czyli zmiana układu drogowego,
 4. obiektów inżynierskich – zmniejszenie liczby przepustów, zmiana prac przy wiadukcie kolejowym,
 5. architektonicznej – wzrost liczby obiektów przeznaczonych do rozbiórki,
 6. hydrotechnicznej – wzrost prac przy obiektach inżynierskich zlokalizowanych na ciekach,
 7. infrastruktury wodno–kanalizacyjnej – wzrost ilości likwidowanych, wymagających odtworzenia i budowy ujęć wód,
 8. sieci telekomunikacyjnej – uszczegółowienie rozwiązań.
- Zwiększenie zakresu prac budowlanych wpłynęło również na zwiększenie skali planowanej wycinki drzew i krzewów, wykonanie częściowo prac w specjalnym obszarze ochrony siedlisk (SOOS) Jeziora Wdzydzkie PLH220034, a także zwiększenie łącznej powierzchni mszaków (z 13,43 ha na 15,67 ha), która narażona jest na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac budowlanych.
- Nastąpiło też znaczne zwiększenie zakresu prac w granicach rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego, z obszaru 2,14 ha do 3,08 ha.
- W wyniku wprowadzonych zmian i doszczegółowienia rozwiązań skorygowano również podany w treści analizy akustycznej kilometraż ekranów akustycznych.
- Nastąpiła zmiana kwalifikacji przedsięwzięcia, w myśl ww. rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, poprzez dodanie:
 1. § 3 ust. 1 pkt 70: „urządzenia lub zespoły urządzeń umożliwiające pobór wód podziemnych lub sztuczne systemy zasilania wód podziemnych, inne

niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 37, o zdolności poboru wody nie mniejszej niż 10 m³ na godzinę” lub,

2. § 3 ust. 1 pkt 71: „urządzenia lub zespoły urządzeń umożliwiające pobór wód podziemnych z tej samej warstwy wodonośnej, o zdolności poboru wody nie mniejszej niż 1 m³ na godzinę, inne niż wymienione w pkt 70, jeżeli w odległości mniejszej niż 500 m znajduje się inne urządzenie lub zespół urządzeń umożliwiające pobór wód podziemnych o zdolności poboru wody nie mniejszej niż 1 m³ na godzinę, z wyłączeniem zwykłego korzystania z wód”,
3. § 3 ust. 1 pkt 86: „zmiana lasu lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienia mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu” lub,
4. § 3 ust. 1 pkt 87: „zmiana lasu lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienia mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu, o powierzchni nie mniejszej niż 1 ha, inne niż wymienione w pkt 86”.

- W granicy zasięgu inwestycji zidentyfikowano siedliska przyrodnicze w typie 91D0*, tj. bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii Piceetum* i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne), na których przewidziano prace wylesieniowe, dotyczące lasów na siedliskach bagiennych, lecz również prace wylesieniowe prowadzone w granicach obszarów objętych formami ochrony przyrody lub w ich otulinach.
- Na wcześniejszym etapie w ramach zadania nie wskazano prac na linii 744, poza adnotacją, iż nastąpi: „Wyjście ze stacji Lipowa Tucholska linii kolejowych nr 743 i 744 w kierunku wschodnim – (...) początek zakresu robót na LK744 ok. km 0+000, koniec zakresu robót ok. km 0+423,47”. Ujęto natomiast linię kolejową nr 743 Lipowa Tucholska - Szlachta, która obecnie została wyłączona z prac, ponieważ jest przewidziana do modernizacji w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.
- W aneksie uaktualniającym raport ze stycznia 2022 r., wskazano na zaprojektowanie torów dwutorowej łącznicy Lipowa Tucholska - Szlachta Zachód (której planowany nr to 744). Natomiast linia kolejowa nr 743 w stanie projektowanym zaplanowana została w ramach odrębnego kontraktu jako jednotorowa, odgałęziona od toru nr 1 linii kolejowej nr 744).
- Zmiany dotyczyły również:

1. stacji Wierzchucin,
 2. km 96+420 linii kolejowej nr 201,
 3. posterunku odgałęźnego Łąg Południowy,
 4. stacji Szałamaje,
 5. stacji Bąk.
- Zmodyfikowano także ilość obiektów inżynierskich, a także innych, przewidzianych do rozbiórki.
 - Istotne zmiany zaszły w kwestiach związanych z gospodarką wodną i ściekową. Do planowanych nastawni Bładzim, Bąk, Olpuch, zaprojektowane zostały studnie ujmujące wody podziemne i stanowiące źródło zaopatrzenia w wodę. Ze względu na zabezpieczenie przeciwpożarowe wiaduktu kolejowego i placów ładunkowych zaprojektowano zbiorniki przeciwpożarowe, które zasilane będą między innymi ze studni głębinowych. Na obszarze inwestycji stwierdzono występowanie studni ujmujących wody podziemne, stanowiące zaopatrzenie w wodę budynków mieszkalnych i gospodarczych w miejscach, gdzie nie występuje sieć wodociągowa. Studnie te z uwagi na stan projektowanego zagospodarowania terenu oraz planowane prace budowlane przewidziane będą do likwidacji, a w niektórych przypadkach do odtworzenia w innym usytuowaniu.
 - Mając na względzie fakt, iż opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 9 lipca 2021 r., znak: GD.RZŚ.435.68.2021.MBC.2, dotyczyła braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Organ ten na mocy uouioś, nie uczestniczył w uzgadnianiu środowiskowych uwarunkowań na etapie przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z tym, w świetle tak istotnych zmian w systemie gospodarki wodno-ściekowej, Organ ten pozbawiono możliwości uczestniczenia w opiniowaniu obecnie zmodyfikowanego przedsięwzięcia, co mogło znacząco wpłynąć na rozstrzygnięcie ostateczne. Ma to szczególne znaczenie w przypadku, gdy zmieniono zestawienie cieków, do których będą odprowadzane wody deszczowe, a na wykonanie urządzeń wodnych oraz na odprowadzenie do wód i do urządzeń wodnych wód deszczowych i roztopowych niezbędne będzie uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

Mając na względzie ww. czynniki, niezbędne stało się ponowne rozpatrzenie realizacji zamierzenia na etapie karty informacyjnej przedsięwzięcia, z ustaleniem nowego kręgu stron postępowania, poinformowaniem ich o zaistniałych okolicznościach, jak również umożliwieniem wypowiedzenia się wszystkich Organów w przedmiotowej sprawie.

Z uwagi na wskazane braki, niezbędne stało się zobowiązanie Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia dokumentacji, dla weryfikacji formalnej wniosku oraz umożliwienia prowadzenia dalszej procedury.

W dniu 25 marca 2022 r., Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 23 marca 2022 r., znak: IRETS2.452.15.2021.MR.30 IRE-01831-I, złożył oświadczenie o wycofaniu Aneksu nr 1, stanowiącego zmianę koncepcji zakresu inwestycji, wnosząc równocześnie o procedowanie sprawy na wcześniej nadesłanych materiałach. Wobec powyższego należało uznać, że uzupełnienie raportu na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy nie zostało przedłożone, a Wnioskodawca zobowiązał się do uzupełnienia merytorycznego w jak najkrótszym terminie.

Aneks nr 2, stanowiący odpowiedź na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, należało uznać za obowiązujący. Zatem Organ prowadzący postępowanie, pismem z dnia 4 kwietnia 2022 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.41, ponownie zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, z prośbą o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań.

W dniu 1 lipca 2022 r., pismem z dnia 30 czerwca 2022 r., znak: IRETS2.452.15.2021.MR.34 IRE-01831-I, Pełnomocnik Inwestora przekazał do tut. Organu nowy Aneks nr 1, stanowiący odpowiedź na wezwanie z dnia 4 kwietnia 2022 r., jako uzupełnienie merytoryczne do raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ponadto ponownie przedłożono tabelę nr 1 „Zestawienie cieków, do których będą odprowadzane wody deszczowe”, ze skorygowanymi oczywistymi omyłkami Wnioskodawcy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, w dniu 1 sierpnia 2022 r., postanowieniem z dnia 27 lipca 2022 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.132.2021.AT.3, ustalił środowiskowe uwarunkowania realizacji inwestycji.

Tut. Organ, po analizie przedłożonych Aneksem nr 1 uzupełnień, stwierdził potrzebę ponownego wyjaśnienia informacji zawartych w dokumentacji, dlatego pismem z dnia 12 października 2022 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.49, wezwał Pełnomocnika Inwestora do złożenia wyjaśnień w zakresie wariantowości przedsięwzięcia, hałasu i ochrony powietrza oraz ochrony przyrody.

Pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie (Aneks nr 3), w dniu 31 stycznia 2023 r., pismem z dnia 30 stycznia 2023 r., znak: IRETS2.452.15.2021.MZ.38 IRE-0183-I.

Dodatkowo, w dniu 10 października 2023 r. Pełnomocnik Inwestora, w ślad za pismem znak: IRETS2.452.15.2021.MR.39 IRE-0183-I, przedłożył informację o zmianach, jakie zostały wprowadzone na etapie projektowania w branży drogowej, w uzgodnieniu z organami samorządowymi. Zmiana ta dotyczyła wprowadzenia przebudowy przejazdu drogowo-kolejowego w km ok. 57+386 (zamiast likwidacji) i nie wymagała zwiększenia zakresu przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, czy też zakresu jego oddziaływania.

Tut. Organ, po analizie przedłożonych Aneks nr 3 uzupełnień, stwierdził potrzebę ponownego wyjaśnienia informacji zawartych w dokumentacji, dlatego pismem z dnia 5 kwietnia 2023 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.62, ponownie wezwał Pełnomocnika Inwestora do złożenia wyjaśnień w zakresie hałasu i ochrony powietrza oraz ochrony przyrody.

Ponadto, mając na względzie aktualizację planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, zwrócono się do Pełnomocnika Inwestora o ponowną analizę ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W dniu 16 lutego 2023 r. ogłoszono rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.). Rozporządzenie to weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, tj. w dniu 17 lutego 2023 r. (§ 2 ww. aktu prawnego). Pozostałe rozporządzenia, dotyczące innych obszarów dorzeczy, weszły w życie z dniem 23 lutego 2023 r.

Wobec powyższego, mając na względzie zapisy art. 81 ust. 3 ustawy: „Jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie to wpływa negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odmawia zgody na realizację tego przedsięwzięcia, o ile nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w art. 68 pkt 1, 3 i 4 tej ustawy”, celem dokonania analizy ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowej linii kolejowej, przygotowywane uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko, winno przedstawiać nową analizę, dokonaną na podstawie obowiązujących przepisów, tj. aktualnego ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W dniu 5 maja 2023 r., Pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie merytoryczne (Aneks nr 4) treści zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wraz z pismem znak: IRETS2.452.15.2021.MR.41 IRE-0183-I.

W związku z ostatecznym uzupełnieniem materiałów pod względem merytorycznym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 30 maja 2023 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.68, wezwał Inwestora do przedłożenia jednolitej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko, z uwagi na jego wielokrotne uzupełnienia, a także zgłoszone przez Pełnomocnika Inwestora zmiany koncepcji inwestycji.

Organ zacytował zalecenia dotyczące prowadzenia postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które zostały zawarte w podręczniku „Zmiany w postępowaniach administracyjnych w sprawach ocen oddziaływania na środowisko” I. Grudzińska, J. Zarzecka, Warszawa 2011 (opublikowanego na stronie www.gdos.gov.pl): „kiedy wnioskodawca nie czyni zadość wezwaniu i dochodzi do uzupełnień, które powodują brak spójności zgromadzonych informacji, lub zawierają sprzeczne informacje, należy wezwać do przedłożenia jednolitego dokumentu, w odpowiedniej ilości egzemplarzy” (str. 54 ww. opracowania).

W przedmiotowej sprawie, Inwestor wielokrotnie zmienił zakres prac objętych wnioskiem, a ponadto był wzywany do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko kilkukrotnie, zarówno przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, jak też Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku. Odpowiedzi udzielano w znacznych odstępach czasowych. W związku z powyższym należało ujednoczyć dokumentację, celem dalszego procedowania.

Tekst jednolity raportu został przekazany do Organu prowadzącego postępowanie w dniu 26 czerwca 2023 r., wraz z pismem z dnia 22 czerwca 2023 r., znak: IRETS2.452.15.2021.MR.43 IRE-0183-I. Przedłożono równocześnie zaktualizowaną mapę z zaznaczonym terenem realizacji przedsięwzięcia i obszarem oddziaływania (wraz z pismem znak: IRETS2.452.15.2021.MR.44 IRE-0183-I), zastępującą wcześniejsze mapy przekazane Organowi.

Wobec przedstawienia jednolitych materiałów w sprawie, Organ prowadzący postępowanie po raz kolejny zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań (pismo z dnia 3 lipca 2023 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.69).

Równocześnie, w dniu 3 lipca 2023 r., pismem znak: WOO.420.1.2021.ADS.70, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 1b) uouioś, przesłał ujednolicony raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji, w zakresie istnienia rozwiązań alternatywnych realizacji przedsięwzięcia oraz przewidywanych działań mających na celu kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. L. Wyczółkowskiego, dla przedmiotowej inwestycji liniowej celu publicznego.

Zgodnie z art. 15 ust. 4 cyt. ustawy o ochronie przyrody: „Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska, może zezwolić na obszarze rezerwatu przyrody na odstępstwa od zakazów, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to uzasadnione potrzebą realizacji inwestycji liniowych celu publicznego, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i po zagwarantowaniu kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska”.

Strony postępowania zostały powiadomione o złożeniu jednolitej wersji raportu, a także o wystąpieniu do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, poprzez obwieszczenie z dnia 3 lipca 2023 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.71.

Zostało ono zamieszczone na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Osiesko, Urzędu Gminy Dobrcz, Urzędu Miasta Koronowo, Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Gminy Świekatowo, Urzędu Gminy Cekcyn, Urzędu Gminy Lniano, Urzędu Gminy Śliwice, Urzędu Gminy Osieczna, Urzędu Gminy Czersk, Urzędu Gminy Stara Kiszewa, Urzędu Gminy Karsin, Urzędu Gminy Kościerzyna, Urzędu Miasta Kościerzyna oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Całość materiałów została dodatkowo umieszczona na stronie internetowej Ekoportal, pod nr karty 538/2023.

W dniu 21 lipca 2023 r., Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, postanowieniem znak: DZP-WP.6205.56.2023.AL, uzgodnił w granicach rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego, warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie WNS najkorzystniejszym dla środowiska, przy zachowaniu następujących warunków:

1. Wykonawcy zaplanowanych prac w rezerwacie zostaną pouczeni na temat zakazów ujętych w art. 15 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody oraz obowiązku ich przestrzegania.
2. W przypadku stwierdzenia w obrębie wykonywanych prac rozrodu gatunków zwierząt chronionych lub występowanie chronionych gatunków roślin, prace te zostaną natychmiast wstrzymane do czasu uzyskania stosownego zezwolenie zgodnie ustawą o ochronie przyrody.
3. Na terenie rezerwatu, ruch pieszy pracowników wykonawcy robót, będzie odbywał się wyłącznie w związku z realizacją przedsięwzięcia.
4. O przebiegu prac będzie na bieżąco informowana Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.
5. Odwodnienie torów wzdłuż linii kolejowej 201 zostanie wykonane w postaci rowów, drenaży i płytkich korytek odwadniających i szerokości do 0,5 m.
6. Nasypy kolejowe zostaną ograniczone ścianami oporowymi, a teren pozostały za ścianami zostanie wykorzystany do ukształtowania pasów p.poż.
7. Wzmocnione zostaną podtorza przebiegające wzdłuż linii kolejowej.
8. Wzdłuż linii kolejowej na granicy z rezerwatem przyrody urządzone zostaną pasy przeciwpożarowe jako równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości 4 m, oczyszczona z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej.
9. Prace związane z instalowaniem i eksploatacją infrastruktury telekomunikacyjnej, linii kablowych i innych instalacji związanych z funkcjonowaniem linii 201 umiejscowione zostaną wzdłuż linii kolejowej w taki sposób aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w obszar rezerwatu.
10. Rurociągi kablowe telekomunikacyjne z rur ochronnych oraz kable sygnalizacyjne będą układane, metodą przewiertu sterowanego lub metodą wykopu otwartego o głębokości 1,2 m, bezpośrednio w ziemi lub w betonowych obudowach wzdłuż murów oporowych, do których zostaną wprowadzone kable.
11. Przy przebudowie linii średniego napięcia relacji GPZ Tuchola-Lubiewo – w ramach prowadzonych prac:
 - a. kable ułożone zostaną napowietrznie, w ziemi lub obudowach betonowych wzdłuż muru oporowego,
 - b. ustawiony będzie słup krańcowy o wysokości 13,5 m,
 - c. ułożony zostanie kabel typu 3x NA2XS(F)2Y 1x150/25 mm²,

- d. zostaną wykonane roboty serwisowe i eksploatacyjne na sąsiednich słupach w przęsłach przebudowywanych kolizji,
 - e. zbudowana zostanie stacja transformatorowa słupowa,
 - f. linia kablowa nN zasilająca urządzenia srk oraz oświetlenie przejazdu kolejowego zostanie ułożona napowietrznie, w ziemi lub obudowach betonowych wzdłuż muru oporowego,
 - g. przeprowadzone zostanie skablowanie linii napowietrznej SN własności OSD.
12. Przy przebudowie przejazdu kolejowego w km 67+901 będą uformowane szutrowe (z kruszywa) drogi dojazdowe o szerokości do 5 i poboczu do szerokości 0,75 m.
13. W km 67+580 - 68+350 w związku przebudową rowów oraz rozbiórką i budową nowych obiektów o nr 20 (przepust w km 67+734 LK201 na rowie) i 21 (przepust kolejowy i drogowy w km 68+148,51 LK201 na rowie) przeprowadzona zostanie korekta przebiegu koryt rowów w związku z koniecznością dostosowania ich przebiegu do nowej lokalizacji przepustu kolejowego oraz umocnienie skarp i dna koryta oraz podłączenie rowów kolejowych.
14. Zaplecze techniczne budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca gromadzenia ewentualnych odpadów zlokalizowane będą poza terenem rezerwatu.
15. Przebieg prac w obrębie rezerwatu będzie objęty nadzorem przyrodniczym w składzie (skład dobierany według potrzeb w zależności od prowadzonych prac):
- a. dendrolog – przy usuwaniu drzew i krzewów w ramach kompensacji na terenach łąk i mokradeł oraz zabezpieczeniu tych drzew, które nie są przewidziane do wycinki,
 - b. herpetolog – przy pracach prowadzonych w sąsiedztwie/obrzebie rozlewisk i terenów podmokłych oraz w korytach cieków, do kontroli wykonania i stanu zabezpieczenia placu budowy, przeglądu wykopów, zagłębień, zastoisk i zalewisk występujących w rejonie placu budowy, w poszukiwaniu, uwalnianiu i przenoszeniu w odpowiednie miejsca uwięzionych zwierząt, do kontroli wykonania i zabezpieczenia urządzeń odwodnienia, aby nie były pułapką dla zwierząt,
 - c. ichtiolog – przy prowadzeniu prac w korytach cieków,
 - d. botanik – przy pracach związanych z identyfikacją chronionych siedlisk i gatunków roślin i ich zabezpieczeniu, przy przenoszeniu okazów roślin chronionych na siedliska zastępcze,

- e. entomolog – przy pracach związanych z usuwaniem drzew i krzewów w ramach działań kompensacyjnych na terenach mokradeł w celu zabezpieczenia przed wycinką drzew mogących stanowić potencjalne siedlisko chronionych owadów,
 - f. ornitolog i chiropterolog – przy pracach związanych z usuwaniem drzew i krzewów w ramach działań kompensacyjnych na terenach mokradeł w celu zabezpieczenia przed wycinką drzew z zasiedlonymi dziuplami i gniazdami ptaków oraz koloniami nietoperzy.
16. Do wykonania prac zostaną zastosowane sprawne technicznie maszyny i urządzenia, w celu wyeliminowania niebezpieczeństwa skażenia gleby i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi (oleje, smary).
17. Drzewa, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac i będą narażone na uszkodzenia zostaną zabezpieczone przed przypadkowymi uszkodzeniami pni.
18. Grunt w punktach tankowania pojazdów oraz miejscach ustawienia kontenerów na odpady niebezpieczne zostanie utwardzony płytami betonowymi i uszczelniony folią geoizolacyjną przykrytą warstwą piasku.
19. W związku z naruszeniem granic rezerwatu i prowadzeniem prac inwestycyjnych wzdłuż granicy rezerwatu, zarówno poza jak i w obrębie rezerwatu, podczas prac inwestycyjnych wdrożone zostaną następujące działania minimalizujące:
- a. dla minimalizacji oddziaływania na bezkręgowce zostanie wykonany i utrzymany system odwodnienia linii kolejowej oraz prowadzenie jego regularnych przeglądów i konserwacji,
 - b. na ryby i minogi zostanie wykonany i utrzymany sprawny system odwodnienia linii kolejowej oraz prowadzony będzie jego regularnych przegląd i konserwacja,
 - c. dla minimalizacji oddziaływania na płazy i gady:
 - obiekty pod torami w miejscach dogodnych do migracji płazów zostaną przystosowane do ich wykorzystania przez zwierzęta poprzez zapewnienie minimalnych parametrów strefy migracji przeznaczonej dla zwierząt,
 - zachowana zostanie przerwa 5 cm pomiędzy górną powierzchnią podsypki a dolną płaszczyzną stopki szyn, co zapewni możliwość swobodnego przemieszczania się płazów i gadów w poprzek linii,
 - urządzenia odwodnieniowe zabezpieczone zostaną przed dostępem płazów, poprzez zastosowanie siatki o drobnych oczkach (≤ 5 mm),

- wszelkie obiekty odwodnieniowe, które mogą powodować śmiertelność płazów (jak studzienki i niecki wpadowe) należy zabezpieczyć poprzez zastosowanie szczelnej pokrywy górnej (betonowej) z włazem rewizyjnym,
 - d. dla minimalizacji oddziaływania na ssaki:
 - obiekty pod torami w miejscach dogodnych do migracji ssaków zostaną przystosowane do ich wykorzystania przez zwierzęta poprzez zapewnienie minimalnych parametrów strefy migracji przeznaczonej dla zwierząt,
 - zostanie wykonany i utrzymany sprawny system odwadniający uniemożliwiający zanieczyszczenie dolin rzecznych,
 - e. dla minimalizacji oddziaływania na ptaki celem ochrony ptaków przed porażeniem prądem elektrycznym oraz zabezpieczenia osprzętu linii napowietrznej LPN zastosowane będą osłony zacisków napowietrznych głowic kablowych i zacisków ograniczników przepięć, a także osłony kopułkowe na zaciski SN transformatorów i odgromników;
 - f. dla minimalizacji oddziaływania na siedliska przyrodnicze, rośliny naczyniowe, grzyby, mszaki i porosty dla wszystkich analizowanych wariantów zostanie wykonany i utrzymany sprawny systemu odwodnienia poprzez prowadzenie jego regularnych przeglądów i konserwacji.
20. W związku z naruszeniem granic rezerwatu i prowadzeniem prac inwestycyjnych wzdłuż granicy rezerwatu, zarówno poza jak i w obrębie rezerwatu, w ramach kompensacji na terenie rezerwatu zostaną przeprowadzone następujące działania kompensujące:
- a. montaż 20 budek dla ptaków (z uwagi na lokalizację inwestycji w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009) następujących typów: A – 5 szt., A1 – 4 szt., B – 2 szt., półotwarte małe – 5 szt., półotwarte duże – 2 szt.,
 - b. w obrębie rezerwatu zamontowanie zostanie 10 budek (w dwóch skupiskach po 5 budek) szczelinowych dla nietoperzy, wykonanych według projektu Greenawaya i Hilla [2004],
 - c. koszenie traw raz w roku zgodnie ze wskazaniem zarządcy rezerwatu w sąsiedztwie linii kolejowej w oddziale 184, Leśnictwo Lubiewice, Nadleśnictwo Zamrzenica w obrębie rezerwatu w czasie trwania realizacji inwestycji oraz rok po jej zakończeniu,
 - d. wykonanie prac związanych z usunięciem gałęzi, chrustu w odległości do 30 m od skrajnego toru projektowanej linii kolejowej nr 201 na odcinku

przebiegającym w rezerwacie przyrody, zgodnie z art. 39 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, i innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2023 r., poz. 822),

- e. usuwanie w okresie jesienno-zimowym zadrzewień i zakrzaczeń z otwartych zbiorowisk bagiennych w oddziałach 210m, 211b, Leśnictwo Rykowisko, Nadleśnictwo Zamrzenica pod nadzorem i w zakresie uzgodnionym z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Nadleśnictwem Zamrzenica, przez czas prowadzenia prac budowlanych oraz rok po ich zakończeniu.

21. Corocznie do dnia 31 grudnia, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji - odz. Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk, złoży sprawozdanie z wykonania prac Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska oraz do wiadomości Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

W dniu 16 sierpnia 2023 r., Pełnomocnik Inwestora, pismem znak: IRETS2.452.15.2021.MR.46 IRE-0183-I, doprecyzował zebrane informacje na temat zniszczenia i/lub przekształcenia użytku ekologicznego w km od 64+590 do 64+685 oraz jednoznacznie wskazał, że planowany do realizacji jest wariant WNŚ. Ponieważ dokument ten jest kompatybilny z ujednoliconym raportem o oddziaływaniu na środowisko, nie stanowi on w rzeczywistości uzupełnienia do raportu, a jedynie wyjaśnienie jego treści. Dla Organu prowadzącego postępowanie była to forma zapewnienia stanu przewidywanego. Stąd nie stwierdzono konieczności ponownego przekładania Organom współpracującym.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, postanowieniem z dnia 8 września 2023 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.88.2021.ŁT.2 wpływ: 13 września 2023 r.), wyraził opinię o konieczności ustalenia na terenie województwa pomorskiego, następujących warunków:

- I. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 1. Tereny przeznaczone na zaplecza budowlane, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca gromadzenia odpadów wyznaczać poza:
 - a) obszarami wodno - błotnymi, zatorfionymi obniżeniami terenu i systemami melioracyjnymi;

- b) borami i lasami bagiennymi 91D0 w km ok. 95+600 – 96+050 – strona lewa oraz w km ok. 95+300 – 95+970 – strona prawa;
 - c) torfowiskami przejściowymi i trzęsawiskami 7140 w km ok. 95+850 – strona prawa, w km ok. 119+800 – 120+100 – strona lewa oraz w km ok. 120+110 – strona prawa;
 - d) starorzeczami i naturalnymi eutroficzne zbiornikami wodnymi ze zbiorowiskami 3150 w km ok. 123+900 – 123+950 – strona lewa;
 - e) jeziorem lobeliowym 3110 w km ok. 129+400 – 129+550 – strona lewa oraz w km ok. 129+300 – strona prawa;
 - f) niżowymi i górskimi świeżymi łąkami użytkowanymi ekstensywnie 6510 w km ok. 135+600 – 136+100 – strona prawa (połowa siedliska znajduje się w granicach planowanych prac) oraz w km ok. 135+600 – 135+950 – strona lewa;
 - g) terenami w pasie o szerokości minimum 50 m wokół zbiorników wodnych oraz w pasie o szerokości minimum 50 m od linii brzegowych rzek;
 - h) poza km 127+900-131+000 linii kolejowej nr 201.
2. Gromadzić odpady inne niż niebezpieczne na odcinku w km 127,900 – 131,000 wyłącznie w zamkniętych pojemnikach, natomiast odpady niebezpieczne, w tym zanieczyszczenia ropopochodne gromadzić poza wskazanym odcinkiem.
 3. Prace prowadzić miejscowo postępując wraz z frontem robót.
 4. Prace budowlane w rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00); w uzasadnionych technologicznie lub organizacyjnie przypadkach dopuszcza się pracę w godzinach nocnych.
 5. Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych wzmoczone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, eliminować poprzez zraszanie dróg dojazdowych i terenu placu budowy.
 6. Materiały sypkie przeładowywać i magazynować w sposób eliminujący pylenie.
 7. Wyposażyć zaplecze i plac budowy w środki do neutralizowania wycieków i rozlewów substancji niebezpiecznych, w tym: maty, sorbenty.
 8. Na obszarach występowania siedlisk związanych ze środowiskiem wodnym (wymienionych poniżej) nie dopuścić do możliwości skażenia terenu substancjami ropopochodnymi:
 - a) łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0 w km ok. 134+950 – strona prawa i lewa (obszar siedliska znajduje się w granicach planowanych prac);

- b) bory i lasy bagienne 91D0 w km ok. 95+600 – 96+050 – strona lewa;
 - c) torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140 w km ok. 119+800 – 120+100 – strona lewa oraz w km ok. 120+110 – strona prawa;
 - d) starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami 3150 w km ok. 123+900 – 123+950 – strona lewa;
 - e) jezioro lobeliowe 3110 w km ok. 129+400 – 129+550 – strona lewa oraz w km ok. 129+300 – strona prawa;
 - f) niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510 w km ok. 135+600 – 136+100 – strona prawa (połowa siedliska znajduje się w granicach planowanych prac) oraz w km ok. 135+600 – 135+950 – strona lewa (obszar całego siedliska znajduje się w granicach planowanych prac).
9. Przed rozpoczęciem robót - przy udziale fitosocjologa - w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych oznaczyć i odgrodzić (np. taśmą) od strony placu budowy, przeznaczone do pozostawienia płaty siedlisk oraz fragmenty płatów przeznaczone do pozostawienia w przypadku siedlisk objętych częściową likwidacją, zlokalizowane w km:
- a) olszowe i jesionowe 91E0 w km ok. 134+950 – strona prawa i lewa;
 - b) bory i lasy bagienne 91D0 w km ok. 95+600 – 96+050 – strona lewa;
 - c) torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140 w km ok. 119+800 – 120+100 – strona lewa oraz w km ok. 120+110 – strona prawa;
 - d) starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami 3150 w km ok. 123+900 – 123+950 – strona lewa;
 - e) jezioro lobeliowe 3110 w km ok. 129+400 – 129+550 – strona lewa oraz w km ok. 129+300 – strona prawa;
 - f) niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510 w km ok. 135+600 – 136+100 – strona prawa (połowa siedliska znajduje się w granicach planowanych prac) oraz w km ok. 135+600 – 135+950 – strona lewa.
10. Przed rozpoczęciem robót - przy udziale odpowiednio wykwalifikowanego przyrodnika – w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych oznaczyć i odgrodzić (np. taśmą) od strony placu budowy, następujące stanowiska cennych gatunków flory:
- a) bagno zwyczajne i borówka bagienna km 95+300 do 96+100 strona prawa/<13 m;
 - b) bagno zwyczajne i borówka bagienna km 95+600 do 96+050 strona lewa/<6 m;
 - c) wilżyna ciernista 96+060 strona prawa /8 m;

- d) wilżyna ciernista km 107+020 i 107+200 strona lewa/17 m;
 - e) kukuła plamista km 133+250 strona prawa/7 m;
 - f) śnieżyczka przebiśnieg km 134+9450 strona lewa/25 m;
 - g) rokitnik pospolity km 93+300 do 96+200, 96+550 do 98+700, 99+500 do 100+800, 106+400 do 131+500, 134+200 do 134+850 strona prawa i lewa/>5 m.
11. Przed rozpoczęciem robót - przy udziale odpowiednio wykwalifikowanego przyrodnika – w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych oznaczyć i odgrodzić (np. taśmą) od strony placu budowy, następujące stanowiska mszaków:
- a) widłoząb kędzierzawy, płonnik pospolity km 95+200-96+200 strona prawa i lewa/>8 m,
 - b) torfowiec frędzlowaty 95+550-96+200 strona prawa i lewa,
 - c) torfowiec błotny km 108+400 strona lewa,
 - d) mokradłoszka zaostrowa km 129+400 – 129+550 strona lewa.
12. W bezpośrednim sąsiedztwie jezior lobeliowych nie prowadzić wycinki drzew. Drzewa wycinać w odległości nie mniejszej niż 11 m od jeziora zlokalizowanego na wysokości km 129+400-129+600 linii nr 201 i w odległości nie mniejszej niż 50 m od jeziora zlokalizowanego km 129+300-129+400.
13. Na okres prowadzenia prac budowlanych teren prac, znajdujący się w km 129+300-129+550 linii kolejowej nr 201, tymczasowo wygrodzić w celu niedopuszczenia do przypadkowego naruszenia płatów siedliska 3110 (zastosować pełne wygrodzenie minimum metrowej wysokości).
14. Prace ingerujące w koryta cieków oraz ich linię brzegową, w szczególności roboty wpływające na lokalne warunki fizyko-chemiczne wody i charakterystykę hydromorfometryczną koryta cieków, prowadzić poza okresem tarła różanki (*Rhodeus amarus*) i inkubacji ikry, który przypada na okres 1 kwietnia – 30 czerwca, a w przypadku konieczności prowadzenia prac w tym okresie dopuszcza się ich wykonanie wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym specjalisty- ichtiologa.
15. W km 96+000-96+300, 104+000-104+600, 105+700-106+100, 106+100 – 106+500, 107+200-107+350, 123+800-124+000, 127+600 – 127+900, 129+200 – 129+600, 131+900 – 132+550, 132+550 – 133+300, 133+900 – 134+200, 135+600 – 135+700 (miejsca występowania szlaków migracyjnych płazów i gadów), teren budowy na czas robót budowlanych ogrodzić aby zapobiec przedostawaniu się płazów i gadów z okolicznych stanowisk na teren budowy. Ogródenie oraz prace budowlane

we wspomnianym kilometrażu realizować pod nadzorem herpetologicznym, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej.

16. Przystosować obiekty na ciekach do pełnienia funkcji przejść dla płazów, poprzez pozostawienie strefy dostępnej dla zwierząt pomiędzy korytem cieku, a ścianami obiektu. Strefa dostępna dla płazów powinna mieć szerokość minimum 40 cm i pokryta gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody, dla poniższych obiektów, ok.:
 - a) km 100+778, przepust;
 - b) km 105+770, przepust kolejowy i przepust na drodze równoległej;
 - c) km 106+345, przepust;
 - d) km 107+282, most kolejowy;
 - e) km 108+260, przepust;
 - f) km 109+850, most kolejowy;
 - g) km 112+107, most kolejowy;
 - h) km 132+783, most kolejowy;
 - i) km 15+055 most kolejowy.
17. Na etapie prac prowadzonych w okresie migracji, rozrodu płazów i dyspersji płazów, w tym kumaka nizinnego (*Bombina bombina*), tj. w okresie od 15 lutego do 15 maja oraz od 15 września do 15 listopada, w km 127+600-127+900 oraz 129+200-129+600 linii kolejowej nr 201 zastosować ogrodzenia, które uniemożliwią płazom dostanie się na teren budowy. Zastosować ogrodzenie dla płazów w postaci płotków z materiału odpornego na czynniki UV, np. z pasów geowłókniny lub siatki o oczkach nie mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm. Grodzenie wykonać na drewnianych palikach mocno osadzonych w ziemi o wysokości min. 60 cm ponad grunt, a ok. 30 cm materiału trwale wkopać w ziemię. Płotki nieznacznie nachylić na zewnątrz ogrodzenia, tak że górna krawędź (min. 10 cm) materiału będzie wywinięta w tym kierunku pod kątem 45 stopni. Zakończenie tymczasowego grodzenia wykonać w kształcie litery „U”.
18. W trakcie realizacji prowadzić nadzór herpetologiczny – monitorować poprzez Nadzór Przyrodniczy miejsce realizacji robót pod kątem obecności płazów i gadów, w okresie od 1 marca do 15 listopada (w okresie wiosennych i jesiennych migracji oraz w okresie rozrodu).
19. Przed rozpoczęciem robót ziemnych polegających na zdejmowaniu humusu i likwidowaniu zastoisk wodnych i podmokłości lub wykopów, teren kontrolować

pod Nadzorem Przyrodniczym pod kątem obecności płazów oraz innych gatunków chronionych; każdorazowo przed przystąpieniem do prac oraz bezpośrednio przed zasypaniem wykopów kontrolować pod kątem obecności płazów; prace prowadzić pod Nadzorem Przyrodniczym; napotkane osobniki odłowić, a następnie uwolnić w bezpiecznym miejscu.

20. W celu zabezpieczenia zbiorników wodnych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia:

- a) nie lokalizować w odległości do 50 m od brzegów zbiorników wodnych zaplecza budowy, baz materiałów i dróg dojazdowych;
- b) zabezpieczyć brzegi zbiorników przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny w trakcie prac przez odeskowanie, palikowanie lub wykonać wzdłuż cieków nasypy o wysokości gwarantującej zatrzymanie spływających wód opadowych (rozwiązanie możliwe do zastosowania tylko poza zinwentaryzowanymi płacami siedlisk przyrodniczych).

21. Cały obszar planowanej inwestycji objąć nadzorem herpetologicznym, który w przypadkach koniecznych wskaże na potrzebę zastosowania dodatkowych tymczasowych ogrodzeń, uniemożliwiających przedostanie się migrujących płazów w miejsce, gdzie odbywają się aktualnie roboty budowlane oraz ruch pojazdów budowy.

22. Zapewnić utrzymanie prześwitu pomiędzy stopą szyny a tłuczniem, o wysokości minimum 5 cm, w celu umożliwienia przemieszczania się płazów.

23. Prace związane ze zdejmowaniem wierzchniej warstwy gleby, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku prowadzenia tych prac w km 65+800-66+400 linii kolejowej nr 201, ze względu na ochronę bielika, prace tego typu należy zakończyć do 31 grudnia, ze względu na obowiązujący od 1 stycznia okres ochronny tego gatunku. Wierzchnią warstwę gleby, zdjętą w początkowej fazie prac ziemnych z pasa robót budowlanych, należy składować poza miejscami występowania gatunków objętych ochroną prawną na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz siedlisk przyrodniczych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000.

24. Wycinkę drzew i krzewów, szczególnie na terenach stanowiących potencjalne lęgowiska ptaków oraz wycinkę drzew stanowiących potencjalne miejsca występowania letnich schronień lub kolonii rozrodczych nietoperzy, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz po opuszczeniu kolonii rozrodczych i zgrupowań przez nietoperze, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku prowadzenia tych prac w km 65+800-66+400 linii kolejowej nr 201, ze względu na ochronę bielika, prace tego typu należy zakończyć do 31 grudnia, ze względu na obowiązujący od 1 stycznia okres ochronny tego gatunku. Podstawowe prace związane z wycinką zaplanować wyprzedzająco, przed przystąpieniem do prac budowlanych. Dopuszczalne jest prowadzenie koniecznych wycinek drzew i krzewów w ww. okresie pod warunkiem przeprowadzenia, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac, szczegółowych oględzin w zakresie występowania w obrębie planowanych do usunięcia drzew lub krzewów gniazd ptaków lub w przypadku drzew schronień nietoperzy. Oględziny wykonać przez osobę posiadającą wiedzę i kompetencje z zakresu odpowiednio ornitologii i/lub chiropterologii.
25. Prace na cieku, który będzie przekraczany projektowanym obiektem, w ok. km 105+725 linii kolejowej nr 201 prowadzić poza okresem lęgowym łabędzia niemego (*Cygnus olor*), czyli poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia.
26. Ułożyć na granicy pasa budowy w ok. km 105+725-105+780 linii kolejowej nr 201 po stronie prawej rzędy worków z piaskiem, w celu zatrzymania ewentualnych spływów zanieczyszczonych wód z teren budowy.
27. W granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 wykonać zabezpieczenia mające na celu minimalizacji zagrożenia rozbijania się ptaków o ekrany akustyczne, poprzez wykonanie ekranów nieprzezroczystych lub matowych, barwnych, a w przypadku konieczności zastosowania ekranów przezroczystych zastosować na całej ich powierzchni oklejenia w formie aplikacji na ich powierzchni „kropkowania” lub linii koloru czarnego pomarańczowego lub matową folią przepuszczającą światło przy czym oklejenie wszystkich elementów przezroczystych, na całej ich powierzchni pionowo rozmieszczonymi paskami taśmy lub rzędami kropek o szerokości:
- a) w przypadku stosowania linii: szerokość pasków powinna wynosić minimum 6 mm przy odstępnie maksymalnie do 10 cm,
 - b) w przypadku stosowania kropek: średnica elementów powinna wynosić minimum 1 cm przy odstępnie maksymalnie do 10 cm,

- c) stosować materiały dobrej jakości - trwałe i odporne na zmienne warunki atmosferyczne.
 - d) Ekranować lokalizować tylko na obszarach wiejskich i miejskich, poza terenem lasów.
28. Prace dotyczące rozbiórki obiektów kubaturowych w obszarze Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 prowadzić poza okresem zimowania nietoperzy, tj. poza okresem od 30 września do 1 kwietnia oraz poza okresami, gdy temperatura powietrza będzie wynosiła poniżej 10°C.
 29. Prace związane z rozbiórką i przebudową obiektów oraz wycinką drzew w miejscu stwierdzonych kolonii rozrodczych nietoperzy prowadzić poza okresem od 1 maja do 31 sierpnia.
 30. W okresie aktywności nietoperzy (od 1 kwietnia do 31 października) do oświetlenia terenu budowy wykorzystać oświetlenie kierunkowe ograniczające rozpraszanie światła poza miejsce prowadzonych prac.
 31. Prace przy wycince oraz przy likwidacji obiektów lub prac w obiektach prowadzić pod nadzorem chiropterologa i ornitologa w celu wykluczenia zniszczenia gniazd ptaków i kolonii nietoperzy, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej.
 32. W przypadku, gdy rzeka Wierzycy będzie odbiornikiem wód odprowadzanych z odwodnienia terenu budowy, wody te przed wprowadzeniem do odbiornika oczyścić w osadnikach.
 33. W celu zmniejszenia agresywności mechanicznej wprowadzanej do rzeki Wierzycy wody z odwodnień, rurę wprowadzającą wodę do cieku ułożyć pod kątem 45°.
 34. Podczas prac na rzece Wierzycy maksymalnie ograniczyć zmaczenie wody, np. poprzez prowadzenie prac pod osłonami/grodziami lub na tymczasowych platformach ze żwiru, płyt betonowych.
 35. Prace obejmujące remonty i przebudowy mostów oraz wiaduktów prowadzić pod nadzorem przyrodniczym - specjalisty ornitologa, w celu weryfikacji zasiedlenia ich przez ptaki. W przypadku stwierdzenia gniazdowania, prace budowlane przerwać, aż do momentu zakończenia lęgów przez ptaki, zgodnie z zaleceniami nadzoru ornitologicznego.
 36. Podczas robót na mostach stosować materiały (np: siatki) zabezpieczające przed dostaniem się odpadów, gruzu itd. do cieku.

37. W sąsiedztwie cieków wodnych, zbiorników i innych terenów podmokłych nie stosować chemicznych środków do odchwaszczania torowiska.

38. Wszystkie prowadzone prace należy objąć nadzorem przyrodniczym. Do zadań nadzoru przyrodniczego będzie należało:

- a) weryfikacja lokalizacji placów budowy- prowadzona przez specjalistę ornitologa;
- b) nadzór ichtiologiczny, prowadzony przez specjalistę ichtiologa, nad pracami prowadzonymi w korytach cieków;
- c) poprzedzająca wycięcie kontrola drzew pod kątem występowania w nich letnich schronień nietoperzy i gniazd ptaków;
- d) kontrola budowli inżynierskich przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem występowania w nich zimowych schronień nietoperzy i gniazd ptaków;
- e) wstrzymanie prac w pobliżu schronień nietoperzy, jeśli takie zostaną zaobserwowane, do czasu opuszczenia tych miejsc przez nietoperze;
- f) nadzór herpetologiczny, prowadzony przez specjalistę herpetologa, nad terenem prowadzonych prac oraz nad montażem płotków herpetologicznych;
- g) kontrola realizacji zapisów ujętych w decyzji, potwierdzona wpisami w dzienniku budowy.

II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś:

1. Zaprojektować 5 cm przerwę pomiędzy górną powierzchnią podsypki a dolną płaszczyzną stopki szyn.
2. Zaprojektować w celu zapewnienia dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, środki ochrony akustycznej, w postaci ekranu akustycznego i amortyzatorów szynowych.

III. Nałożyć na Wnioskodawcę obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenia analizy porealizacyjnej:

1. przeprowadzić nadzór botaniczno - siedliskowy: nadzór polegać ma na kontroli zakresu prac budowlanych w pobliżu siedlisk i gatunków roślin objętych ochroną prawną, w celu weryfikacji prac i zagrożeń dla tych siedlisk i gatunków,
2. przeprowadzić nadzór herpetologiczny - sprawdzać wygradzenia tymczasowe pod kątem miejsca, jakości i zasadności instalacji przed rozpoczęciem się okresu migracyjnego płazów w miejscach, gdzie stwierdzono wcześniej ich występowanie. W okresie wiosennych (marzec-kwiecień) oraz jesiennych (wrzesień-październik)

- migracji herpetofauny kontrolować miejsca wytypowane jako siedliska płazów. W przypadku zaobserwowania takich osobników – przenieść je w bezpieczne miejsce,
3. w okresie rozrodu herpetofauny (czerwiec-sierpień) przeprowadzić kontrolę przez herpetologa pod kątem występowania zagłębień i tym podobnych miejsc, w których może gromadzić się woda, oraz je likwidować, gdyż mogą one powodować wstrzymanie prac w przypadku późniejszego zajęcia ich przez te zwierzęta,
 4. nadzór ornitologiczny - kontrolować biotopy niszczone w okresie lęgowym ptaków, tj. zadrzewień i zakrzewień. W przypadku stwierdzenia występowania gniazd lub dziupli uzyskać zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną na zniszczenie siedliska tego gatunku,
 5. zobowiązuje się inwestora do sporządzenia analizy porealizacyjnej - powinna obejmować pomiary hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem. Przeprowadzić badania w punktach, w których prowadzono pomiary we wcześniejszym okresie, co pozwoli na porównanie ich wyników. Badania należy wykonać zgodnie z Referencyjną metodyką wykonywania okresowych pomiarów poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych i linii tramwajowych oraz kryteria lokalizacji punktów pomiarowych określoną w załączniku 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem lub z aktualnie obowiązującą metodyką referencyjną. Badania przeprowadzić przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą. Analizę porealizacyjną wykonać po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, zastosować środki zaradcze. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

Warunki zostały przeanalizowane i ujęte w sentencji niniejszej decyzji. Część z nich uległa jednak przeredagowaniu oraz rozszerzeniu, aby nie budziły wątpliwości, których etapów, czy zakresu dotyczą. Rozstrzygnięcie decyzji powinno być bowiem tak sformułowane, aby wynikało z niego w sposób nie budzący wątpliwości, jakie obowiązki

zostały na stronę nałożone. Formułując treść decyzji administracyjnej każdorazowo należy pamiętać, że ma ona charakter władczy, który kształtuje prawa i obowiązki Wnioskodawcy, w związku z tym warunki muszą być w swej treści jak najbardziej jasne i precyzyjne.

Działania takie, w razie potrzeby, podjęto względem wszystkich opinii i uzgodnień dokonanych przez Organy współuczestniczące w przedmiotowej procedurze.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia znak: WOO.420.1.2021.ADS.76, z dnia 29 września 2023 r., poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach od 4 października do 3 listopada 2023 r. włącznie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 4 października do 3 listopada 2023 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- b) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku,
- c) Urzędu Gminy Osielesko,
- d) Urzędu Gminy Dobrcz,
- e) Urzędu Miasta Koronowo,
- f) Urzędu miasta i Gminy Pruszcz,
- g) Urzędu Gminy Świekatowo,
- h) Urzędu Gminy Cekcyn,
- i) Urzędu Gminy Lniano,
- j) Urzędu Gminy Śliwice,
- k) Urzędu Gminy Osieczna,
- l) Urzędu Gminy Czersk,
- m) Urzędu Gminy Stara Kiszewa,
- n) Urzędu Gminy Karsin,
- o) Urzędu Gminy Kościerzyna,
- p) Urzędu Miasta Kościerzyna.

W trakcie udziału społeczeństwa nie wpłynęły uwagi i wnioski od zainteresowanego społeczeństwa.

Jednakże, w trakcie całego prowadzonego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, czynny udział brały następujące strony:

- I. Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Turystyczna „Szczyt Wieżyca” z siedzibą w Szymbarku, w imieniu której wystąpił Pan Andrzej Młyński, Prezes Zarządu i Pan Andrzej Stencel, Członek Zarządu – pismo z dnia 11 lutego 2022 r. (wpływ: 12 lutego 2022 r.); bez złożenia uwag do dokumentacji.
- II. Pan Andrzej Stencel zam. w miejscowości Kolano - pismo z dnia 8 lutego 2022 r., przekazane według właściwości przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (pismo z dnia 10 lutego 2022 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.070.5.2022.AT.1), uzupełnione na wniosek tut. Organu w dniu 8 marca 2022 r.

W ww. piśmie Wnioskodawca wystąpił o przekazanie materiałów w formie elektronicznej na adres poczty elektronicznej, podany w korespondencji, argumentując swą prośbę tym, iż jest to dokumentacja ogólnodostępna, jej przetwarzanie następuje dzięki środkom publicznym i jest szczególnie istotna dla interesu obszarów chronionych Natura 2000 na terenie gminy Stężyca, jak również interesu kilkuset ośrodków i działalności agroturystycznej, leżących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, a jej analiza pozwoli na wyeliminowanie błędów w dokumentacji projektowej i w konsekwencji zmniejszy ryzyko niepotrzebnego wydatkowania pieniędzy publicznych na zbędne planowanie inwestycji, która nigdy nie dojdzie do skutku. Równocześnie Wnioskodawca nadmienił, że pozyskanie tych danych nie wiąże się ze znacznym nakładem czasowym i finansowym dla Urzędu.

Wobec powyższego, tut. Organ, pismem z dnia 3 marca 2022 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.38, wezwał Wnoszącego o przekazanie aktualnego wypisu z rejestru gruntu lub innego dokumentu, świadczącego o własności działek, o których mowa w piśmie (wskazano nr ewid. 539/1 i 539/14, bez podania obrębu). W uzasadnieniu pisma Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wskazał, iż Wnioskodawca nie uwierzytelnił praw własności do wskazywanych działek, zatem wymagane było przedłożenie takich dokumentów, które zaświadczą o prawie do nieruchomości, a tym samym wpłyną na uznanie za stronę postępowania.

W odpowiedzi (pismo z dnia 8 marca 2022 r.), nadesłano wyciąg z księgi wieczystej, świadczącej o współwłasności działki o nr ewid. 539/1 oraz 539/14 obr. Szymbark.

Wobec powyższego, Organ prowadzący postępowanie, pismem z dnia 10 marca 2022 r., znak: WOO.420.1.2021.ADS.39, poinformował Stronę postępowania o przysługującym jej statusie.

Jednocześnie, odpowiadając na prośbę przekazania drogą elektroniczną na adres poczty elektronicznej lub w formie papierowej, treści wezwania do uzupełnienia RDOŚ w Gdańsku i odpowiedzi Inwestora, zaznaczono, iż Strona ma możliwość skorzystania z uprawnień, o których mowa w art. 73 § 1 i § 1a Kpa, a akta sprawy zostaną jej udostępnione, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Ponadto, tut. Urząd wskazał, iż zapewnia bieżącą obsługę interesantów – w tym stron postępowania - z zachowaniem wymogów reżimu sanitarnego w swojej siedzibie, w związku z czym, co do zasady nie ma podstaw do zastosowania art. 15zzzzzn ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. 2020 r., poz. 1842 ze zm.).

Tym niemniej, ponieważ Strona po raz pierwszy występowała do Organu, wnioskowane materiały zostały jej wyjątkowo przekazane w formie elektronicznej na wskazany adres, z zastrzeżeniem, że wszelkie kolejne udostępnienia materiałów, będą realizowane w sposób przedstawiony powyżej.

Kolejne pismo o elektroniczne udostępnienie dokumentów, Strona postępowania złożyła w dniu 15 marca 2022 r.

W dniu 13 lipca 2022 r., wpłynęło pismo Strony postępowania z dnia 12 lipca 2022 r., przekazujące dodatkową dokumentację, z prośbą o zapoznanie się z nią i dołączenie do akt. Dokumenty te stanowiły przekazaną „do wiadomości” korespondencję skierowaną przez Stronę postępowania, do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

Analiza przedmiotowego pisma wykazała, iż zastrzeżenia nie dotyczą procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skierowane zostały do Ministerstwa, z uwagi na charakter odnoszący się do dofinansowania projektów ze środków Unijnych. Uwagi nie mają wpływu na możliwość uzyskania tej konkretnej decyzji, którą uzyskuje się również dla projektów finansowanych ze środków własnych Inwestora.

W dniu 26 maja 2023 r., Pan Andrzej Stencel przedstawił 10 załączników, w tym:

1. Wniosek do Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie inwestycji „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”.
 2. Wniosek do Ministra Infrastruktury z dnia 17 maja 2023 r. w sprawie określenia rzeczowego i finansowego zakresu inwestycji „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”.
 3. Ogłoszenie konsultacji Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2023 r. i zgłoszenie uwag z dnia 26 maja 2023 r.
 4. Wniosek z dnia 7 marca 2023 r. i odpowiedź Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie finansowania inwestycji.
 5. Pismo z dnia 7 lutego 2023 r. w sprawie finansowania inwestycji.
 6. Wniosek z dnia 27 grudnia 2022 r. i odpowiedź Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie finansowania inwestycji,
- z prośbą o zapoznanie się i dołączenie do akt.

W dniu 29 listopada 2023 r., Strona postępowania, reprezentowana przez Pana Konrada Dmoch z Kancelarii Radców Prawnych CIC Pikor, Behnke, Dmoch, Fryzowski Sp. p z siedzibą w Gdyni, złożył następujące uwagi i wnioski:

1. Inwestor przedstawił własne prognozy w zakresie oddziaływań akustycznych, oparte na założeniu, że skuteczne okażą się rozwiązania techniczne, zmierzające do ich minimalizacji w postaci tłumików. Wskazał, iż oczekiwanie, że zamontowanie tłumików akustycznych może wpływać na obniżenie oddziaływań powyżej prędkości 80 km/h jest bezzasadne, ponieważ ich skuteczność spada wraz ze wzrostem prędkości przejazdowej. Tłumiki akustyczne na szynach kolejowych, nie będą skutecznymi rozwiązaniami technicznymi i nie ograniczą ponadnormatywnego hałasu. Powyższe potwierdzono stosowną publikacją.

Wskazano również, że opisywane rozwiązanie może być skuteczne tylko w ograniczonych częstotliwościach drgań, a parametr ten nie był odpowiednio przedstawiony w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Bez tego Organ nie może określić celowości stosowania tego typu rozwiązań, wyboru technologii (istnieją różne tłumiki) i minimalnych wymagań, jaki muszą spełnić stosowane środki (aby istniała pewność, że Inwestor nie użyje materiałów dowolnych, albo najtańszych i przez to nieefektywnie chroniących strony postępowania).

Strona wskazuje, że w polskich realiach skuteczność tłumików przytorowych nie została jeszcze empirycznie potwierdzona, a odwoływanie się do doświadczeń zagranicznych nie jest adekwatne, z uwagi na odmienny stan techniczny oraz różnice w taborze.

Powołano się również na szkolenia przeprowadzane w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (spotkanie Grupy roboczej ds. hałasu październik 2019 r.), gdzie w materiałach szkoleniowych, dla linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny, uwzględniono, iż skuteczność redukcji hałasu pochodzącego z pociągów towarowych wynosi nie więcej niż -1 dB.

Wobec powyższego, Strona wniosła o zobowiązanie Inwestora do określenia: jaka będzie maksymalna prędkość, długość oraz minimalny standard techniczny poszczególnych typów pociągów poruszających się po liniach kolejowych i ich odcinkach będących przedmiotem inwestycji.

2. Odniesienie się do oddziaływań skumulowanych, z uwagi na podzielenie zamierzenia polegającego na budowie ciągu transportowego Bydgoszcz – Trójmiasto, na wiele odcinków. Strona wnosi również do odniesienia się w kontekście zamierzeń, dla których Inwestor uzyskał już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, dla alternatywnych przebiegów etapu I.
3. Weryfikację oddziaływań inwestycji pod kątem spodziewanego sposobu jej eksploatacji. W tym kontekście konieczne jest zbadanie wzajemnych oddziaływań planowanego przez PKP ciągu transportowego oraz Portu Zewnętrznego w Gdyni.
4. Analizę poważnych awarii. Zdaniem Strony postępowania, pociągi towarowe do i z Portu Gdynia, będą wykorzystywały linię kolejową nr 201 do przewozu towarów niebezpiecznych, a zdarzenia związane z takim transportem kwalifikowane mogą być jako poważne awarie. Wobec powyższego wniesiono o przeprowadzenie dowodów z analiz, w celu wykazania istnienia i skali ryzyka powstania poważnych awarii w czasie eksploatacji zamierzenia. Zobowiązanie PKP do przedstawienia eksperckiej analizy ryzyk, która uwzględniałaby dane z analiz ryzyka dla Portu Zewnętrznego, jest konieczne dla prawidłowego wyjaśnienia sprawy.
5. Należy zwrócić szczególną uwagę na ilość przewożonych ładunków, planowane natężenie ruchu (z uwzględnieniem typów pociągów), prędkości, długości składów itd. Wszystkie te informacje mają kluczowe znaczenie dla określenia

charakterystyki, zasięgu i natężenia oddziaływań, które są przedmiotem postępowania.

Pismem z dnia 13 marca 2024 r. (wpływ 15 marca 2024 r.), Pełnomocnik Strony ponownie zgłosiła się do tut. Organu z uwagami.

1. Inwestor selektywnie cytuje publikację „Tłumiki torowe i przyszynowe ...” (Brzeziński i inni). Strona postępowania dołączyła do swojego pisma całą publikację oraz oczekuje od organu administracji zapoznania się z jej treścią.
2. PKP twierdzi, że brak jest związku między stanem technicznym szyn oraz kół. Stanowisko PKP nie może być zatem uznane za wiarygodne. Organ obowiązany jest do ustalenia w ramach postępowania tzw. prawdy obiektywnej. Twierdzenia Inwestora nie stanowią dowodu w rozumieniu przepisów postępowaniu administracyjnym.
3. PKP twierdzi, że rekomenduje wprowadzenie poprawki -2dB do obliczeń akustycznych uwzględniających zastosowanie absorberów przyszynowych. Tymczasem z zestawień znajdujących się na stronie 3 pisma PKP wynika, że średnia skuteczność tłumienia przez STRAILastic_A wynosi 1,8dB. Analogicznie jest w przypadku Vicon AMSA 60 FSV, którego efektywność dla EU47 także wynosi 1,8dB. W obu przypadkach średnia skuteczność — wedle oświadczenia PKP - jest o 10% niższa niż postulowana poprawka. Plan inwestycyjny zakłada wywóz towarów z Portu Zewnętrznego. Zasadniczym celem zamierzenia jest wprowadzenie na tę trasę ruchu towarowego. Niedopuszczalnym jest zatem, aby projektowana średnia skuteczność środka minimalizującego oddziaływanie była niższa niż przyjęte poprawki akustyczne.
4. Całość danych przedstawionych przez PKP odwołuje się do wadliwego kryterium jakim jest „średnia skuteczność”. W kontekście oceny oddziaływania jedynym właściwym kryterium weryfikacji oddziaływań oraz rozwiązań technicznych służących ich minimalizacji jest zaś po prostu „skuteczność” (w rozumieniu: 1 — istnienie; 0 - nie istnieje). Strona postępowania nie wyklucza, że zastosowanie rozwiązania technicznego w postaci tłumików przyszynowych może być w jakimś zakresie skuteczne. Musiałoby to jednak zostać wykazane ponad wszelką wątpliwość. Ponadto stosowanie ewentualnych poprawek do obliczeń akustycznych musiałoby zostać oparte o kryterium ostrożnościowe, a więc przyjęta wartość poprawki nie mogłaby być większa niż poziom ochrony, który jest gwarantowany przez dane rozwiązanie. Dane przedstawione przez PKP

powinny zatem odwoływać się nie do średniej, a do minimalnej skuteczności tłumienia badanych absorberów. Dodatkowo koniecznym jest określenie poziomu prawdopodobieństwa, że dane rozwiązanie nie będzie skuteczne z wymienieniem czynników jakie o tym decydują.

5. Zdaniem Strony, brak informacji takich jak:
 - a. sposób mocowania tłumików do szyny;
 - b. skład i rodzaj materiału elastomerowego;
 - c. kształt i materiał wkładek rezonujących;
 - d. sposób i zakres dostrajania tłumików do potrzebnych częstotliwości;
 - e. prędkość jazdy, zależna od typu pojazdu;
 - f. szorstkość powierzchni szyn i koi;

uniemożliwiają dokonania przez Organ oceny skuteczności postulowanych przez Inwestora rozwiązań zapobiegających oddziaływaniu.

W decyzji Organ musi zaś nakazać zastosowanie rozwiązań skutecznych nie wykluczających przekroczenie norm, a nie tylko takich które dają bliżej nieokreślone prawdopodobieństwo powodzenia. W tym celu koniecznym jest zobowiązanie Inwestora do wskazania jakie konkretnie tłumiki przyszynowe będą wykorzystane do tłumienia oddziaływań oraz wykazania, że ich efektywność jest wyższa niż innych tego typu produktów. W sentencji decyzji środowiskowej konieczne jest wskazanie wprost tego rozwiązania (z zastrzeżeniem, że PKP może zastosować inne o ile gwarantuje ono wyższą minimalną efektywność). Poprzestanie na stwierdzeniu, że Inwestor miałby zastosować tłumiki przyszynowe bez określenia ich właściwości naruszałoby przepisy prawa. Określenie efektywności rozwiązania wymaga także określenia standardu technicznego torowiska, typu pojazdu oraz prędkości maksymalnej z jaką będzie się on poruszał.

6. Strona stoi na stanowisku, że stan techniczny szyn i kół, wpływa na skalę i zakres oddziaływań. Nawet gdyby prawdą było, iż tłumiki przyszynowe zachowują pełną efektywność przy uszkodzonych szynach i kołach (co jest sprzeczne w wiedzę naukową), to ich stan nie pozostaje obojętny dla oddziaływań i uciążliwości powodowanych przez inwestycję. Ich wady albo zużycie powodują znaczący wzrost oddziaływań i uciążliwości.

7. PKP twierdzi, że jego badania nie potwierdzają jakoby istniała korelacja między prędkością przejazdu pojazdu szynowego, a skutecznością działania absorberów. Jest to jednak sprzeczne z wiedzą naukową.
8. PKP oświadcza, że przygotowane w 2023 r. dwa dokumenty „Analiza akustyczna wpływu zabudowy absorberów”, mają zawierać pomiary, które zostały przeprowadzone na linii kolejowej nr 9, gdzie obowiązują prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 100 km/h dla pociągów towarowych. Jednocześnie na stronie 5 własnego pisma Inwestor stwierdza, że projektowana i sporna infrastruktura ma być obsługiwana do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych. Skoro prędkość wpływa i rodzaj pociągu wpływa na skuteczność tłumików i przyszybowych, a badanie na które powołuje się PKP było przeprowadzone dla innych prędkości niż maksymalne dla pociągów towarowych oraz z zestawień zawartych na stronie 3 pisma PKP wynika, że żaden z badanych absorberów nie osiąga nawet „średniej skuteczności” na poziomie 2 dB, to oznacza, że wedle obecnego stanu wiedzy nie ma możliwości przyjęcia poprawki -2dB, o którą wnioskuje PKP, a także badania, na które powołuje się Inwestor są nieadekwatne dla oceny spornego zamierzenia, albowiem dotyczą infrastruktury o niższych parametrach eksploatacyjnych.
9. Inwestor wyjaśnia, że proponowane rozwiązania techniczne oparto o tzw. holenderską metodykę prognozowania hałasu szynowego RMR 21996 r. Okoliczność ta stanowi dowód na to, że raport oos nie zawiera właściwie przygotowanych danych na temat oddziaływań akustycznych. Od 1 stycznia 2019 r. tego typu opracowania powinny być przygotowywane w oparciu o metodykę CNOSSOS-EU. Od co najmniej 9 lat wiadomym jest, że to metodyka CNOSSOS-EU określa standard należytej wiedzy o oddziaływaniach takich projektów jak sporne zamierzenie. Od ponad 5 lat wymóg jej stosowania wynika wprost z przepisów prawnych.
10. Strona wnosi o przeprowadzenie dowodu z metodyki CNOSSOS-EU celem wykazania, że przedstawione przez PKP dane na temat oddziaływań akustycznych są zaniżone, a rozwiązania techniczne wskazane celem minimalizacji oddziaływań są nieadekwatne do ich rzeczywistej skali. Powyższe może wykonać PKP. Organ ma możliwość weryfikacji tej okoliczności poprzez odpowiednie przetworzenie danych wejściowych podawanych przez Inwestora. Na wypadek,

gdyby PKP próbowało argumentować przeciwko takiemu obowiązkowi informując, że obecnie PKP zobowiązuje do sporządzenia takich badań wszystkie osoby fizyczne, które planują budować się przy torach. Jeśli nie przedstawią opracowań sporządzonych w oparciu o metodykę CNOSSOS-EU, to nie będą mogły zabudować własnych nieruchomości, w tym na przykład rozbudować, albo nadbudować domów, w których mieszkają. PKP nie akceptuje dokumentów opartych o metodykę RMR, gdyż jest przestarzała i zaniża wyniki.

11. PKP zamieściło tabele prognozowanego natężenia ruchu wraz z prędkościami przyjętymi do obliczeń. Znamiennym jest jednak, że prędkości zastosowane do obliczeń znacząco różnią się z prędkościami deklarowanymi jako maksymalne. Skoro mają one wynosić odpowiednio 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych, to wszelkie obliczenia powinny być prowadzone dla prędkości maksymalnych. Na stronie 5 pisma PKP wskazano, że prędkość minimalna dla linii projektowanego typu wynosi 80 km/h. Tymczasem z opisywanych tabel wynika, że w wielu przypadkach przyjęto prędkości znacząco poniżej prędkości minimalnej (60 km/h dla pociągu pasażerskiego i 48 km/h dla pociągu towarowego), w żadnym przypadku nie brano pod uwagę prędkości maksymalnych przez pociągi towarowe (jest 96 zamiast 120 km/h). Oznacza to, że nawet gdyby zastosowana metodyka była dopuszczalna, to dane jakie wykorzystano do wyliczeń oddziaływań akustycznych były zaniżone. Nadrzędną zasadą postępowania środowiskowego jest zaś założenie, że ocena oddziaływania powinna być prowadzona dla najgorszego scenariusza oddziaływań. Tylko bowiem w takim przypadku możliwy jest dobór i wykonanie skutecznych rozwiązań kompensacyjnych i zapobiegających oddziaływaniu. Inne postępowanie jest dopuszczalne wyłącznie w przypadku określenia przez Organ decyzją środowiskową warunków korzystania ze środowiska do granicy do jakiej prowadzono ocenę oddziaływania. Obowiązek Organu wynika z treści art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b uouioś. W przeciwnym wypadku PKP zmieni prędkości poruszania się pociągami po torach, a więc zmieni zakres i skalę oddziaływań, bez potrzeby uzyskiwania nowej decyzji środowiskowej, gdyż będzie twierdzić, że takie działanie nie jest przedsięwzięciem w rozumieniu przepisów środowiskowych.

12. PKP wykazuje, że jedną z najskuteczniejszych metod ograniczania hałasu kolejowego jest przebrajanie istniejących wagonów towarowych, polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. Należy jednak zauważyć, że ewentualne korzyści uzyskane z tego procesu mogłyby być wzięte pod uwagę wyłącznie w przypadku, gdyby ruch innych pociągów po spornych torach był wykluczony. Tak jednak nie jest. Nawet PKP nie zaprzecza, że pociągi niespełniające tego typu wymagań technicznych będą jeździć po torach jeszcze przez co najmniej przez 10 lat. Potwierdza to zresztą praktyka zakupowa większości przewoźników, którzy od lat zamawiają w dużych ilościach hamulce żeliwne i nie stosują hamulców kompozytowych. Ponadto korzystanie z hamulców żeliwnych jest wciąż dopuszczalne zgodnie z instrukcją obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego różnych przewoźników.
13. W lutym 2024 r., Strona postępowania uzyskała informację z Ministerstwa Infrastruktury, iż przedmiotowa inwestycja stanowi część jednego z odcinków składających się wspólnie na zamierzenie polegające na budowie ciągu transportowego Bydgoszcz – Trójmiasto, wobec powyższego nastąpiło podzielenie przedsięwzięcia. Zgodnie z podziałem należy przyjąć, że stanowi ona część zadania „Prace na linii 201 na odcinku Maksymilianowo — Kościerzyna — Gdynia”. Celem całości inwestycji jest zapewnienie obsługi komunikacyjnej Portu Zewnętrznego w Gdyni, w tym w szczególności wywozu ładunków towarowych z portu oraz ich dostarczanie do portu. Wobec powyższego, Pełnomocnik Strony wyszedł z pojęcia „przedsięwzięcie”, stojąc na stanowisku o podziale danej sprawy. Zdaniem Pełnomocnika Strony, wszystkie zamierzenia wymienione w piśmie Ministerstwa Infrastruktury powinny być oceniane łącznie pod kątem ich wspólnego oddziaływania na środowisko. Inwestor sztucznie podzielił inwestycje na części, aby taka weryfikacja nie została przeprowadzona. Organ ma obowiązek zobowiązania PKP do przedstawienia mu danych niezbędnych do oceny całości zamierzenia prowadzącego do realizacji ciągu transportowego Bydgoszcz-Trójmiasto. Praktyka Inwestora nazywana jest „salami slicing” i jest powszechnie piętnowana przez Komisję Europejską oraz sądy.
14. W sytuacji, gdyby Organ stwierdził, iż prawnie dopuszczalnym był podział inwestycji na części wymienione przez Ministerstwo, to wydanie decyzji środowiskowej dla takiego odcinka byłoby możliwe wyłącznie gdyby

przeprowadzona została pełna i łączna ocena oddziaływań skumulowanych generowanych przez wszystkie odcinki składające się na to zamierzenie. Jest to tym istotniejsze, że jego poszczególne części stanowią łączną barierę migracyjną dla zwierząt, której długość wynosi około 200 km, a takie realizowane są w granicach lub sąsiedztwie form ochrony przyrody, jak Natura 2000. Organ zobowiązany jest zweryfikować jaki jest łączny wpływ wszystkich odcinków inwestycji na obszary Natura 2000. W ocenie mego Mandanta łączna powierzchnia zniszczenia poszczególnych typów siedlisk jest liczona w hektarach, a więc stanowi o istnieniu istotnego i znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.). Tym samym RDOŚ zobowiązany jest do oceny inwestycji pod kątem dopuszczalności jej realizacji w kontekście zakazu wynikającego z art. 33 ww. ustawy. Dokumentacja postępowania nie daje podstaw do tego, aby dopuszczalne było wydanie zezwolenia na odstępstwo wynikające z art. 34 ww. aktu. Nawet gdyby było to możliwe, to na mocy art. 35 realizacja inwestycji mogłaby być dopuszczalna wyłącznie po zakończeniu kompensacji przyrodniczej.

15. Pełnomocnik Strony postępowania stoi na stanowisku że analizowany odcinek inwestycji, tj. Kościerzyna — Maksymilianowo nie spełnia wymagań samodzielności funkcjonalnej. Jak wynika z wyjaśnień Ministerstwa, celem zamierzenia jest umożliwienie transportu towarowego w korytarzu Bałtyk — Adriatyk, w tym w szczególności usprawnienie transportu z morza Bałtyckiego na południe kraju, a następnie do Czech, Słowacji, Austrii i Ukrainy. W cytowanym orzecznictwie NSA wyjaśnia, że można przyjąć, iż inwestycja jest samodzielna funkcjonalnie jeśli po jej zrealizowaniu zostaną osiągnięte cele jej realizacji. W analizowanym przypadku tak nie jest. Kościerzyna jest małym miastem, w którym nie ma żadnego przemysłu, ani istotnej produkcji. To samo dotyczy jej okolic. Nie ma także żadnej szczególnej infrastruktury magazynowej, składowej, ani transportowej, która pozwalałaby na dogodną dystrybucję towarów. Co istotniejsze w okolicy nie ma odbiorców tego typu usług. Całość niezbędnej infrastruktury, dostawców i odbiorców znajduje się w Trójmieście, a głównym podmiotem w tym zakresie będzie Port Zewnętrzny w Gdyni. Sąd stwierdził, że za samodzielny funkcjonalnie nie może zostać uznany odcinek

znajdujący się pomiędzy dwoma węzłami komunikacyjnymi. Wobec powyższego, Pełnomocnik Strony wniósł o przeprowadzenie dowodu z raportu o oddziaływaniu dla Portu Zewnętrznego, w tym analiz dotyczących prawdopodobieństwa powstania poważnej awarii.

16. Pełnomocnik Strony postępowania zwrócił się również do Organu prowadzącego postępowanie, o zobowiązanie PKP do aktualizacji przywołanej tabeli 2 ze strony 6 pisma PKP (prognozowane dobowe natężenie ruchu pociągów po 10 latach od zakończenia inwestycji) w taki sposób, aby uwzględniała ona przywołany transport ładunków z portu (do poziomu nie niższego niż 12000 pociągów towarowych rocznie). Powyższe stanowić będzie o częściowym uwzględnieniu skumulowań oddziaływań wywołanych przez oba przedsięwzięcia.
17. Niezalenie od powyższych celem właściwej oceny oddziaływań skumulowanych Pełnomocnik wniósł także o przeprowadzenie dowodu z dokumentu „Rezultaty Studium Wykonalności dla Projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto”, które było przedkładane przez PKP do akt w ramach postępowania dotyczącego etapu I. Dokument ten jest źródłem wiedzy na temat zakresu i charakteru planowanego zamierzenia. W ocenie Strony w tym dokumencie wskazano inne natężenie ruchu, niż w oświadczeniach PKP. Czynniki ten determinuje zaś skalę i zakres oddziaływań na spornym odcinku oraz łącznie w całym ciągu transportowym. Jeśli PKP nie złożyło tego dokumentu w niniejszym postępowaniu, Strona wniosła o zobowiązanie Spółki do jego przedstawienia. Jest to tym bardziej zasadne, że na s. 511 tego dokumentu wyjaśnia się, że przeniesienie całości ruchu z Portu Zewnętrznego jest analizowanym scenariuszem ruchowym.
18. W ocenie Strony postępowania w związku z eksploatacją spornej inwestycji może dojść do poważnej awarii, której ryzyko i efekty nie zostały w żaden sposób zidentyfikowane, ani ocenione. Uniemożliwia to nakazanie podjęcia adekwatnych działań ograniczających ryzyko powstania, ani minimalizujących efekty takiego zdarzenia. Wystąpienie poważnej awarii na linii kolejowej 201 nie może być traktowane jako mające wyłącznie wymiar hipotetyczny (warunek). Odwołując się do terminologii prawniczej należy przyjąć, iż powinno być ono rozpatrywane w charakterze niedookreślonego terminu (zdarzenie przyszłe pewne o niezdefiniowanej dacie lokalizacji). Z uwagi na prognozowane natężenie ruchu w momencie osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych przez Port Zewnętrzny

ilość poważnych awarii na liniach kolejowych w odległości 100 km od portu będzie wynosić powyżej pięciu rocznie.

Pismem z dnia 19 marca 2024 r. (wpływ 22 marca 2024 r.), Pełnomocnik Strony ponownie zgłosił się do tut. Organu z uwagami, przesyłając w ślad za wcześniejszym pismem (z dnia 13 marca 2024 r.), opracowania Biura Projektowo – Konsultingowego INFO-EKO pt.: „Odpowiedzi do części akustycznej stanowiska Wnioskodawcy przesłanego w piśmie nr IRRK2/7/1.2233.24.2023.IRE-03497-I.M z dnia 25 stycznia 2024 r., dotyczące inwestycji Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linię 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”. Pełnomocnik wniósł o przeprowadzenie dowodu z jego treści oraz przywołanych w nim publikacji naukowych, na potwierdzenie zarzutów formułowanych przeciwko raportowi o oś oraz wadliwości wyjaśnień PKP zawartych w piśmie z dnia 25 stycznia 2024 r.

Następnie, pismem z dnia 3 czerwca 2024 r. (wpływ: 4 czerwca 2024 r.), Pełnomocnik Strony postępowania, złożył dodatkowe materiały i publikacje, m.in.:

- a) Bielasiewicz i Bandera – raport oddziaływania na środowisko 1 i 2; materiały opracowane dla spraw pt.: „Rozbudowa i przebudowa istniejącej chlewni do tuczu trzody chlewnej (I etap przedsięwzięcia) oraz budowa nowej chlewni do tuczu trzody chlewnej (II etap), na terenie gospodarstwa rolnego w Darżynie 35, gm. Potęgowo, dz. nr ewid. 305/4, obr. 0003 Darżyno” oraz dla sprawy pt.: „Budowa zespołów elektrowni wiatrowych i głównego punktu zasilania w miejscowościach Wysokie i Chrzanowo oraz kablowej, podziemnej linii wysokiego napięcia 110 kV od GPZ do napowietrznej linii 110 kV nr 1416 Boże Pole – Lębork w pradolinie Redy-Łeby;
- b) PKP – zgoda na inwestycję pod warunkiem zastosowania metody Cnossos; pismo z dnia 4 stycznia 2024 r., znak: IZ21IN.2161.214.2023.4, skierowane do Burmistrza Miasta Łuków, w sprawie dotyczącej wniosku o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej polegającej na budowie zespołu budynków mieszkalnych przy ul. Parkowej w miejscowości Łuków;
- c) Problems of railway noise a case study - Małgorzata Szwarc, Bożena Kostek, Józef Kotus, Maciej Szczodrak & Andrzej Czyżewski, artykuł publ. 8 styczeń 2015 r., wersja anglojęzyczna;
- d) Assessing rail-based environmental noise exposure using CNOSSOS-EU - Jon-Paul Faulkner, Enda Murphy, Henry J. Rice, John Kennedy, Eamonn Bourke, artykuł publ. 21 października 2022 r., wersja anglojęzyczna;

- e) PKP – Standardy wymagań dla dokumentów środowiskowych - Załącznik do decyzji Nr 5 z dnia 9 grudnia 2022 r. Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - dyrektora ds. wsparcia operacyjnego, przyjęte Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 836 /2013 z dnia 3 października 2013 r.
- f) Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, z dnia 23 listopada 2023 r., znak: WSTE 420.1.2023.JM.17, stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Braniewo – Mamonowo dla budowy nowej stacji na szlaku Braniewo – granica państwa”;
- g) Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, z dnia 28 grudnia 2018 r., znak: WOOS.4200.2.2017.DK, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17, na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km około 3+600 do km około 13+782 węzeł Zakręt (bez węzła) – porównanie dwóch metod pomiaru hałasu zgodnie z przezornością;
- h) Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, a dnia 28 lutego 2024 r., znak: WONS.420.20.2022.AW.MM.32, ustalająca środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 408 i 409, na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa, etap I: linie kolejowe nr 408 i 409”;

równocześnie przedkładając następujące uwagi:

1. Stosowanie metody obliczeniowej RMR. Strona postępowania powołała się na opinię zewnętrzną, dołączoną do uwag wniesionych w dniu 19 marca 2024 r., stwierdzając jednocześnie, iż stanowisko Inwestora stanowi wyłącznie jego pogląd własny, a więc procesowo jest to wypowiedź nie mająca znaczenia dowodowego. Strona podważyła wiarygodność Inwestora w tym zakresie, określając ją jako „wątpliwa”. Na potwierdzenie wskazano brak konsekwencji w działaniu PKP w podejściu do własnych inwestycji oraz oczekiwań odnośnie standardu, w oparciu o który ma dojść do zabezpieczenia majątku i interesów PKP przed skutkami generowanych przez siebie oddziaływań. Zdaniem strony postępowania, przytoczone decyzji i inne opracowania potwierdzają nie tylko, że PKP i organy środowiskowe uznają Cnossos za metodę właściwą do oceny hałasu generowanego przez inwestycje kolejowe, ale także Strona nie dopuszcza wyjaśnień Inwestora w tym zakresie.

2. Oddziaływania akustyczne i środki ich minimalizacji. Strona postępowania neguje udostępnione przez PKP analizy dotyczące skuteczności absorberów przyszynowych, ponieważ:
- a. Opracowania te zostały oparte o dyrektywę, która może być stosowana wyłącznie do tworzenia strategicznych map akustycznych;
 - b. Stosowane metody były metodami referencyjnymi, brak informacji, czy używane metod obliczeniowych. Strona postępowania wniosła o zobowiązanie PKP przez Organ do doprecyzowania, czy i jakie metody obliczeniowe zostały wykorzystane dla potrzeb ww. analiz, a także przedstawienia danych wejściowych do programu obliczeniowego celem ustalenia jakie założenia przyjęto dla potrzeb obliczeń
 - c. Analizy zostały wykonane przez PKP na własne wewnętrzne zlecenie powstały w ten sposób, że grupa pracowników PKP wykonała polecenie służbowe swojego przełożonego i sporządziła wewnętrzny raport dla potrzeb wewnętrznych w oparciu o założenia wytworzone przez PKP. Wszystkie elementy analiz, w tym założenia, czas, lokalizacja, ilość prób, dobór taboru, stan techniczny torów, stan techniczny taboru, długość taboru, prędkości itd., zostały wybrane przez PKP. Autorzy raportów nie mieli pełnej swobody prowadzenia badań, a także pozostają w takiej relacji z PKP, która nakazuje przyjąć, iż pozostawali w tzw. konflikcie interesów. Ponadto, nieznane są ich kompetencje. Innymi słowy treść obu dokumentów niczego nie dowodzi. Opracowania nie mogą być uznane za obiektywne. Zawierają one wyłącznie twierdzenia Inwestora. Jako takie oczywiście mogą być częścią dokumentacji postępowania. Należy mieć jednak na uwadze, że z uwagi na to, iż nie pochodzą od autorów raportu ooś nie stanowią jego części i nie mogą być traktowane jako dowód przemawiający za skutecznością określonych rozwiązań. Z uwagi na powyższe wiarygodność ww. opracowań jest niska.
 - d. Żadne z opracowań nie zawiera danych na temat stanu technicznego i wyposażenia pojazdów wykorzystanych w badaniu, aby były one wystarczające do stwierdzenia wyniki są reprezentatywne. PKP przyjmuje, że z uwagi na to, że tabor może być wyposażony w hamulce kompozytowe należy przyjąć poprawkę -3dB. Roboczo można zatem przyjąć, że różnica między hałasem generowanym przez pojazd z hamulcami kompozytowymi żeliwnymi wynosi nie mniej niż 3dB, gdzie drugi z nich powoduje większy

hałas. Jeśli tak, to należy stwierdzić, że jeśli w ramach badań porównywano ze sobą pociągi należące do jednej kategorii, ale wyposażone w różne rodzaje hamulców, to wynik został zniekształcony i nie jest reprezentatywny.

- e. Odnosząc się do opracowania dotyczącego skuteczności absorberów VICON AMSA 60 FSV produkcji Schrey & Veit GmbH należy stwierdzić, że stanowi ono bezsprzeczne potwierdzenie, iż rozwiązanie to nie posiada deklarowanej przez PKP skuteczności oraz nie może stanowić skutecznego środka zabezpieczenia przed hałasem, który gwarantowałby obniżenie hałasu o minimum 2 dB. Dzięki odpowiednio dobranej próbie badawczej PKP osiągnęło bardzo dobry rezultat uśredniania wyników, który pozwolił Spółce uzyskać efekt nieznacznie powyżej oczekiwanego progu (tj. powyżej 2 dB), choć tylko w dwóch z siedmiu badanych przejazdów miano zaobserwować korzyść przekraczającą 2 dB. Ujęcie statystyczne pomija jednak, że w pięciu z siedmiu przejazdów wynik był niższy, w tym w dwóch z nich skuteczność absorbera wynosiła o połowę mniej niż poprawka jaką przypisuje sobie PKP z tytułu ich użycia, zaś w jednym wynik był ujemny (a zgodnie z tabelą ze str. 24 absorber spowodował wzrost hałasu o 0,8 dB). Niemniej ciekawym jest jednak, że PKP przedstawiło ową analizę jako dowód na okoliczność, iż wzrost prędkości pociągów powyżej 80 km/h nie wpływa na obniżenie skuteczności absorberów, a opisywane wyniki dotyczą średniej prędkości lokomotyw luzem na poziomie 75,6 km/h. Zatem nie tylko nie zaprzeczyły one prawdziwości formułowanych dotąd zarzutów, ale wykazały, że wnioskowane rozwiązanie nie działa również prawidłowo przy prędkościach poniżej 80 km/h.
- f. Histogram zawarty na s. 26 opracowania dotyczącego absorbera Vicon AMSA 60 FSV stanowi modelowy przykład manipulacji danymi. Sugeruje on, że tylko w 24 przypadkach miało dojść do sytuacji, w której wynik był mniejszy niż 2 dB. Z podliczenia danych zawartych w tabelach na s. 10-23 wynika, iż takich przypadków było aż 58.
- g. Odnosząc się do opracowania dotyczącego skuteczności absorberów STRAILastic_A synth produkcji KRAIBURG STRAIL GmbH & Co. KG należy stwierdzić, że stanowi ono bezsprzeczne potwierdzenie, iż rozwiązanie to nie posiada deklarowanej przez PKP skuteczności oraz nie może stanowić skutecznego środka zabezpieczenia przed hałasem,

który gwarantowałyby obniżenie hałasu o minimum 2 dB. Na skuteczność niższą niż 2 dB wskazują przejazdy:

- „pociągów osobowych nowoczesnych” (niezidentyfikowana kategoria zbiorcza) nr 33;
- pociągów pendolino nr 23;
- pociągów EZT nr 21 i 29;
- pociągów EIC (niezintegrowane) nr 5, 15, 23, 24, 27, 29, 30, 31. Oznacza to, że 8 z 36 pomiarów (ponad 22%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie;
- pociągów towarowych numer 1, 4, 6, 11, 12, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24 i 25. Oznacza to, że 14 z 25 pomiarów (56%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie. Warto odnotować, że w trzech przypadkach skuteczność była zerowa (bądź wręcz ujemna), a w jednym przypadku wynosiła 0,5 dB;
- autobusów szynowych nr 12 i 13.

Dane uśrednione podobnie manipulują wynikiem.

- h) Histogram na s. 28 opracowania dotyczącego skuteczności absorberów STRAILastic_A synth stanowi modelowy przykład manipulacji danymi. Sugeruje on, że tylko w 3 przypadkach miało dojść do sytuacji, w której wynik był mniejszy niż 2 dB. Z podliczenia danych zawartych w tabelach na s. 10-25 wynika, iż takich przypadków było aż 27 (!). Autorzy zapomnieli dodać także, że w przypadku pociągów towarowych w trzech przypadkach skuteczność absorberów wynosiła 0 dB (albo była ujemna - por. tabela 20 na s. 26);
- i) Nie może być uznane za skuteczne i efektywne rozwiązanie techniczne, które w tych samych warunkach, na tych samych urządzeniach przy porównywalnych prędkościach daje skuteczność w minimalizacji oddziaływań w przedziale między -0,8 dB (!) a +6,5 dB. Dla porządku należy stwierdzić, że Strona nie twierdzi, że absorbery są urządzeniami bezużytecznymi i nie mogą przynieść korzyści w zakresie redukcji hałasu. Przedstawione dokumenty wskazują jednak, iż pewnym jest, że poprawka -2dB jest przeszacowana. Zresztą przedstawione analizy nie wskazują czy badane pociągi będą w ogóle jeździły po linii kolejowej 201. Cóż z tego, że absorber STRAILastic_A synth może być skuteczny w przypadku pociągów pendolino, skoro takie pociągi nie będą nią jeździć, a linia budowana jest, aby zapewnić

wywóz ładunków towarowych z Portu Zewnętrznego, a z analizy wynika, iż ów absorber jest bezużyteczny w redukcji hałasu pochodzącego z pociągów towarowych.

- j) Przypomnieć należy, że celem przedstawienia analizowanych opracowań przez PKP było wykazanie, że skuteczność absorberów nie spada wraz z prędkością przejazdu pociągów. Po pierwsze, ujmując to najogólniej, na podstawie danych przedstawionych przez PKP nie da się potwierdzić, że wzrost prędkości nie powoduje spadku skuteczności absorberów. Po wtóre, znakomita część przejazdów odbyła się przy prędkościach niższych niż 80 km/h. Nie da się określić i jednoznacznie zidentyfikować jaki był wynik skuteczności absorberów dla prędkości wyższych. Ponadto przejazdy odbywały się w prędkościach niższych niż prędkości konstrukcyjne i deklarowane w ramach spornej linii kolejowej 201. Nie sposób twierdzić, że pomiary dotyczące przejazdów pociągów towarowych prędkościami poniżej 80 km/h miałyby wykazać skuteczność analizowanych rozwiązań, podczas gdy prędkość konstrukcyjna dla tych pociągów ma wynosić 120 km/h. Ostatecznie i niezależnie od powyższych, należy stwierdzić, że bez znaczenia pozostaje kwestia utrzymania, bądź spadku skuteczności absorberów wraz ze wzrostem prędkości, skoro rozwiązanie to jest po prostu nieskuteczne. Nie da się zaś inaczej określić czegoś co w przypadku znaczącej części taboru jest nieskuteczne około lub ponad 50% (tj. daje skuteczność tłumienia niższą niż deklarowana przez PKP, a więc 2 dB).
- k) Strona podsumowała, iż w kontekście powyższych należy przyjąć, że skoro PKP na s. 1 załącznika do pisma PKP z 09 maja 2024 r. stwierdza się, iż: „Wskazana wartość 2dB jest minimalną skutecznością urządzenia ochrony środowiska przed jakim jest tłumik przyszynowy”, to prawdopodobnie nie analizowano załączonych opracowań. W przeciwnym wypadku należałoby przyjąć, iż Spółka celowo wprowadza w błąd. Z uwagi na powyższe koniecznym jest zwrócenie uwagi, iż przywoływana w załączniku nr 4 do tekstu jednolitego raportu oś analiza akustyczna nie została wykonana prawidłowo, a projektowane rozwiązania techniczne minimalizujące oddziaływanie nie dają gwarancji skuteczności.
- l) Odnosząc się do przedstawionej przez PKP na s. 6 pisma z 09 maja 2024 r. interpretacji przedstawionych przez Stronę publikacji naukowych należy

stwierdzić, że w jej ramach Spółka wyłącznie dzieli się przypuszczeniami i poglądami własnymi na to zagadnienie.

- m) Stosowanie poprawki -3 dB dla taboru kolejowego z uwagi na poprawę stanu technicznego taboru kolejowego - PKP stwierdza, że skoro w pobliżu spornej linii kolejowej 201 przebiegać będzie tzw. cicha sekcja, to uzasadnionym jest, aby takie i linia 201 objęta była poprawką -3 dB. Otóż między powyższymi nie ma związku przyczynowo-skutkowego. Jeśli linia kolejowa 201 będzie również tzw. cichą sekcją, to koncepcja ta może zostać poddana pod rozwagę. Dla sprawy istotnym jest, że po owych cichych sekcjach nie będą mogły jeździć pociągi wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe. Wniosek PKP mógłby być uwzględniony wyłącznie w przypadku określenia w decyzji środowiskowej precyzyjnych warunków korzystania ze środowiska w postaci nakazu wykorzystywania na niej wyłącznie taboru wykorzystującego hamulce kompozytowe. Wnioskuje się nałożenie na PKP takiego warunku. Uzasadnieniem merytorycznym jest wywód PKP zawarty na s. 12 pisma z 9 maja 2024 r. Godząc się na zastosowanie wnioskowanej poprawki organ wyraża zgodę na przekroczenie norm akustycznych na nieruchomościach sąsiadujących z inwestycją przez następne 13 lat (do 2037 r.). Należy stwierdzić, że przywołane przez PKP akty prawne nie zawierają przepisu, który pozwoliłby na zastosowanie analizowanej poprawki -3 dB. Okoliczność, iż 100% wdrożenie rozwiązań pożądaných może obniżyć hałas nawet o 10 dB (a nie o 10 dB) nie powoduje proporcjonalnego obniżenia w okresie przejściowym, które byłoby równe stopniowi zaawansowania owego wdrożenia (tym bardziej, że podana wartość 10dB jest wartością maksymalną, a więc może być niższa. Taki wniosek mógłby zostać wyciągnięty tylko w przypadku określenia przez organ warunku korzystania ze środowiska w postaci nakazu, aby ponad 30% pociągów towarowych jeżdżących po linii kolejowej 201 posiadało hamulce kompozytowe. Modernizacja 30% taboru nie daje gwarancji, że tabor zmodernizowany będzie jeździł po spornej linii kolejowej. Biorąc pod uwagę bliskość cichej sekcji na linii kolejowej 131 należy mieć pewność, że tabor zmodernizowany będzie kierowany właśnie na tę trasę. Oznaczać to będzie, że 100% taboru niezmodernizowanego będzie jeździć po linii kolejowej 201. Analizowana poprawka -3dB jest także niezasadna z tego powodu, że w praktyce inwestor uwzględnił ją już w analizie akustycznej. Wpisując dane od programu

SoundPLAN dokonywano bowiem wyboru między pociągami z hamulcami żeliwnymi i kompozytowymi. Z przekazanych mi informacji wynika, że w danych wejściowych ujęto pociągi z oboma rodzajami hamulców. Skoro zatem PKP korzystając z metody RMR obliczyło prognozowany hałas w taki sposób jak gdyby po spornej linii kolejowej miały jeździć pociągi z hamulcami kompozytowymi, to dlaczego domaga się równoległej i niezależnej poprawki w wysokości -3dB z tego powodu, że ma zamiar zmienić hamulce z żeliwnych na kompozytowe. Prowadzi to do konkluzji, iż uwzględnienie oczekiwania PKP spowodowałoby dwukrotne zastosowanie poprawki obniżającej hałas za to samo zdarzenie (zresztą sporne co do zasady i wysokości). Ponadto wskazuje na wadliwość analizy akustycznej, albowiem prawidłowo wykonany dokument powinien mieć jednolite i spójne założenia. Skoro zaś te same pociągi generują znacząco różny hałas w zależności od tego jakie mają hamulce, to mieszanie ich ze sobą w jednej analizie jest jak przysłowiowe porównywanie gruszek i jabłek. Wnosi się zatem o zobowiązanie PKP przez organ do poprawienia analizy akustycznej.

- n) Oddziaływania wibracyjne - z przekazanych informacji wynika, że Inwestor pomimo wezwania RDOŚ nie przedstawił do akt opracowania będącego analizą generowanych przez sporną inwestycję oddziaływań wibracyjnych na sąsiednią zabudowę. Spółka wyrażając zgodę na lokalizację inwestycji w sąsiedztwie linii kolejowej domaga się bowiem szczegółowych analiz w jakim zakresie jej infrastruktura będzie wpływać na zabudowę sąsiednią. Ponownie analizy ma wykonać sąsiad PKP, a nie sama spółka, choć prawo nakłada na nią taki obowiązek.
- o) Dzielenie przedsięwzięć, oddziaływania skumulowane i poważne awarie - stanowisko PKP jest sprzeczne z treścią dokumentów urzędowych o kwalifikowanej wadze dowodowej, w których organy nadzorujące Spółkę zawarły informacje o faktach dotyczących inwestycji. Na mocy art. 76 § 1 kpa dokumenty te stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo stwierdzone. Zamiast polemizować z faktami, które są zresztą powszechnie znane, PKP powinno rozszerzyć swoją analizę o analizę oddziaływań skumulowanych o wszystkie inne przedsięwzięcia jakie wchodzą w skład zamierzenia oraz Port Zewnętrzny. Twierdzenia PKP nie stanowią analiz. Strona nie wie co wyjdzie z analiz. Jeśli PKP jest pewne, iż nie dojdzie do kumulacji oddziaływań,

to nic nie stoi na przeszkodzie, aby taką analizę przedstawić. Odnosząc się do kwestii Portu Zewnętrznego należy z zaskoczeniem stwierdzić, że przyczyna nieuwzględnienia oddziaływań skumulowanych z tą inwestycją była okoliczność, że ich wspólna eksploatacja nie dawała wspólnych oddziaływań w żadnej z 12 różnych kategorii. Wydaje się zatem, że PKP nie może się zdecydować, czy analizę już wykonał, czy nie powinna być ona wykonywana. Jednocześnie wyjaśniono zaś, że ruch pociągów nie jest zdarzeniem jakie można poddać ocenie w ramach oceny oddziaływań skumulowanych. Skłania to do osobliwej refleksji nad tym czym dla PKP jest eksploatacja linii kolejowej, jak nie ruchem pociągów po torach. Strona nie rozumie na czym innymi miałyby polegać eksploatacja linii kolejowej i będzie wdzięczna za rozwinięcie tej myśli przez Inwestora. Nieprawdą jest przy tym, iż eksploatacja obu inwestycji nie może powodować wspólnych oddziaływań. Dobrym przykładem jest hałas, czy wpływ na ludzi i zwierzęta. Jeśli z decyzji dokumentacji środowiskowej dla Portu Zewnętrznego wynika, że jego eksploatacja będzie powodowała większy ruch niż to wynika z dokumentacji środowiskowej dla linii kolejowej 201, a zasięg i skala oddziaływań akustycznych i wibracyjnych są zależne od tego jak dużo pociągów jeździ daną linią kolejową i jakie to pociągi, to oznacza, że wspólna eksploatacja obu inwestycji będzie wpływać na zasięg i skalę ww. oddziaływań. Podobnie w przypadku ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Skoro z dokumentacji środowiskowej Portu Zewnętrznego wynika, że będzie on wysyłać kolejną taką ilość pociągów i ładunków niebezpiecznych, że stwierdzone naukowo ryzyko wystąpienia poważnych awarii zostało wyliczone na do 5 rocznie, zaś okoliczność ta została zatwierdzona decyzją środowiskową wydaną przez RDOŚ w Gdańsku, to oczywistym jest, że ryzyko to musi zostać zidentyfikowane i ocenione także w ramach niniejszej inwestycji. Ryzyko to powstanie zaś ze skumulowania oddziaływań obu inwestycji. W tym kontekście należy stwierdzić, że przepisy wymagają od Inwestora przedstawienia konkretnych analiz, w tym ryzyka poważnej awarii i oddziaływań skumulowanych. Te nie zostały sporządzone albo są niepełne i w tym sensie nieprawidłowe (nie zawierają danych na temat przywołanych inwestycji i ryzyk). Rolą organu jest ocena, czy analizy są wystarczające i prawidłowe. Zamiast prowadzić polemikę z treścią przepisów Inwestor

powinien sporządzić analizy, które będą częścią raportu o.o.s. Analizy te są wymagane nawet, jeśli miałyby potwierdzić obecne stanowisko PKP.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wnikliwie zapoznał się z wszystkimi uwagami Strony postępowania. Dodatkowo, celem zapoznania się ze stanowiskiem Inwestora, na bieżąco przekazywał spływające uwagi z prośbą o ustosunkowanie się co do ich treści.

Należy nadmienić, iż Pełnomocnik Strony postępowania, na bieżąco otrzymywał wszystkie odpowiedzi na poruszane przez niego zagadnienia, jakie Organ otrzymywał od Inwestora.

Stanowisko oraz dokumenty uzupełniające, złożone przez Stronę i Pełnomocnika nierzadko charakteryzowały się powtarzającą się w nich argumentacją, co spowodowało że Organ prowadzący postępowanie odniósł się do tych dokumentów całościowo, a nie odrębnie do każdego indywidualnego argumentu.

Biorąc zatem pod uwagę całokształt zgromadzonego materiału, zważył, co następuje.

Zgodnie z treścią art. 3 ust. 1 pkt 8 uouioś, przez ocenę oddziaływania na przedsięwzięcia na środowisko rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

- a) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- b) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
- c) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu;

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami, dostępność do złóż kopalin, możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz wymagany zakres monitoringu (art. 62 ust. 1 uouioś).

Zgodnie z art. 77 ust. 1 uuiioś, jeżeli wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedza ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji wymagane jest uzyskanie wskazanych w tym przepisie uzgodnień i opinii. W niniejszej sprawie RDOŚ w Bydgoszczy szczegółowo omówił uzyskane uzgodnienia i opinie.

Nadto, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (art. 79 ust. 1

uouioś). Kwestie udziału społeczeństwa, w tym uwag składanych w postępowaniu, zostały również omówione.

Na mocy art. 80 ust. 1 uouioś, jeżeli była przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, biorąc pod uwagę wyniki uzgodnień i opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa oraz wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

Strona postępowania, w swoim wystąpieniu z dnia 8 lutego 2022 r. wskazała m.in., iż celem jego wystąpienia jest zapoznanie się z założeniami raportu, co „pozwole na wyeliminowanie błędów w dokumentacji projektowej i w konsekwencji zmniejszy ryzyko niepotrzebnego wydatkowania środków publicznych na zbędne planowanie inwestycji, która nigdy nie dojdzie do skutku”.

Co w świetle późniejszych zarzutów Strony postępowania, składanych na przełomie kilku lat potwierdza, że analiza materiałów i wielokrotne podważanie ustaleń poczynionych w trakcie procedowania przez Inwestora, prowadzi do wniosku, że ich autorzy zmierzają do zakwestionowania prawidłowości ustaleń raportu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a pośrednio wywodzą że planowane przedsięwzięcie jako mogące oddziaływać na środowisko nie powinno być w ogóle realizowane.

Należy więc przede wszystkim wyjaśnić, że istotą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ustalenie wymagań, warunków, jakie powinny być spełnione, aby minimalizować skutki negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko. Wolą ustawodawcy bowiem przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja przedsięwzięć wymienionych w art. 59 ust. 1 i 2 uouioś, a są to: przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko zawsze lub potencjalnie, przy czym dla tych mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, przeprowadzenie oceny jest wymagane jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony przez właściwy organ w oparciu o weryfikację dokonaną zgodnie z kryteriami określonymi w art. 63 ust. 1 uouioś.

Zatem, z woli ustawodawcy, postępowaniem w zakresie oceny oddziaływania na środowisko objęte są przedsięwzięcia, które z samej istoty taki wpływ na środowisko mają. Powyższe oznacza zatem, że negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko stanowi typową i nieodłączną cechę przedsięwzięć, co do których wydawana

jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. I ani sama w sobie okoliczność negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ani sama nieodwracalność, ani też trwałość negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie jest okolicznością, która uzasadnia wydanie decyzji odmownej. Stąd też istotą i celem decyzji środowiskowej jest takie ukształtowanie planowanego przedsięwzięcia, aby przedsięwzięcie w możliwie najmniejszym stopniu pogorszyło lub wpłynęło na stan otoczenia. Celem oceny oddziaływania na środowisko nie jest zatem wyeliminowanie możliwości realizacji przedsięwzięcia, które oddziałuje na środowisko, ale zminimalizowanie negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Z tych też powodów wszystkie zarzuty, które wskazują, że organ nie wyeliminował negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia, nie mogą odnieść zamierzonego skutku. Jakkolwiek bowiem optymalnym byłoby, aby określając warunki realizacji przedsięwzięcia w ogóle wyeliminować negatywny wpływ inwestycji na środowisko, to jednak jest to postulat trudny, czy wręcz niemożliwy do zrealizowania, z uwagi na charakter i naturę przedsięwzięć, co do których ustawodawca przewidział obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Brzmienie uouioś wskazuje natomiast, że prawodawca uwzględnił naturę tych przedsięwzięć, zakładając w art. 80 ust. 1 uouioś warunki wydania decyzji pozytywnej i ograniczając możliwość odmowy wydania takiej decyzji do wyraźnie w ustawie przewidzianych przypadków. Zarówno bowiem z regulacji zawartych w art. 80 ust. 1, jak i wymogu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami mpzp, jeżeli został ustalony (z wyjątkami przewidzianymi w ustawie – art. 80 ust. 2 uouioś) oraz treści art. 81 uouioś wynika, że wydania środowiskowych uwarunkowań można odmówić jedynie w razie wystąpienia sytuacji, o których była już mowa powyżej.

Konkludując, rolą Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, było natomiast rozpoznanie negatywnych oddziaływań, które mogą mieć miejsce w związku z budową, eksploatacją i likwidacją przedsięwzięcia na środowisko i określenie takich warunków jej realizacji, które zminimalizują ten wpływ, spowodują że realizacja przedsięwzięcia w możliwie najmniejszym stopniu wpłynie lub pogorszy stan otoczenia, a w skrajnie optymistycznym wypadku (choć jak wynika z doświadczenia niemalże nierealnym), go wykluczy.

Sformułowane przez samą Stronę postępowania, czy też następnie przez Pełnomocnika zarzuty procesowe, jak i zarzuty w zakresie prawa materialnego, sprowadzają się w zasadzie do polemiki z merytoryczną treścią raportu oddziaływania na środowisko i jego uzupełnień, w tym wyjaśnień Inwestora kierowanych bezpośrednio do Strony, w odpowiedzi na kolejne

pisma. Tymczasem należy wyartykułować i dobitnie podkreślić, że w postępowaniu w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko stanowi podstawowy dowód w sprawie, ponieważ w postępowaniu tym wymagana jest wiedza specjalistyczna. Ustawodawca określił więc jego cel, zakres oraz wskazał kto może być autorem raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. I tak stosownie do art. 66 ust. 1 uouioś, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać informacje umożliwiające analizę kryteriów wymienionych w art. 62 ust. 1, co nastąpiło w przedmiotowym przypadku.

Cel i zakres oraz warunki sporządzenia raportu (tj. umożliwienie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i podmioty uprawnione do jego przygotowania) wskazują, że z woli ustawodawcy raport oddziaływania na środowisko ma charakter specjalistycznego opracowania uwzględniającego aktualny stan prawny w zakresie jego wymagań formalnych, którego autorzy muszą posiadać wiedzę specjalistyczną (por. wyrok NSA z 10 stycznia 2023 r., sygn. III OSK 1514/21, z 13 czerwca 2023 r., sygn. akt III OSK 3037/21, dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, www.nsa.orzeczenia.gov.pl).

Nie ulega wątpliwości, że raport jest dokumentem prywatnym. Raport nie stanowi opinii biegłego w rozumieniu art. 84 k.p.a., lecz jest to dokument, który posiada szczególną moc dowodową, która wynika przede wszystkim z kompleksowej oceny przedsięwzięcia. Ten szczególny charakter raportu wynika z jednej strony z jego celu, jakim co jeszcze raz należy podkreślić, jest określenie oddziaływania danego przedsięwzięcia na środowisko oraz podmiotów uprawnionych do sporządzenia raportu. Z drugiej strony wynika on ze specyfiki postępowania w sprawie ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia, które jest postępowaniem z udziałem społeczeństwa, tzn. z udziałem podmiotów, które nie muszą dysponować w tego rodzaju sprawach interesem prawnym ani nawet interesem faktycznym, ale ustawodawca zapewnia im dostęp do informacji o wpływie danego przedsięwzięcia na środowisko. Raport jako dowód podlega ocenie na zasadach określonych w art. 7, art. 77 i art. 80 i art. 81 k.p.a. Właściwy organ jest zobowiązany do sprawdzenia treści raportu w kontekście spełnienia przez niego warunków, o jakich stanowi art. 66 uouioś oraz jego aktualności i rzetelności sporządzenia. Przy tym organ nie jest związany treścią raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, co powoduje, że dokonując jego oceny powinien dążyć do wydania orzeczenia odpowiadającego wyrażonej w art. 7 k.p.a. zasadzie prawdy obiektywnej.

Zadaniem organu prowadzącego postępowanie jest zatem w pierwszej kolejności sprawdzenie raportu pod względem spełnienia wymogów formalnych oraz materialnych.

Obowiązkiem organu jest również weryfikacja materiałów stanowiących podstawę sporządzonego raportu. Ponadto, chociaż organ nie jest związany treścią raportu, to ustalenia w nim zawarte mogą kształtować treść osnowy decyzji środowiskowej, jeżeli raport jest rzetelny, spójny, wolny od niejasności i nieścisłości. Organ ocenia zatem raport pod kątem jego zupełności, rzetelności i spójności.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być kwestionowany przez strony, jak i również przez przedstawicieli społeczeństwa. Jednak, co wymaga dobitnie podkreślenia, kwestionowanie merytorycznej treści raportu przez strony postępowania możliwe jest wyłącznie na podstawie dokumentu posiadającego taką samą moc dowodową, a więc tzw. kontrraportu, czyli opinii sporządzonej również przez osobę posiadającą wiadomości specjalne, a przy tym oceniającej planowane do realizacji przedsięwzięcie w sposób również kompleksowy co raport. Nie jest natomiast możliwe zakwestionowanie raportu przez pojedyncze, stanowiące wyłącznie hipotezę twierdzenia lub odesłanie do ogólnych ustaleń publikacji naukowych. Nie jest także możliwe kwestionowanie ustaleń raportu, w powołaniu na opinie specjalistów z danej dziedziny, wyrażające krytykę metodologii przyjętej przez autorów raportu, szczególnie w sytuacji, gdy uprawnienia autorów raportu do jego sporządzenia nie zostały w jakikolwiek sposób podważone. Innymi słowy, skuteczne zakwestionowanie merytorycznej zawartości raportu mogłoby nastąpić jedynie, co do zasady, poprzez przedstawienie równie kompletnej analizy uwarunkowań przyrodniczych (tzw. kontrraportu), sporządzonej przez specjalistów dysponujących równie fachową wiedzą, jak autorzy raportu, której wnioski pozostawałyby w rażącej sprzeczności do tych zawartych w raporcie przedłożonym przez Inwestora i odnoszącej się do oceny tego konkretnego przedsięwzięcia przy uwzględnieniu parametrów wskazanych przez inwestora. (tak w wyrokach NSA i WSA: III OSK 3037/21 z 13 czerwca 2023 r., III OSK 1514/21 z 10 stycznia 2023 r., II OSK 844/16 z 28 października 2016 r.; II SA/Kr 795/16 z 19 września 2016 r., II SA/Sz 1496/15 z 27 kwietnia 2016 r. – dostępne w CBOSA). Kontradwody przeciwko specjalistycznemu raportowi powinny bowiem reprezentować wartość merytoryczną na co najmniej równym poziomie kompleksowości (vide wyrok II SA/Bd 750/14 z 11 lutego 2015 r., CBOSA).

Skoro w niniejszej sprawie takiego kontrraportu nie przedłożono, a przedłożony przez Inwestora raport spełnił zarówno wymogi formalne (ustawowe) oraz sporządzony został w sposób rzetelny, a jego wnioski są logiczną konsekwencją wywodów w nim zawartych, to raport ten musiał zostać przyjęty jako podstawowy dowód w postępowaniu w sprawie

o wydanie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

W swoim wystąpieniu dnia 8 lutego 2022 r., Strona postępowania zwróciła uwagę, iż jej uczestnictwo jest istotne, m.in. z uwagi na ochronę interesów kilkuset ośrodków i agroturystyk leżących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji.

W toku postępowania o ocenie oddziaływania na środowisko, przedmiotem oceny są elementy wskazane w art. 3 ust. 1 pkt 8 oraz 62 ust. 1 uouioś. Do elementów tych nie należy opłacalność agroturystycznych i wypoczynkowych działalności zarobkowych, ani kwestie dotyczące wpływu przedsięwzięcia na ekonomiczny byt podmiotów prowadzących działalność zarobkową. Jakkolwiek trudno sobie wyobrazić, aby unowocześniona infrastruktura kolejowa, poprawiająca jakość (komfort, punktualność, skrócenie czasu podróżowania, bezpieczeństwo), zwiększająca ilość powiązań, a przez to poprawiająca dostępność oraz możliwości skomunikowania z pociągami pasażerskim oraz komunikacją drogową (przede wszystkim szeroko pojętą autobusową), miała negatywny wpływ na działalność wypoczynkową, czy turystyczną regionu. Niemniej dokonano oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w tym pośrednio także na atrakcyjność turystyczną w ramach oceny wpływu przedsięwzięcia m.in. na krajobraz, zwierzęta, rośliny i na ludzi. Nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, w połączeniu z obowiązkami wynikającymi wprost z przepisów prawa (np. konieczność uzyskania odstępstwa od zniszczenia siedlisk chronionych zwierząt), w sposób optymalny ograniczają wpływ przedsięwzięcia na środowisko. Jeśli więc, w odniesieniu do wariantu środowiskowego przewidzianego do realizacji, nie zaszła okoliczność wykluczająca możliwość wydania pozytywnej decyzji, określona m.in. w art. 80 ust. 2 i art. 81 uouioś, to obowiązkiem organu było określenie środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia w tym wariantcie.

Podkreślenia jeszcze raz wymaga, że okoliczność braku zgody strony z ustaleniami zawartymi w raporcie bądź uznanie przez stronę, że odniesienie się przez organ do ekspertyz, opinii czy opracowań jest niewystarczające, nie czyni ani ustaleń raportu, ani stanowiska organu nieprawidłowym. Istotne bowiem jest, aby problemy poruszone przez skarżących były przez organ przeanalizowane.

Ochrona przed hałasem emitowanym przez środki transportu nabiera coraz większego znaczenia w Unii Europejskiej, czego wyrazem są zmiany prawodawstwa w tym zakresie, dlatego koleje europejskie (w tym krajowe) podjęły działania w celu opracowania

efektywnych technicznie i ekonomicznie środków ograniczenia emisji hałasu i wdrożenia ich dla uzyskania w niedługiej perspektywie istotnej redukcji hałasu.

Jak wynika z rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r., zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych (Dz. U. UE. L. z 2019 r., 1391.89), dalej rozporządzenie UE w sprawie taboru kolejowego, do 31 grudnia 2036 r. wszystkie wagony towarowe eksploatowane na terenie Polski muszą być zaopatrzone w kompozytowe wstawki hamulcowe. W ww. rozporządzeniu wskazano, że wymiana żeliwnych wstawek hamulcowych na kompozytowe jest w stanie zmniejszyć hałas powodowany przez kolej. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50% redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. Wnioskodawca nie przyjął jednak maksymalnej możliwej poprawki redukującej emitowany hałas o wartości 10 dB, lecz zastosował poprawkę wynoszącą 3 dB.

Z danych gromadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego wynika, że udział wagonów towarowych z kompozytowymi wstawkami hamulcowymi wyniósł: 6,4% w 2017 r., 8,8% w 2018 r., 14,3% w 2019 r., 21,8% w 2020 r. (s. 172, Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego*, 2020 r.). Na podstawie ww. danych należy stwierdzić, że dynamika wzrostu ilości wagonów towarowych zaopatrzonych w kompozytowe wstawki hamulcowe na przestrzeni lat: 2017/2018 wzrosła o ok. 36%, 2018/2019 wzrosła o ok. 63% a na przestrzeni lat 2019/2020 r. wzrosła o ok. 45%. Gdyby założyć liniowy, stały wzrost ilości zmodernizowanego taboru pomiędzy 2020 r. a końcem 2036 r., to każdego roku udział wagonów towarowych z kompozytowymi wkładkami hamulcowymi zwiększyłby się o ok. 4,9 punktu procentowego, innymi słowy wzrost wyniósłby ok. 22% na przestrzeni lat 2020/2021, o ok. 18% na przestrzeni lat 2021/2022, o ok. 16% na przestrzeni lat 2022/2023 itd. Wnioskodawca dokonał zgoła innego założenia, tj. założył wzrost udziału zmodernizowanego taboru o 10 % rok do roku, tj. o ok. 3 punkty procentowe, w latach od 2021 do 2025 r. W opinii Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego założony wzrost udziału zmodernizowanego taboru na średnim poziomie 3 punktów procentowych jest prawidłowy. W efekcie tak przyjętego przez wnioskodawcę założenia spodziewany udział wagonów towarowych w 2024 r., które będą zaopatrzone w kompozytowe wstawki hamulcowe, wyniesie ok. 35%. Powyższe dane i dokonane przez wnioskodawcę założenia stanowią, że przyjęta poprawka akustyczna zmniejszająca źródło hałasu generowanego przez pociągi towarowe o 3 dB jest uzasadniona.

Zakładając, że zaopatrzenie wszystkich wagonów towarowych w kompozytowe wkładki hamulcowe spowoduje zredukowanie mocy akustycznej źródła (pociągu towarowego) o 10 dB, to wymiana wkładek hamulcowych w 30% taboru towarowego uprawnia do zastosowania poprawki redukującej hałas o 3 dB. Pesymistyczne założenia dokonane przez wnioskodawcę pozwalają przypuszczać, że rok po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji min. 35% taboru towarowego będzie posiadało kompozytowe wkładki hamulcowe. Wnioskodawca jako zarządca linii kolejowej nie ma możliwości zagwarantowania oraz weryfikowania jaki udział wszystkich wagonów towarowych będą stanowiły wagony z kompozytowymi wkładkami hamulcowymi. Rok po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania, mogą mieć miejsce dwie sytuacje: pierwsza, w której na linii kolejowej nr 201 przejedzie co najmniej 30% zmodernizowanych pociągów towarowych i druga, w której na linii kolejowej nr 201 przejedzie mniej niż 30 % zmodernizowanych pociągów towarowych. Opierając się jednak na założeniu równomiernego rozkładu nowoczesnych wagonów towarowych w całej Polsce, w połączeniu z pesymistycznym założeniem wnioskodawcy, że udział zmodernizowanych wagonów towarowych wyniesie 35 %, jak i również wyznaczaniem dodatkowych odcinków ze środkami minimalizującymi hałas, nałożeniem obowiązku zagwarantowania miejsca pod ekrany akustyczne w miejscach, w których nie prognozuje się obecnie przekroczeń poziomów hałasu (ale prognozuje się je w 10 letniej perspektywie czasu), wyważając interesy wszystkich stron, należało uznać przyjętą przez wnioskodawcę poprawkę akustyczną za uzasadnioną.

W tym miejscu należy również wyjaśnić w jaki sposób kompozytowe klocki hamulcowe przyczyniają się do obniżenia mocy akustycznej źródła nawet w momencie, w którym pociąg towarowy nie hamuje. Jak już wspomniano, jednym z miejsc emisji hałasu jest powierzchnia styku kół z torami (hałas toczenia). Hałas toczenia jest spowodowany przede wszystkim drganiami szyny, toru jak i wagonów oraz lokomotywy, a w szczególności powierzchni bocznych ich kół. W literaturze przyjmuje się, że dla pociągów do prędkości 250 km/h hałas toczenia dominuje nad hałasem aerodynamicznym (na przedmiotowej linii kolejowej nr 201 maksymalna prędkość pociągu wyniesie 140 km/h).

Żeliwo, będące stopem przede wszystkim żelaza i węgla było dotychczas powszechnie stosowanym materiałem wykorzystywanym w układach hamujących pociągów. Ze względu na znaczną twardość tego stopu, jest on odporny na ścieranie. Zasada działania żeliwnych i kompozytowych wstawek hamulcowych jest podobna i polega na uciskaniu kół, co powoduje hamowanie pociągów. Różnica polega jednak na tym, że kompozytowe wstawki hamulcowe ze względu na swoją budowę i skład chemiczny w mniejszym stopniu niszczą

powierzchnię koła niż żeliwne wstawki hamulcowe. Żeliwo powoduje zwiększenie chropowatości koła, tj. powstawanie rowków, pęknięć jak również „powstawanie drobnych nalepów materiału na powierzchniach toczyń kół, w wyniku mikrozespawań materiałów wstawek i kół w czasie hamowania, i tym samym zwiększają chropowatość tych powierzchni toczyń” (Osiak A: Uwarunkowania techniczne zastosowania kompozytowych wstawek hamulcowych w wagonach towarowych, czasopismo TTS Technika Transportu Szynowego 2005, tom R.11, nr 3, str. 43-58). Innymi słowy klocki żeliwne ze względu na swoją twardość i strukturę powodują powstawanie mikrouszkodzeń i makrouszkodzeń na powierzchni toczyń kół wagonów kolejowych. W następstwie tego, że kompozytowe wstawki hamulcowe uszkadzają powierzchnie kół w mniejszym stopniu niż wstawki żeliwne, to powierzchnia torów jest również mniej narażona na uszkodzenia wynikające z ich kontaktu ze zdeformowanymi kołami. Zważając, że hałas toczenia jest uzależniony od równości (braku deformacji) zarówno kół jak i szyn to należy uznać, że moc akustyczna źródła hałasu jest mniejsza nie tylko podczas hamowania, ale również podczas jazdy pociągu.

Należy również zauważyć, że podczas hamowania wstawki kompozytowe przyczyniają się do polerowania powierzchni toczyń kół, zmniejszając jej „szorstkość”, tym samym utrzymując optymalne właściwości toczyń kół. Dodatkowo zastosowanie wstawek kompozytowych nie tylko eliminuje charakterystyczne „piski” podczas hamowania, ale obniża również poziom emitowanego hałasu oraz znacznie obniża poziom drgań, co podnosi komfort podróżnych oraz osób przebywających w pobliżu hamującego pociągu (Bułhak J., Abramczyk M., Buchalska E: Kompozytowe wstawki hamulcowe w taborze kolejowym jako ekonomiczna i przyjazna środowisku alternatywa dla wstawek żeliwnych, czasopismo TTS Technika Transportu Szynowego 2003, tom R.10, nr 7-8, str. 76-79).

Należy wskazać, że zastosowanie poprawki obliczeniowej nie wynika z ogólnego obowiązku. Zastosowanie ujemnej poprawki ma na celu obniżenie obliczanych poziomów hałasu i musi to być odpowiednio uzasadnione. W przedmiotowej sytuacji, przy okazji narzuconego prawem europejskim obowiązku wymiany wszystkich klocków kompozytowych w pociągach towarowych z żeliwnych na kompozytowe, spodziewanym efektem będzie zmniejszenie mocy akustycznej źródła hałasu (pociągu towarowego) o 10 dB pod koniec 2036 r. Zważając na fakt, że wraz z upływem czasu udział zmodernizowanych wagonów towarowych wzrośnie z 21,8% w 2020 r. do 100% pod koniec 2036 r., zastosowanie poprawki zmniejszającej hałas o 3 dB w przypadku perspektywy krótkoterminowej (+ 1 rok) jest uzasadnione, natomiast w przypadku perspektywy długoterminowej (+10 lat) w omawianym przypadku może być wręcz zaniżone. Zastosowanie takiej samej,

a nie zwiększonej w perspektywie długoterminowej poprawki obliczeniowej, świadczy o zachowawczym podejściu wnioskodawcy do kwestii redukcji generowanej mocy akustycznej przez pociągi towarowe wynikającym z wymiany wkładek hamulcowych. Kwestia rzeczywistego oddziaływania wszystkich typów pociągów na tereny chronione akustyczne będzie zweryfikowana w analizie porealizacyjnej.

Jak wcześniej przytoczono zarzuty, jednym z nich było wniesienie przez Stronę o przeprowadzenie dowodu z metodyki CNOSSOS-EU celem wykazania, że przedstawione przez PKP dane na temat oddziaływań akustycznych są zaniżone, a rozwiązania techniczne wskazane celem minimalizacji oddziaływań są nieadekwatne do ich rzeczywistej skali.

Przed wydaniem rozstrzygnięcia w przedmiotowej Organ prowadzący postępowanie wielokrotnie dokonywał analizy całości materiału dowodowego, i na podstawie uzyskanych danych zadawał Inwestorowi stosowne pytania w formie wezwania, zwłaszcza w kwestiach związanych z przedłożoną analizą akustyczną. Dodatkowo podkreślenia wymaga kwestia, że wszystkie uczestniczące w postępowaniu Organy, jak RDOŚ w Gdańsku, Inspekcja Sanitarna, jak też Wody Polskie, badały i oceniały oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wykorzystując także posiadaną wiedzę, w tym fakty znane organom z urzędu. Raport o oddziaływaniu na środowisko, opracowywany przez zespół specjalistów na zlecenie wnioskodawcy, jest dokumentem, który podlegał ocenie zgodnie z zasadami swobodnej oceny dowodów w sprawie. RDOŚ w Bydgoszczy uznał, że zlecenie wykonania kolejnej analizy akustycznej, przy wykorzystaniu metodyki innej niż użyta w raporcie, w zakresie kwestii pozostających w kompetencji tut. organu jest zbędne. W związku z tym, że nie było wątpliwości co do stanu faktycznego, rozstrzygnięcie spornej sprawy mogło być wydane w oparciu o wiedzę ekspercką, którą dysponują Organy z urzędu oraz doświadczenie nabyte w trakcie realizacji spraw administracyjnych będących w ich kompetencji. Potwierdzeniem tego stanowiska jest wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 22 kwietnia 2009 r., II GSK 878/08, w którym stwierdzono, że „oceniając kompetencje określonych organów administracji publicznej do załatwiania spraw administracyjnych podkreślić wypada, iż już z samej istoty ich funkcjonowania wynika, że konkretna sprawa załatwiana jest przez te organy samodzielnie, zaś ocena istotnych jej okoliczności dokonywana jest w granicach obowiązującego prawa i w ramach przyznanych organom kompetencji. Organy te powołane zostały bowiem, w ramach szeroko rozumianego systemu prawnego, do załatwiania spraw określonego rodzaju. Tym samym w składzie tych organów funkcjonują specjaliści z określonych dziedzin, którym powierzono rozpatrywanie i rozstrzygnięcie problemów powstałych na tle konkretnych spraw

administracyjnych. Nie można zatem, niejako automatycznie, przesądzać by regułą stawało się powoływanie przez te organy biegłych w zakresie rozpatrywanych przez nie spraw”. RDOŚ w Bydgoszczy nie miał obowiązku uwzględnienia wniosku strony o ponowienie analizy akustycznej w przedmiocie wykorzystania metodologii Cnossos, jeżeli wszystkie okoliczności istotne w omawianej sprawie mogą być ustalone w sposób niebudzący wątpliwości przez tut. organ. Dowód taki powinien być dopuszczony w sytuacji, gdy po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego okazałoby się, że ocena jego wyników wymaga bliższego zapoznania się z regułami istniejącymi w danej dziedzinie, co w przypadku postępowania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji nie miało miejsca (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 września 2010 r., sygn. akt: II OSK 242/09).

Zdaniem Inwestora, podtrzymanym kilkakrotnie jako odpowiedź na uwagi Strony postępowania, metoda RMR jak najbardziej może być stosowana do obliczeń akustycznych dla nowych inwestycji, jak i również inne metody obliczeniowe hałasu, jeśli tylko dokonana zostanie kalibracja modelu obliczeniowego. Metodę europejską CNOSSOS należy stosować obowiązkowo do wykonywania strategicznych map hałasu. W Dyrektywie 2015/996 z dnia 19.05.2015 r., ustanawiającej wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 202/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, nie ma informacji, że ta metoda musi być obowiązkowo stosowana do obliczeń map rozprzestrzeniania się hałasu dla nowych inwestycji i w projektowaniu zabezpieczeń akustycznych.

Ponadto Strona postępowania wskazuje konieczność zbadania wzajemnych oddziaływań planowanego ciągu transportowego oraz Portu Zewnętrznego w Gdyni. Pociągi wyjeżdżające z Portu Zewnętrznego nie wpłyną na zwiększenie ruchu na trasie linii kolejowej nr 201, gdyż są już uwzględnione na tej trasie. Port Zewnętrzny jest jednym z wielu miejsc skąd mogą wyjeżdżać pociągi poruszające się po linii kolejowej nr 201. Zarządca linii kolejowej udostępnić będzie jedynie tory, a to przewoźnicy świadczący usługi transportowe decydować będą jakie towary będą przewożone po wskazanej trasie oraz skąd i dokąd będą przewożone.

Dodatkowo w kwestii potencjalnego podziału przedsięwzięcia, główne zarzuty Strony postępowania zawarte w piśmie do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej dotyczą kwestii formalno - prawnych związanych z finansowaniem przedsięwzięć z funduszy unijnych oraz częściowo postępowania dla przedsięwzięcia „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I” (odcinek Kościerzyna – Gdynia), natomiast przedmiotem niniejszego postępowania jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko

dla innego przedsięwzięcia (odcinka Maksymilianowo – Kościerzyna) wraz z uzyskaniem dla niego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

III. Pani Urszula Wojak i Pan Waldemar Wojak, zam. w Karsinie, pismem z dnia 6 lutego 2023 r., znak: IOS4-4424-8.8/17, wnieśli o uznanie za strony postępowania, wskazując na własność działek w obrębie Łąg Lipki (przedłożono odpis zwykły księgi wieczystej). Równocześnie, zarówno Pani Urszula Wojak, jak też Pan Waldemar Wojak wskazali na „brak możliwości śledzenia na bieżąco zamieszczanych obwieszczeń”, zatem zwrócili się o indywidualne informowanie o kolejnych czynnościach Organów, listownie lub pocztą elektroniczną.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismami z dnia 14 lutego 2023 r., znaki kolejno: WOO.420.1.2021.ADS.59 i WOO.420.1.2021.ADS.60, uznał wnoszących za strony postępowania.

Jednocześnie, odpowiadając na prośbę bieżącego przekazywania drogą elektroniczną na adres poczty elektronicznej lub w formie papierowej, wszelkich informacji o kolejnych czynnościach podejmowanych przez Organ w toku postępowania, należało zaznaczyć, iż Strona ma możliwość skorzystania z uprawnień, o których mowa w art. 73 § 1 i § 1a Kpa, a akta sprawy zostaną jej udostępnione, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

W myśl art. 49 Kpa, 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. Z powyższej regulacji jednoznacznie wynika, że uproszczony tryb doręczania pism procesowych dotyczy tych postępowań, w których regulujące je przepisy taką możliwość przewidują. Takim przykładem jest art. 74 ust. 3 uouioś, w myśl którego, jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się przepis art. 49 Kpa.

Pan Waldemar Wojak, w imieniu swoim oraz reprezentując Pana Tomasza Wojak, pismem z dnia 3 marca 2023 r. (wpływ: 6 marca 2023 r.), złożył następujące uwagi:

1. Należy połączyć przedmiotowe postępowanie z postępowaniem dotyczącym budowy, rozbudowy i modernizacji linii kolejowych nr 215 i 744 – łącznice relacji Łąg Południowy – Czarna Woda oraz Szałamaje Łąg, z uwagi na wspólnego

Inwestora i zbliżony zakres prac. Postępowania te nadal trwają i nakładają się na siebie m.in. w miejscu i obszarze oddziaływania skrzyżowania się linii kolejowych nr 203 i 201 oraz w miejscu i obszarze oddziaływania zaplanowanych łącznic o nazwie łąg Południowy – Czarna Woda oraz Szałamaje – Łąg.

2. Pomędzy ww. liniami znajdują się: nieruchomości, na które przedsięwzięcia oddziałują w sposób bezpośredni, tzn. działki o nr ewid. 1/27 i 509 obr. Łąg – Lipki, gm. Czersk, jak również nieruchomości zamieszkałe, tj. budynki zabudowy jednorodzinnej znajdujące się na działkach o nr ewid. 3 i 7/3 obr. Łąg – Lipki, gm. Czersk, dwa oczka wodne z chronionymi gatunkami roślin i zwierząt oraz gniazdo bocianów.
3. Po połączeniu postępowań, Strony wniosły o łączne prowadzenie sprawy przez właściwą regionalną dyrekcję ochrony środowiska, z uwagi na fakt, że zadania te są jednym przedsięwzięciem powiązaniem technologicznie.
4. W przypadku braku uznania tych inwestycji jako jedną sprawę, Strony wniosły o uwzględnienie oddziaływań skumulowanych w obszarze krzyżowania się linii kolejowych 201 i 203 oraz łącznic. Wnoszący wskazali, że w raporcie oddziaływanie skumulowane dotyczy przedmiotowej linii 201, z uwzględnieniem linii 203 w stanie istniejącym, a nie docelowym i odwrotnie. Zauważono również, że oddziaływania skumulowane winny być uwzględnione od wszystkich istniejących i planowanych źródeł, dla których decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana, tj.: linii kolejowych, dróg i autostrad i innych źródeł emisji (m.in. w przypadku hałasy – zarówno źródła hałasu komunikacyjnego, jak i przemysłowego).
5. Zdaniem Stron postępowania w raporcie dokonano aktualizacji numerów działek bez wskazania daty aktualizacji wprost wpisanej w dokumencie dołączonym do akt.
6. Wniesiono również o nienadawanie decyzji klauzuli „ostatecznej wykonalności”.
7. Równocześnie wniesiono do zobowiązania przez Organ Inwestora do:
 - a) Zabezpieczenia oczka wodnego zlokalizowanego na działce o nr ewid. 7/3 obr. Łąg – Lipki, poprzez przeciwdziałanie zmianom gruntowo – wodnym i hydrotechnicznym tuż przed i podczas prowadzenia wglębnych robót ziemnych, zaplanowanych pod linią kolejową nr 203, a także podczas eksploatacji linii kolejowej nr 203. Wskazano na zastosowanie ścianki w postaci ścianki Larsena, ściany szczelinowej lub żelbetowej oporowej

kotwionej wzdłuż krawędzi działki o nr ewid. 73/ obr. Łąg – Lipki i zlokalizowanej po stronie działki o nr ewid. 38 obr. Łąg – Lipki.

- b) Zakaz wyrażania zgody na usytuowanie pod ww. oczkiem wodnym okablowania teleinformatycznego (np. metodą przewiertu lub przecisku). Wniesiono, aby okablowanie umieścić poza oczkiem wodnym i ww. działką o nr ewid. 7/3 obr. Łąg – Lipki, czyli na działce o nr ewid. 38 obr. Łąg – Lipki.
- c) Ustawienia szczelnego ogrodzenia wzdłuż działki o nr ewid. 7/3 obr. Łąg – Lipki, zlokalizowanego również po stronie działki o nr ewid. 38 obr. Łąg – Lipki, które uniemożliwi przemieszczanie się płazów z oczka na tory linii kolejowej nr 203.
- d) Wykonania ekranów akustycznych o wysokości co najmniej 3 m, przystosowanych do porostania przez rośliny płożące wraz z obsadzeniem i pielęgnacją tych roślin od strony działki o nr ewid. 7/3 obr. Łąg – Lipki, w następującym zakresie:
- od km 58+600 do km 59+100 wzdłuż linii kolejowej nr 203,
 - od km 103+400 do km 104+200, wzdłuż linii kolejowej nr 201,
 - od km 2+700 do km 1+900, wzdłuż łącznicy kolejowej Łąg Południowy – Czarna Woda,
 - od km 104+000 linii kolejowej nr 201, wzdłuż planowanego nowego wiaduktu kolejowego w ciągu linii nr 201 nad linią nr 203,
 - wzdłuż drogi krajowej nr 22, na odcinku wzdłuż działki o nr ewid. 17, a konkretnie od granicy z działką nr 5 do planowanego zlokalizowania wiaduktu kolejowego nad drogą krajową nr 22, jako wchodzącego w skład łącznicy kolejowej relacji Łąg Południowy – Czarna Woda.

Z uwagi na nadmierny hałas pociągów po łukach (po łącznicach), chroniąc przed nadmiernym hałasem każdorazowo pochodzącym od przejeżdżających składów przez wiadukt.

Należy również pozostawić swobodny zjazd z drogi krajowej nr 22 i swobodny dostęp do drogi koniecznej, prowadzącej od drogi krajowej nr 22 do wjazdów na zamieszkałe nieruchomości mieszkalne jednorodzinne, zlokalizowane na działkach o nr ewid. 3 i 7/3 obr. Łąg - Lipki.

- e) Wyłączenia z zakresu realizacji działki o nr ewid. 7/3 obr. Łąg Lipki dla przedsięwzięcia: „Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czernsk” lub skorygowania przebiegu podziału geodezyjnego działki

o nr ewid. 73/ obr. Łąg Lipki, pozostawiając obszar oczka wodnego we władaniu Pana Tomasza Wojak, przyczyniając się jednocześnie do zachowania trwałości i nienaruszalności użytku ekologicznego (ekosystemu) w postaci oczka wodnego i występujących w jego obszarze ściśle chronionych gatunków roślin i zwierząt.

- f) Wykonania na działkach o nr ewid. 1/21 i 4 obr. Łąg Lipki, utwardzenia istniejącej drogi gruntowej na szerokości minimum 4 m z kostki betonowej parkingowej typu behaton, grubości 8 cm wraz z podbudową o klasie nośności minimum KR4, na odcinku od drogi krajowej nr 22, poprzez istniejący zjazd z tej drogi do istniejących wjazdów na nieruchomości zlokalizowane na działkach o nr ewid. 3 i 7/3 obr. Łąg Lipki, jako drogi stanowiącej jednocześnie dojazd do infrastruktury kolejowej Inwestora. Zdaniem Stron, przedmiotowy dojazd zostanie zniszczony w wyniku prac budowlanych, zatem utwardzenie zagwarantuje brak pogorszenia sytuacji życiowej właścicieli i użytkowników istniejącej zabudowy.
- g) Usunięcia działki o nr ewid. 73/ obr. Łąg Lipki z wykazu działek objętych zakresem realizacji zamierzenia dotyczącego prac na ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linię kolejową nr 201, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna, skoro na arkuszu mapy 51/75, działka ta jest jedynie objęta zakresem oddziaływania, a nie realizacji.
- h) Zakazania wykonywania wszelkich robót budowlanych, związanych z budową, rozbudową i modernizacją linii kolejowych nr 203 i 201 oraz łącznicy relacji Łąg Południowy – Czarna Woda, w porze nocnej, na odcinkach:
- od km 58+600 do km 59+100, wzdłuż linii kolejowej nr 203,
 - od km 103+400 do km 104+200, wzdłuż linii kolejowej nr 201,
 - od km 2+700 do km 1+900, wzdłuż łącznicy kolejowej Łąg Południowy – Czarna Woda.
- i) Wyznaczenia stref ochronnych podczas realizacji obydwu przedsięwzięć, zapewniając warunki bytowania i żerowania bocianów, których miejsce gniazdowania zlokalizowane jest na działce o nr ewid. 72/ obr. Łąg Lipki, a teren żerowania występuje wzdłuż cieku wodnego i koliduje z planowaną lokalizacją łącznicy kolejowej relacji Łąg Południowy – Czarna Woda.

8. Strony wnoszą także o wyjaśnienie, potwierdzenie i doprecyzowanie:
- a) dokładnego zakresu robót elektroenergetycznych i posadowienia urządzeń elektroenergetycznych, wchodzących w skład obydwu przedsięwzięć,
 - b) określenia jego wpływu na środowisko,
 - c) zaplanowania środków niwelujących wpływ ich oddziaływania na środowisko naturalne.

W dniu 31 maja 2023 r., pismem z dnia 29 maja 2023 r., Pan Waldemar Wojak złożył następujące uwagi:

1. Należy przyjąć niżej wymienione założenia:
 - a) Przedsięwzięcie dotyczące linii kolejowej nr 203 i przedsięwzięcie dotyczące linii kolejowej nr 201, nakładają się na siebie.
 - b) Inwestorem obydwu zamierzeń jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.
 - c) Zakres prac jest identyczny, polegając na modernizacji i rozbudowie obu linii kolejowych.
 - d) Oddziaływania obu przedsięwzięć się kumulują, m.in. w lokalizacji dotyczącej nieruchomości należących do Stron, pomiędzy odcinkami:
 - Istniejąca i przewidziana do modernizacji linia kolejowa nr 203, od km 58+600 do km 59+800 (postępowanie o znaku: RDOŚ-Gd-WOO.420.21.2021.AT/ŁT.29).
 - Istniejąca i przewidziana do modernizacji oraz poszerzenia o drugi tor linia kolejowa nr 201 od km 103+400 do km 104+700 (postępowanie o znaku: WOO.420.1.2021.ADS.54).
 - Nieistniejąca oraz projektowana łącznica kolejowa Łąg Południowy – Czarna Woda od km 2+700 do km 1+900 (postępowanie o znaku RDOŚ-Gd-WOO.420.21.2021.AT/ŁT.29).
 - Nieistniejąca oraz projektowana łącznica kolejowa Szałamaje – Łąg od km 0+200 do km 1+300 (postępowanie o znaku RDOŚ-Gd-WOO.420.21.2021.AT/ŁT.29).
 - Istniejąca droga krajowa nr 22.
 - e) Dokładny punkt przecięcia się obu linii kolejowych nr 203 i 201 występuje odpowiednio w km 59+100 (linia kolejowa nr 203) oraz w km 104+000 (linia kolejowa nr 201). Punkt styku obu łącznic z linią nr 201 występuje w km 103+400 i km 104+700 linii kolejowej nr 201.

f) Strony wniosły o udostępnienie wykonanych przez Inwestora analiz akustycznych wraz z danymi źródłowymi, które powinny zostać załączone do raportu. Ponadto, celem indywidualnej weryfikacji dokumentacji, Strony wskazały na konieczność udostępnienia / wskazania:

- Planowanej częstotliwości ruchu pociągów na linii kolejowej 201, 203 oraz na łącznicach Łąg Południowy – Czarna Woda i Szałamaje – Łąg.
- Projektowanych prędkości ruchu pociągów na liniach kolejowych nr 201, 203 oraz na łącznicach Łąg Południowy – Czarna Woda i Szałamaje – Łąg.
- Długości składów kolejowych oraz podania ich rodzaju (osobowe, towarowe, inne).
- Poziomów emisji hałasu przyjętych do obliczeń, symulujących emisję hałasu do środowiska przez następujące źródła: linia kolejowa nr 201, linia kolejowa nr 203, poziomu emisji generowanego na łącznicy Łąg Południowy – Czarna Woda i Szałamaje – Łąg, przyjęte tło (lub źródło) od drogi krajowej nr 22.
- Sposobu zamodelowania źródeł emisji (położenie, wysokość, kierunek emisji, itd.).

Strona wskazała, iż bazując na identycznych danych źródłowych, zamierza zlecić do profesjonalnego podmiotu wykonanie analizy akustycznej poziomu hałasu do środowiska w obydwu przedsięwzięciach dotyczących linii kolejowej nr 201 i linii kolejowej nr 203 wraz z obiema łącznicami i uwzględnieniem drogi krajowej nr 22, celem weryfikacji, czy nie będą one przekraczały dopuszczalnych poziomów hałasu.

W dniu 19 czerwca 2023 r., na wskazany adres mailowy, przekazano Stronie wnioskowane dane.

Dnia 27 czerwca 2023 r., do tut. Organu wpłynęły następujące postulaty Pana Waldemara Wojak, występującego w imieniu swoim oraz Pana Tomasza Wojak:

1. Wnoszę o zmianę proponowanej przez Inwestora (PKP PLK SA) lokalizacji łącznicy kolejowej mającej połączyć linie kolejowe 201 i 203 krzyżujące się odpowiednio w km 104+000 (linia 201) oraz 59+100 (linia 203), a konkretnie wnoszę o zmianę lokalizacji łącznicy relacji „Łąg Południowy - Czarna Woda” na lokalizację wskazaną przez Strony, jako relacji „Szałamaje – Czarna Woda”.
2. Wnoszę także o przeprowadzenie analizy wariantowości lokalizacji łącznicy „Łąg Południowy - Czarna Woda” w porównaniu do lokalizacji łącznicy relacji „Szałamaje – Czarna Woda” wraz z uzasadnieniem, o której to wariantowości

mowa w art. 66 ust. 1 pkt. 5 uouioś, ze szczególnym uwzględnieniem racjonalności planowanych inwestycyjnych nakładów finansowych i oddziaływania hałasu skumulowanego pochodzącego od wszystkich poruszanych przez Stronę przedsięwzięć w obszarze ich krzyżowania się, w tym hałasu pochodzącego od łącznic kolejowych i od drogi krajowej nr 22, jako hałasu skumulowanego oddziałującego na budynki mieszkalne jednorodzinne.

3. Wnoszę również dodatkowo o uwzględnienie podczas analizy wariantowości lokalizacji łącznicy relacji „Łąg Południowy - Czarna Woda” w porównaniu do lokalizacji łącznicy „Szałamaje – Czarna Woda” zasad dotyczących uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów, zgodnie z art. 44 ust. 3, pkt. 1 ppkt. a) oraz b) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (z późniejszymi jej zmianami), w tym z uwzględnieniem racjonalnego wariantu alternatywnego o którym mowa w art. 66 ust. 1 pkt. 5, ppkt. a) uouioś.

W uzasadnieniu proponowanych zmian wariantu, Strony postępowania przedstawiły szacowanie kosztowe robót ogólnobudowlanych, podając konkretne kwoty poszczególnych rozwiązań. Wskazano również na konieczność dochowania zasady dokonywania wydatków ze środków publicznych, przy czym Strony wskazują, iż Inwestor tych zasad nie zastosował.

Strony podkreśliły, że wariant dotyczący:

- lokalizowania łącznicy, jako wnoszony przez Strony, tj. relacji „Szałamaje – Czarna Woda” jest racjonalnym wariantem najkorzystniejszym z punktu widzenia ochrony środowiska oraz jest wariantem racjonalnym z punktu widzenia poszanowania zasad gospodarności w wydatkowaniu środków publicznych, jest zatem zgodny z obowiązującymi przepisami
- lokalizowania łącznicy, jako wnoszony przez PKP PLK SA, tj. relacji „Łąg Południowy – Czarna Woda” nie jest racjonalnym wariantem najkorzystniejszym z punktu widzenia ochrony środowiska oraz nie jest wariantem racjonalnym z punktu widzenia poszanowania zasad gospodarności w wydatkowaniu środków publicznych, jest zatem niezgodny z obowiązującymi przepisami.

W ocenie Stron decyzja o proponowanej przez Inwestora lokalizacji łącznicy relacji „Łąg Południowy – Czarna Woda”, w ogóle nie została dotychczas poddana ocenie oddziaływania na środowisko co do wymaganej przepisami wariantowości

jej lokalizacji, a tym bardziej uzasadnieniu wyboru wariantu, co jest wymagane obowiązującymi przepisami, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 uouioś.

Tożsame pismo, zostało złożone do tut. Organu pocztą tradycyjną w dniu 30 czerwca 2023 r.

W dniu 20 sierpnia 2023 r., Pan Waldemar Wojak, w imieniu swoim i Pana Tomasza Wojak, pismem z dnia 11 sierpnia 2023 r., poruszył następujące kwestie:

1. Wskazał, iż jego zamiarem nie było wskazanie, że błędem ze strony Inwestora jest brak rozpatrywania w jednym raporcie oddziaływania na środowisko obu przedsięwzięć i procedowania postępowań o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla dwóch odcinków linii kolejowych nr 201 i 203 w pełnym zakresie w jednej procedurze administracyjnej. Zamiarem Stron było wskazanie, że Inwestor pominął we wskazanych opracowaniach oddziaływania skumulowane dla miejsca przecinania się linii 201 i 203, co zostało poparte właściwym orzecznictwem.
2. Inwestor o nazwie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. popełnił błąd w zakresie planowania podziału przedmiotowych linii kolejowych w kontekście uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przywołane w poprzednim (z dnia 3 marca 2023 r.) oraz bieżącym piśmie Stron, orzecznictwo wskazuje, że zgodnie uouioś należało tak podzielić zadania, aby w miejscu krzyżowania się linii kolejowych 201 i 203 wraz z budową łącznic było ono przypisane do jednego z zadań i procedowane we właściwym organie, tj. w Bydgoszczy lub w Gdańsku.
3. W przedstawionych raportach obydwu przedsięwzięć, dotyczących odpowiednio przebudowy linii kolejowej nr 203 i 201, Inwestor w ocenie Stron nie tylko nie przypisał przedmiotowego skrzyżowania obu linii do jednego z zadań, ale całkowicie pominął oddziaływanie skumulowane linii kolejowej 201 na linię 203 wraz z planowanymi łącznicami relacji Łąg Południowy – Czarna Woda oraz Szalamaje - Łąg, i odwrotnie. Ponadto, w obu opracowaniach brakuje odniesienia kumulacji oddziaływań przedmiotowych przedsięwzięć (tj. łącznie linii kolejowych nr 203, 201 i ww. łącznic) w odniesieniu oddziaływań hałasu z sąsiadującą ze skrzyżowaniem linii drogą krajową nr 22.
4. Wobec powyższego, Strony żądają:

- a. umorzenia obu postępowań w zakresie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla obu przedsięwzięć (linii kolejowych 203 i 201 oraz łącznic relacji Łąg Południowy – Czarna Woda i Szałamaje – Łąg),
- b. podzielenia zakresu opracowania dotyczącego linii 201 na trzy odcinki, tak aby było możliwe włączenie odcinka w miejscu krzyżowania się z linią 203 do opracowania procedowanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku. Strona ma na myśli następujący podział odcinkowy linii kolejowej nr 201:
 - od Maksymilianowa do okolic miejscowości Kęsza (km 101+600),
 - od okolic miejscowości Kęsza (km 101+600) do okolic miejscowości Zawada (km 106+800),
 - od okolic miejscowości Zawada (km 106+800) do Kościerzyny,
- c. włączenia do opracowania w zakresie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii kolejowej nr 203 fragmentu linii kolejowej nr 201 na odcinku: od okolic miejscowości Kęsza (km 101+600) do okolic miejscowości Zawada (km 106+800),
- d. dla zaproponowanych zakresów (zadań) przeprosowanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla każdej z linii kolejowych we właściwych ośrodkach Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Następnie Strony ponownie skupiły się na uzasadnieniu konieczności połączenia w jedno postępowanie miejsca krzyżowania się linii kolejowej nr 201 z linią kolejową nr 203 oraz łącznicami, wskazując, że jest to uzupełnienie wcześniejszego pisma z dnia 3 marca 2023 r.

Ponadto Strony wniosły o skorygowania i dopilnowanie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku dokonania przez Inwestora tegoż skorygowania, zakresu Przedsięwzięcia dotyczącego linii kolejowej nr 203 planowanego na działce nr 7/3 położonej w miejscowości Łąg, obrębie Łąg-Lipki, w tym w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na mapach stanowiących załączniki do ww. raportu dla wariantu przewidzianego do realizacji, zgodnie z wnioskiem Stron z dnia 3 marca 2023 r.

Zacytowano również treść wniosku Stron z pkt. 3.3 ze strony 30 i 31 pisma z dnia 3 marca 2023 r.: „Niezależnie od podjętych rozstrzygnięć co do wniosków zawartych w punktach 2.1, 2.2, 2.3, jako Strona obu Postępowań działając w imieniu własnym oraz w imieniu Strony obu Postępowań Pana Tomasza Wojaka, wnoszę o zobowiązanie

Inwestora w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk” w ramach Projektu „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów – w sieci TEN-T” oraz w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linię 201, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”, do wyłączenia z zakresu realizacji działki nr 7/3 (220204_5.0013.7/3) obu przedsięwzięć, a w przypadku odmowy do skorygowania przebiegu podziału geodezyjnego działki nr 7/3 wg załączonego szkicu i mapy stanowiących Załącznik 12 i Załącznik 13, pozostawiając obszar oczka wodnego nr 1 we władaniu Pana Tomasza Wojaka, przyczyniając się jednocześnie do zachowania trwałości i nienaruszalności użytku ekologicznego (ekosystemu) w postaci oczka wodnego nr 1 i występujących w jego obszarze ściśle chronionych gatunków fauny i flory”.

W dniu 27 października 2023 r., Strony postępowania ponownie zwróciły się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z uzupełnieniem dotychczasowych uwag i wniosków do prowadzonego postępowania:

1. Wnoszę o zabezpieczenie w ramach planowanego przedsięwzięcia przed nadmierną propagacją hałasu konstrukcji wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w ciągu linii kolejowej nr 201 w km 104+000, tzn. wiaduktu znajdującego się nad linią kolejową nr 203 w miejscu krzyżowania się obu ww. linii kolejowych. W ramach planowanego przedsięwzięcia wiadukt ten jest planowany do wymiany i zarazem poszerzenia o drugi tor kolejowy.
2. Wnoszę do tutejszego Organu o objęcie miejsca krzyżowania się obu ww. linii kolejowych szczególną uwagą oraz szczególnym nadzorem. Zwracam jednocześnie uwagę tut. Organu, że przejazd składu pociągów linią kolejową nr 201 nad linią kolejową nr 203 generuje hałas powodujący ogromny dyskomfort i uszczerbek na zdrowiu dla mieszkańców zabudowy jednorodzinnej m. in. działki nr 7/3 położonej w obrębie geodezyjnym Łąg Lipki (220204_5.0013.7/3), jako zlokalizowanej w sąsiedztwie krzyżowania się obu w/w linii. Co więcej, hałas ten jest jeszcze znacznie bardziej intensywny i uciążliwy dla środowiska i zdrowia ludzi w momencie kumulowania się w tym samym czasie przejazdów składów pociągów linią kolejową nr 201 oraz 203, w którym to momencie rażąco przekraczane są przez Inwestora przedsięwzięcia dopuszczalne wartości hałasu emitowanego do środowiska naturalnego na skutek eksploatacji obu linii

kolejowych. Zwracam uwagę, że najbardziej znaczący hałas w sytuacji wyżej opisanej, tj. dotyczącej kumulowania się oddziaływań przejazdów składów pociągów w miejscu krzyżowania się wskazanych linii kolejowych, pochodzi przede wszystkim od stalowego wiaduktu kolejowego znajdującego się w ciągu linii kolejowej 201, która to konstrukcja wiaduktu emituje hałas pochodzący od przejeżdżającego tym wiaduktem składu pociągu linią 201 oraz dodatkowo konstrukcja wiaduktu odbija hałas do środowiska naturalnego jako pochodzący od składu pociągu przejeżdżającego pod wiaduktem, czyli poruszającego się linią 203. Najbardziej niekorzystna sytuacja pod względem emisji hałasu i uciążliwości dla mieszkańców występuje w momencie przejazdu składu pociągu linią 201 i jednocześnie dwóch mijających się składów pociągów poruszających się pod wiaduktem, tj. linią 203.

W ramach uzupełnienia przedłożono dokumentację fotograficzną.

- IV. Pan Tomasz Wojak, zam. w Tarnowie Podgórnym, reprezentowany przez Pana Waldemara Wojak, pismem z dnia 6 lutego 2023 r., znak: IOS4-4424-8.8/17, wniósł o uznanie za strony postępowania, wskazując na własność działek w obrębie Łąg Lipki (przedłożono odpis zwykły księgi wieczystej). Równocześnie, Pan Wojak, wskazał na „brak możliwości śledzenia na bieżąco zamieszczanych obwieszczeń”, zatem zwrócili się o indywidualne informowanie o kolejnych czynnościach Organów, listownie lub mailem. W dniu 24 marca 2023 r., Pan Waldemar Wojak wraz z pismem z dnia 20 marca 2023 r., dołączył opłatę za pełnomocnictwo.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 30 marca 2023 r., znaki: WOO.420.1.2021.ADS.61, uznał wnoszącego za stronę postępowania.

Jednocześnie, odpowiadając na prośbę bieżącego przekazywania drogą elektroniczną na adres mailowy lub w formie papierowej, wszelkich informacji o kolejnych czynnościach podejmowanych przez Organ w toku postępowania, odpowiedziano j.w.

W kwestiach związanych z uwagami złożonymi przez Panią Urszulę Wojak, Pana Waldemara Wojak i Tomasza Wojak, Organ zważył, co następuje.

Należy nadmienić, iż Strony postępowania, na bieżąco otrzymywały wszystkie odpowiedzi na poruszane przez nich zagadnienia, jakie Organ otrzymywał od Inwestora.

Jak już wcześniej wskazano, w przedmiocie wykonanej analizy akustycznej, podważanej przez Strony postępowania, kwestionowanie merytorycznej treści raportu

przez strony postępowania możliwe jest wyłącznie na podstawie dokumentu posiadającego taką samą moc dowodową, a więc tzw. kontrraportu, czyli opinii sporządzonej również przez osobę posiadającą wiadomości specjalne, a przy tym oceniającej planowane do realizacji przedsięwzięcie w sposób również kompleksowy co raport. Nie jest natomiast możliwe zakwestionowanie raportu przez pojedyncze, stanowiące wyłącznie hipotezę twierdzenia lub odesłanie do ogólnych ustaleń publikacji naukowych. Nie jest także możliwe kwestionowanie ustaleń raportu, w powołaniu na opinie specjalistów z danej dziedziny, wyrażające krytykę metodologii przyjętej przez autorów raportu, szczególnie w sytuacji, gdy uprawnienia autorów raportu do jego sporządzenia nie zostały w jakikolwiek sposób podważone. Innymi słowy, skuteczne zakwestionowanie merytorycznej zawartości raportu mogłoby nastąpić jedynie, co do zasady, poprzez przedstawienie równie kompletnej analizy uwarunkowań przyrodniczych (tzw. kontrraportu), sporządzonej przez specjalistów dysponujących równie fachową wiedzą, jak autorzy raportu, której wnioski pozostawałyby w rażącej sprzeczności do tych zawartych w raporcie przedłożonym przez Inwestora i odnoszącej się do oceny tego konkretnego przedsięwzięcia przy uwzględnieniu parametrów wskazanych przez inwestora.

W przedmiocie połączenia postępowań określanych przez Stronę postępowania jako przedsięwzięcie A i przedsięwzięcie B, nie sposób zgodzić się z przyjętą retoryką, iż skoro są to przedsięwzięcia dotyczące linii kolejowych, a ich zakres jest zbliżony, winny być traktowane jako jedno przedsięwzięcie. Co prawda w miejscu skrzyżowania linii obejmują te same działki ewidencyjne (ale wyłącznie w miejscu skrzyżowania), jednak zakres prac na tych działkach w ramach poszczególnych inwestycji nie pokrywa się. Każde z rozpatrywanych przedsięwzięć prowadzone jest niezależnie, a prace jakie mają zostać wykonane w wyniku planowanych inwestycji, możliwe są do wykonania w różnym czasie. W związku z tym, nie może być mowy o identycznym zakresie prac. Każda realizowana przez PKP PLK S.A. linia kolejowa jest powiązana technologicznie, ale nie można się zgodzić z założeniem, że jest to jedno, ogromnej skali przedsięwzięcie.

Ponieważ obie inwestycje są inwestycjami kolejowymi, dlatego opis przedsięwzięć, które przytacza się w piśmie jest do siebie zbliżony (opisy dotyczą tych samym branż i realizowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz towarzyszącej), jednak są to różne obiekty budowlane funkcjonujące w różnych obszarach, a zakres prac dla obu przedsięwzięć nie jest identyczny, jak sugeruje to Strona postępowania, a jedynie podobny. Rozbieżność w zakresie tychże prac polega przede wszystkim na odmiennych lokalizacjach, w których planowane są do wykonania.

Oba przywołane przedsięwzięcia dotyczą różnych ciągów komunikacyjnych, jako głównych przedsięwzięć linii kolejowych nr 201 i 203. Każda z ww. inwestycji obecnie funkcjonuje i nadal będzie funkcjonować oddzielnie, niezależnie, w różnych od siebie obszarach przestrzennych, a zakres przewidzianych prac realizacyjnych, choć może dla Strony wydawać się tożsamy, tak naprawdę dotyczy innych elementów składowych i obiektów budowlanych. Postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach prowadzone były przez dwa niezależne od siebie Organy, jednak w ramach porozumienia i pełnej wymiany informacji, zgodnie z art. 75 i 77 uouioś.

W ramach raportu oos przeanalizowano oddziaływanie skumulowane linii kolejowej nr 201 z linią kolejową nr 203 (przedsięwzięcie A i B).

W ramach raportu dla linii kolejowej nr 201, analizowane było zagospodarowanie terenu pod względem istniejącej zabudowy. Przy wszystkich budynkach podlegających ochronie akustycznej, głównie wzdłuż pierwszej linii zabudowy usytuowano punkty pomiarowe (tzw. receptory), w których wykonywane były obliczenia natężenia hałasu. Na działce 7/3, stanowiącej własność Strony postępowania, zlokalizowano receptor zarówno przy budynku mieszkalnym (receptor nr 330), jak i na granicy działki (receptory T372 i T371).

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano możliwość skumulowanego oddziaływania linii kolejowej nr 201 i 203 na przywołany obszar. Zabudowa zlokalizowana na działce o nr ewid. 7/3 obr. Łąg – Lipki, znajduje się w odległości około 60 m od torowiska linii kolejowej nr 203 i około 115 m od linii kolejowej nr 201. Zabudowa położona na działce o nr ewid. 3 obręb Łąg – Lipki, znajduje się w odległości około 120 m od torowiska linii kolejowej nr 203 i około 45 m od torowiska linii kolejowej nr 201.

Hałas od oddziaływania skumulowanego nie będzie powodował przekroczeń dopuszczalnych norm tuż po oddaniu inwestycji do użytkowania. Przy budynku mieszkalnym na działce 7/3 (receptor nr 330) mogą wystąpić jedynie niewielkie przekroczenia rzędu 0,5 dB dla poziom hałasu skumulowanego 10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania. Jednak z powodu tych wskazań zaprojektowano ekran akustyczny wzdłuż linii kolejowej nr 201, po zastosowaniu którego przekroczenia nie będą występowały ani dla zabudowy na działce 7/3, ani dla samego obszaru działki.

Zauważyć jednak należy, że bliżej torów linii kolejowej nr 201 znajduje się budynek mieszkalny na działce nr 3 (receptor 328).

Receptor 328 zlokalizowany został na działce nr 3 przy budynku mieszkalny, a receptory T369 i T370 na granicy działki. Jak widać, dla działki nr 3 przekroczenia

dopuszczalnych norm hałasu wystąpiły dla obliczeń dla wszystkich rozpatrywanych etapów eksploatacji inwestycji.

W związku z tym, również dla budynku znajdującego się na działce nr 3 zaprojektowano ekran, który pozwala obniżyć wartość poziomu dźwięku, tak by spełnione były wymogi prawa. Jest to ten sam ekran, który chroni zabudowę mieszkalną na działce 7/2.

Zastosowanie projektowanego ekranu akustycznego skutecznie zniweluje hałas na obu działkach, ograniczając go do poziomów dopuszczalnych w porach dziennej i nocnej.

Na działce 7/3 Strony postępowania w innym zakresie niż hałas, oddziaływania skumulowane na etapie eksploatacji nie będą występowały.

Ponadto należy zauważyć, że Organ wydający decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu, po upływie 12 miesięcy od oddania inwestycji do użytkowania, w zakresie pomiarów weryfikacyjnych hałasu we wskazanych punktach pomiarowych.

W kwestii zabezpieczenia oczka wodnego należy zauważyć, że jego lokalizacja wyklucza potencjalny wpływ omawianego zamierzenia na oczko wodne. Podlega ono ewentualnemu oddziaływaniu linii kolejowej nr 302 Tczew – Czersk, objętej odrębnym postępowaniem administracyjnym. Jak wynika z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 21 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.21.2021.AT/ŁT/MC.82, oczko wodne zostanie ominięte, zmieniony zostanie przebieg kabli telekomunikacyjnych. Z uwagi na zmianę przebiegu toru nr 2 linii kolejowej nr 203, który uwzględnia wykonanie węzła, będącym skomplikowanym rozwiązaniem technicznym, łączącym linie kolejowe nr 201 i 203, zaszła potrzeba wykonania tego toru w głębokim wykopie (rzędna główki szyny – 123,28 m n.p.m.). Z uwagi na powyższe, w celu ochrony istniejącego oczka wodnego, którego lustro wody stabilizuje się na rzędnej około 125 m n.p.m., istnieje konieczność stałego odciążenia warstw filtracyjnych poprzez wykonanie szczelnej konstrukcji uniemożliwiających migrację wody gruntowej w kierunku toru.

Wnioskowane przez Stronę postępowania ekrany akustyczne:

- a) od km 58+600 do km 59+100 wzdłuż linii kolejowej nr 203,
- b) od km 103+400 do km 104+200 wzdłuż linii kolejowej nr 201,
- c) od km 2+700 do km 1+900 wzdłuż łącznicy kolejowej Łąg Południowy – Czarna Woda,

również nie znajdują uzasadnienia w całości. Wyłącznie ppkt b) może wynikać z przedmiotowego postępowania, ppkty a i c nie dotyczą omawianej sprawy.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko, zabudowa znajdująca się na działce 7/3 obręb Łąg-Lipki będzie chroniona ekranem akustycznym pochłaniającym klasy minimum A3, B3 o wysokości 3 m i długości 125 m.

Nie planuje się obsadzać ekranu roślinnością płożącą.

Przeprowadzona analiza wykazała, iż wskazane zabezpieczenie w postaci ww. ekranu pozwoli zapewnić utrzymanie dopuszczalnych norm hałasu dla chronionego akustycznie obszaru zabudowy jednorodzinnej na działce 7/3. W związku z tym, budowa ekranu o długości aż 800 m wzdłuż linii kolejowej nr 201 nie ma uzasadnienia.

Ponadto etap uzyskiwania przez Inwestora decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma na celu modernizacji posesji znajdującej się w posiadaniu Strony postępowania, poprzez zastosowanie na drodze dojazdowej do nieruchomości kostki betonowej parkingowej typu behaton, grubości 8 cm wraz z podbudową o klasie nośności minimum KR4. Taki warunek nie może być na Inwestora nałożony, w ramach spełnienia oczekiwań Strony postępowania. Droga dojazdowa do nieruchomości na działkach 3 i 7/3 obręb Łąg – Lipki, biegnąca od zjazdu z drogi krajowej nr 22 przez działki 1/21 i 4 nie zostanie naruszona w ramach prac realizacyjnych. W sąsiedztwie drogi, o której mowa, planuje się jedynie przebudowę rowu.

Ponadto, wnioski dotyczące modernizacji i przebudowy dróg, winny być kierowane do ich zarządcy. Niezależnie od powyższego, w przypadku wykorzystania omawianej drogi jako dojazdowej do terenu budowy, co do zasady Wykonawca, w przypadku uszkodzenia nawierzchni, zobowiązany jest do jej przywrócenia do stanu pierwotnego.

Działka 7/2 znajduje się w sąsiedztwie linii kolejowej nr 203 i w odległości ponad 150 m od linii kolejowej nr 201. Z uwagi na odległość przewidzianych prac w ramach omawianego przedsięwzięcia, nie przewiduje się oddziaływania na bytowanie bociana na tym terenie. Strefy ochronne realizuje się w miejscu istnienia lęgu i w jego bezpośrednim otoczeniu, jak wynika z ochrony gatunku określonej w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380). Nie ma wśród nich wymienionego bociana białego *Ciconia ciconia*. Przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza potwierdziła gniazdo bociana białego w omawianej lokalizacji. Z uwagi na znaczną odległość od planowanych prac, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na to stanowisko. W wyniku budowy łącznicy część żerowiska pary zostanie utracona, niemniej z uwagi na dostępne liczne łąki i tereny rolnicze w okolicy, nie przewiduje się znacznie negatywnego wpływu na możliwość żerowania bocianów w okolicy. Bociany białe wykazują znaczną elastyczność

w wyborze miejsc żerowania. Ich rozmieszczenie uwarunkowane jest aktualnym miejscem zabiegów agrotechnicznych (żniwa, orka itp.). Prace te powodują powstanie rozległych, bogatych żerowisk (bezkęgowce, nasiona) dla tych ptaków.

Proponowana przez Strony postępowania zmiana wariantu realizacji inwestycji nie może być brana pod uwagę w niniejszej sprawie. W postępowaniu administracyjnym, zgodnie z zasadą legalizmu, organ działa w granicach wniosku Inwestora. Oznacza to, iż w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Organ określa warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie wnioskowanym przez Inwestora lub, jeśli zachodzą ku temu przesłanki, odmawia określenia tych warunków. Jeśli więc w odniesieniu do wariantu proponowanego przez Inwestora nie zachodzą okoliczności wykluczające możliwość wydania pozytywnej decyzji, określone w art. 80 ust. 2 i art. 81 uouioś, wówczas Organ jest zobowiązany do określenia środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym we wniosku. Taka sytuacja ma miejsce w przedmiotowym postępowaniu.

Regularnie podkreślane w orzecznictwie sądów administracyjnych stanowisko wskazuje, że organ administracji jest związany żądaniem strony zawartym we wniesionym podaniu (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 3 marca 2009 r., sygn. II OSK 272/08). Z powyższego wynika, w odniesieniu do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, że organ jest związany żądaniem inwestora zarówno co do rodzaju, charakterystyki oraz lokalizacji planowanej inwestycji opisanej w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i nie może samodzielnie modyfikować żądania w tym zakresie.

Ustalenie zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określenie jego wariantów, w tym wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, należy do wyłącznych uprawnień podmiotu występującego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skoro zatem intencją inwestora była realizacja planowanego przedsięwzięcia w zaproponowanym w raporcie wariantcie RDOŚ w Bydgoszczy, ani też Strony postępowania, nie są uprawnieni do zmiany żądania.

Potwierdza to orzecznictwo sądów administracyjnych: „Celem prawodawcy unijnego jest zatem szeroko rozumiana ochrona środowiska i zharmonizowanie procedur na terenie UE. Nie oznacza to jednak, że w każdym przypadku przedsięwzięcie ma być realizowane w wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska, co wynika wprost z cytowanego wyżej art. 81 ust. 1 ustawy środowiskowej.

Odmienne stanowisko prowadziłyby do sytuacji, w której w każdym przypadku inwestor musiałby przedstawiać wariant korzystniejszy dla środowiska niż wariant przez niego planowany. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, w której to właśnie wariant proponowany przez inwestora jest jednocześnie najkorzystniejszy dla środowiska, a zatem spełnia zasadniczy cel dyrektywy. W takim przypadku jedynym bardziej korzystnym rozwiązaniem byłoby niepodjęcie przedsięwzięcia, a wariant polegający na niepodjęciu danego przedsięwzięcia nie jest w ogóle przewidziany przez ustawodawcę jako wariant alternatywny w rozumieniu art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy środowiskowej” (por. wyrok WSA w Warszawie z dnia 27 lutego 2018 r., sygn. akt: IV SA/Wa 2998/17). Tym samym nawet w przypadku, gdyby analiza wariantowa prowadziła do konkluzji, że możliwa jest realizacja przedsięwzięcia w wariantcie „najkorzystniejszym dla środowiska”, nie prowadzi to do konieczności wyboru takiego właśnie wariantu.

Powyższe stanowisko znajduje również odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów administracyjnych, które wskazują m.in.: „w ocenie Sądu, jak słusznie wskazał Organ odwoławczy rolą Organu rozstrzygającego w sprawie uwarunkowań środowiskowych jest ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań środowiskowych. Organ ten określa warunki korzystania z zasobów środowiskowych dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o którego zakresie decyduje wnioskodawca. Słusznie więc wskazał Organ, że nie posiada kompetencji do rozstrzygania w zakresie rozwiązań technicznych, komunikacyjnych objętej wnioskiem inwestycji drogowej, czy też jej przebiegu. Poddaje własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach raportu oddziaływania na środowisko opracowywanego dla inwestycji o określonych parametrach technicznych” (por. wyrok NSA z dnia 23 lutego 2011 r., sygn.. akt II OSK 2516/10).

Pomimo, iż wyrok dotyczy inwestycji drogowej, nie można nie odnaleźć analogii do przedmiotowego postępowania. W omawianym przypadku Strona postępowania proponuje rozwiązania zastępcze lokalizacyjne, czy nawet technologiczne. Uzasadnia nawet słuszność swojej propozycji poprzez dokonanie wyliczeń kosztorysowych konkretnych rozwiązań, zdaniem Strony skuteczniejszych i tańszych. Należy jednoznacznie podkreślić, że Organ związany jest wnioskiem i nie ma możliwości narzucenia sugerowanych przez Stronę rozwiązań wbrew oczekiwaniom i ustaleniom poczynionym przez Inwestora.

Ponadto należy podkreślić, że niezależnie od wyników analizy wariantowej, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy dokonał własnej oceny

oddziaływania warunków przedstawionych w raporcie, bazując na wynikach inwentaryzacji przyrodniczej, uwarunkowań przyrodniczych danego terenu, charakterystyki przedsięwzięcia, opisu oddziaływań na poszczególne elementy środowiska i wiedzy, którą dysponuje Organ z urzędu. Zatem wydanie niniejszej decyzji, zostało poprzedzone zweryfikowaniem wniosków Autorów raportu odnoszących się do wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska. W sytuacji, kiedy w wyniku tej analizy uznano, że zaproponowane środki minimalizujące oddziaływanie nie są wystarczające, poprzez zapisy w sentencji decyzji, zobowiązano Inwestora do podjęcia dodatkowych działań ograniczających ten wpływ. Przykładem jest wypracowanie wariantu środowiskowego, zachowującego maksymalnie w stanie nienaruszonym rezerwat przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego.

Ponadto zauważyć należy, że ocena wpływu przedsięwzięcia na nieruchomości jest elementem koniecznym w ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jednakże w tym zakresie nie bada się wpływu inwestycji na wartość tych dóbr materialnych (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 14 marca 2013 r., C-420/11 oraz wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 25 lutego 2015 r., sygn. akt II/SA/Go4/15).

Ponadto nie sposób zgodzić się z argumentacją, że kwestionowana inwestycja może zostać wydana z naruszeniem słusznego interesu stron postępowania, o których mowa w art. 7 Kpa. Należy bowiem zwrócić uwagę, że w przedmiotowej sprawie mamy do czynienia z występowaniem sprzecznych interesów poszczególnych stron, co czyni niemożliwym uwzględnienie żądań wszystkich zainteresowanych podmiotów. Co więcej, w doktrynie prawa i w judykaturze podkreśla się, że w przypadku decyzji o charakterze związanym – a z taką właśnie mamy do czynienia w niniejszej sprawie – wyrażona w art. 7 Kpa zasada uwzględniania interesu społecznego i słusznego interesu obywateli doznaje istotnego ograniczenia, ponieważ zastosowanie tej zasady nie może prowadzić do naruszenia przepisów prawa materialnego (por. H. Knysiak-Sudyka [w:] op. cit., art. 7, teza II.5; wyrok WSA w Warszawie z dnia 13 lipca 2011 r., sygn. akt: V SA/Wa 746/11). W sytuacji, gdy wnioskodawca spełnił określone w przepisach ustawy o oś warunki, pod którymi dopuszczalne jest wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, właściwy organ ma obowiązek taką decyzję wydać. A zatem zamierzenie inwestora, nawet przy sprzeciwie Stron postępowania wobec przebiegu tej linii klejowej w sąsiedztwie obszaru ich nieruchomości, może być realizowane przy spełnieniu ustawowych przesłanek. Biorąc pod uwagę specyfikę dużej inwestycji liniowej, szczególnie ważne staje się pogodzenie często sprzecznych

interesów stron i lokalnych społeczności oraz dokonanie wyboru optymalnego wariantu, zapewniającego ochronę środowiska. Nie wszystkie żądania, leżące w interesie danej grupy lokalnej, mogą być uznane za słuszne. Szczególnie w przypadku dużej inwestycji liniowej wprowadzenie zmiany charakteru, czy też lokalizacji przedsięwzięcia często nie stanowi o wykluczeniu danego oddziaływania, lecz o przeniesieniu konfliktu w inne miejsce.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 27 lutego 2024 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie znak: WOO.420.1.2021.ADS.89, zamieszczono w biuletynie informacji publicznej, na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Osielsko, Urzędu Gminy Dobrcz, Urzędu Miasta Koronowo, Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Gminy Świekatowo, Urzędu Gminy Cekcyn, Urzędu Gminy Lniano, Urzędu Gminy Śliwice, Urzędu Gminy Osieczna, Urzędu Gminy Czersk, Urzędu Gminy Stara Kiszewa, Urzędu Gminy Karsin, Urzędu Gminy Kościerzyna, Urzędu Miasta Kościerzyna oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Modernizowana linia kolejowa nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna będzie linią dwutorową. Zakres prac torowych dotyczy odcinka linii kolejowej od ok. km 37+100 do ok. km 136+096 linii kolejowej nr 201. W ramach inwestycji przewidziano również modernizację linii kolejowych nr 208, nr 743, nr 744, nr 215.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy odcinka linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna, należącej do sieci bazowej TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa), łączącej aglomerację trójmiejską oraz bydgoską, stanowiąc równocześnie alternatywę dla podstawowego ruchu towarowego i pasażerskiego Gdynia – Gdańsk – Tczew – Maksymilianowo – Bydgoszcz.

Zmodernizowana linia kolejowa nr 201 powinna spełniać wymagania oraz warunki określone w polskich ustawach i rozporządzeniach, standardach i przepisach obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w dyrektywach Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności. Realizacja zamówienia polegać będzie na wykonaniu prac umożliwiających osiągnięcie poniższych parametrów eksploatacyjnych:

- maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – 160 km/h,
- maksymalna prędkość pociągów towarowych – 120 km/h,

- dopuszczalny nacisk około 22,5 t/oś.

Nadrzędnymi celami i efektami modernizacji linii kolejowej nr 201 są przede wszystkim:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowania kierunków rozwoju,
- podniesienie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego,
- poprawa punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych,
- osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych wymaganych dla wyznaczonych kodów ruchu,
- skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków do/od odbiorców/nadawców oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych,
- poprawa przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg,
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego,
- poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków,
- racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury,
- ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na przedmiotowych stacjach,
- zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów,
- zamiana organizacji pracy połączonych stacji pracujących w jednym układzie sterowania LCS przy zachowaniu możliwości lokalnej obsługi wybranych rejonów stacji,
- zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu),
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych,
- przebudowa układu dróg dojazdowych i technologicznych wraz z zabezpieczeniem przejazdów w poziomie szyn i dostosowanie ich do nowych sposobów obsługi ruchu,
- optymalizacja nakładów inwestycyjnych,

- poprawa funkcjonowania elementów infrastruktury kolejowej związana z poprawą niezawodności zasilania urządzeń, oświetlenia głowic rozjazdowych oraz terenów rozrządowych i przeładunkowych, zmniejszenie wpływu opadów śniegu na funkcjonowanie rozjazdów, wzrost bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych,
- zapewnienie odpowiedniej odporności infrastruktury objętej projektem na obecne i prognozowane zmiany klimatu,
- dostosowanie istniejącej struktury sanitarnej do nowej infrastruktury kolejowej,
- usprawnienie odwodnienia projektowanej infrastruktury kolejowej w celu jej poprawnego funkcjonowania.

W obszarze przedmiotowej linii kolejowej w województwie pomorskim, z racji uwarunkowań geologicznych największą rolę wśród surowców kopalnych odgrywają skały okruczowe pozostawione po okresach zlodowaceń plejstocenijskich (piaski, żwiry, kamienie budowlane) oraz związane z okresem holocenijskim (iły, kreda jeziorna i torfy). Piaski i żwiry występują na prawie całej powierzchni województwa, z wyłączeniem jednak obszaru Żuław Wiślanych oraz pradolin o szerokim dnie. Poza ww. złożami kopalni związanymi z osadami polodowcowymi, na obszarze województwa występują również złoża kopalni o istotnym znaczeniu gospodarczym, w obecnym stanie prawnym objęte własnością górnictwem. Do tego rodzaju złóż zalicza się surowce, tj. ropa naftowa, gaz ziemny, sól kamienna, sól potasowo-magnezowa, wody lecznicze oraz bursztyn.

Województwo kujawsko-pomorskie cechuje się zróżnicowaną budową geologiczną, nie tylko powierzchniową, ale i wgłębną. Spośród wszystkich surowców występujących na terenie województwa najliczniej występują złoża kruszywa naturalnego w postaci kruszywa drobnego, piaszczystego, jak i kruszywa grubego obejmującego pospółki oraz żwiry. W województwie występują także złoża soli kamiennej, margli oraz wapieni, kredy jeziornej i torfów. Udokumentowano w nim także występowanie złóż węgla brunatnego oraz zmineralizowanych wód leczniczych (chlorkowych).

Warunki glebowe występujące na terenie województwa pomorskiego są ściśle uwarunkowane przeszłością geologiczną Pomorza oraz litologiczną zmiennością utworów powierzchniowych. Przeważający obszar województwa pokryty jest glebami, które powstały z utworów polodowcowych tj. glin i piasków zwałowych oraz piasków akumulacji wodnolodowcowej. Występują tu głównie średniej jakości gleby brunatne (najczęściej wyługowane i kwaśne) oraz bielice i pseudobielice. Gleby brunatne powstałe z glin zwałowych oraz piasków gliniastych występują głównie na wysoczyznach morenowych oraz części południowej województwa, natomiast bielice i pseudobielice wytworzone

ze żwirów, piasków luźnych oraz piasków słabo gliniastych występują głównie na sandrach i terasach zalewowych. Oprócz ww. typów gleb na terenie województwa występują także mady, wytworzone z utworów holocenijskich (mad rzecznych, torfów, mułtorfów) i znaczące dla rolnictwa gleby hydrogeniczne (bagienne i pobagienne).

Gleby województwa pomorskiego wykazują bardzo zmienną zawartość próchnicy – jej największa zawartość występuje w madach oraz czarnych ziemiach, natomiast najmniejsza w piaskach oraz żwirach.

Na terenie województwa niespełna 5% gleb to gleby o I i II klasie bonitacyjnej, zaliczane do gleb najlepszych i bardzo dobrych. Gleby dobre oraz średnie stanowią łącznie około 61% gleb województwa, natomiast gleby słabe i bardzo słabe (klasa bonitacyjna IV i V) stanowią 34%. Gleby nieprzydatne rolniczo, które sklasyfikowano jako grunty przeznaczone do zalesienia stanowią około 0,5% wszystkich użytków rolnych.

Województwo kujawsko-pomorskie położone jest w obrębie osadów czwartorzędowych, w tym utworów plejstocenijskich przyniesionych przez nasuwający się od strony północnej lodowiec oraz z utworów holocenijskich. Charakterystycznymi więc glebami dla województwa kujawsko-pomorskiego są przede wszystkim gleby płowe, gleby rdzawe oraz bielcowe, zajmujące około 74% całej powierzchni województwa. Wśród pojawiających się na terenie województwa gleb wyróżnić także można gleby glejowe, czarne ziemie, mady oraz gleby organiczne i deluwialne, arsenosole oraz gleby antropogeniczne.

Największy udział gleb w województwie mają gleby zaliczane do IV klasy bonitacyjnej, gdyż stanowią one ponad 40% ogólnej powierzchni użytków rolnych. Około 30% gleb województwa zaliczanych jest do gleb III klasy bonitacyjnej, natomiast gleby klasy I i II występują sporadycznie (stanowią jedynie około 3%). Najsłabsze gleby, zaliczane do klas IV, V oraz VI stanowią blisko 25% ogólnej powierzchni użytków rolnych.

Trasa analizowanej inwestycji krzyżuje się z 14 ciekami.

Lp.	Nazwa cieku	Orientacyjny kilometraż istniejący linii kolejowej nr 201
1.	Kotomierzycza	ok. 39+390
2.	Struga Graniczna	ok. 47+770
3.	Dopływ ze Świekatowskiego Pola	ok. 54+887
4.	Kręgiel	ok. 57+549
5.	Wyrwa (inne nazwy: Potok Młyński, Struga)	ok. 59+715
6.	Mukrz	ok. 69+485
7.	Ryszka	ok. 73+303
8.	Szumiąca (inne nazwy: Śliwiczka, Dopływ	ok. 89+341

Lp.	Nazwa cieku	Orientacyjny kilometraż istniejący linii kolejowej nr 201
	z Jeziora Okonińskiego)	
9.	Dopływ spod Szlachty	ok. 95+595 ok. 100+787
10.	Dopływ spod Będzimerowic	ok. 102+237
11.	Niechwaszcz	ok. 107+282
12.	Wda	ok. 109+850
13.	Struga Zimne Źdroje (inne nazwy: Kanał Wdy, Kanał Czarnej Wody)	ok. 112+107
14.	Wierzyca	ok. 132+783 ok. 135+055

W sąsiedztwie linii kolejowej nr 201, w zasięgu 500 m od skraju torów zidentyfikowano 13 zbiorników wodnych.

Lp.	Nazwa zbiornika	Orientacyjny istniejący kilometraż	Odległość od LK 201 [m]	Położenie względem linii LK201 (L-lewa, P-prawa)
1.	<i>bez nazwy</i>	ok. 56+950 – ok. 57+080	75	P
2.	Jez. Zaleskie	ok. 60+070 – ok. 61+140	370	L
3.	Jez. Mukrz	ok. 68+060 – ok. 68+420	320	P
4.	Bez nazwy	ok. 107+270 – ok. 107+2850	przecięcie	L, P
5.	Jez. Skrzynki Małe	ok. 108+040 – ok. 108+400	230	P
6.	Jez. Białe Błoto	ok. 113+670 – ok. 113+820	435	L
7.	Jez. Drzęszcz	ok. 119+460 – ok. 119+520	460	P
8.	Jez. Kotel	ok. 124+025 – ok. 124+690	150	L
9.	Jez. Zakrzewie	ok. 128+885 – ok. 129+270	265	P
10.	Jez. Małe Oczko	ok. 129+290 – ok. 129+430	65	P
11.	Jez. Oczko Duże	ok. 129+450 – ok. 129+670	40	L
12.	Jez. Drzędno	ok. 130+030 – ok. 130+370	375	P
13.	Jez. Wierzysko	ok. 135+530 – ok. 135+800	400	L

Dla części obszaru, na którym zlokalizowana jest przedmiotowa inwestycja opracowano mapy zagrożenia oraz ryzyka powodziowego. Rzekami, które stwarzają szczególne zagrożenie powodzią na tym terenie są Wierzycza oraz Wda. Wierzycza przecina linię kolejową nr 201 w obrębie gminy miejskiej Kościerzyna oraz gminy wiejskiej Kościerzyna, natomiast Wda przecina linię kolejową nr 201 w obrębie gminy Czersk. Koryta rzeki Wierzyczy oraz rzeki Wdy nie są obudowane wałem przeciwpowodziowym.

W sąsiedztwie linii kolejowej nr 201 zdiagnozowano trzy obszary zagrożone powodzią.

Główne zagrożenie podtopieniami w gminach, przez które przebiega linia kolejowa nr 201 stwarza rzeka Wisła. Koryto rzeki częściowo pokrywa się z granicami gmin Pruszcz oraz Dobrcz. Koryto Wisły leży jednak na przeciwnym krańcu terenu gmin niż linia kolejowa nr 201 (odległość ok. 10 km), dlatego nie występuje prawdopodobieństwo podtopień na obszarze kolejowej linii nr 201. Na obszarze gminy Cekcyn również znajdują się obszary zagrożone podtopieniami spowodowanymi wylewami rzeki Brdy oraz jednego cieków bez nazwy. W tym przypadku również nie stwarzają one zagrożenia dla obszaru linii kolejowej ze względu na znaczną odległość od torów (niepełna 14 km).

Południowy fragment (od km istn. 37+100 do ok. km istn. 41+865 LK201) przedmiotowej inwestycji zlokalizowany jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 140 - Subzbiornik Bydgoszcz.

Innymi najbliższymi położonymi liniami kolejowej nr 201 GZWP są:

- 132 – zbiornik międzymorenowy Byszewo oddalony od przedmiotowej inwestycji o ok. 7 km w kierunku zachodnim,
- 121 – zbiornik międzymorenowy Czersk oddalony od przedmiotowej inwestycji o ok. 7 km w kierunku zachodnim,
- 116 – zbiornik międzymorenowy Gołębiewo oddalony od przedmiotowej inwestycji o ok. 8 km w kierunku wschodnim.

W zasięgu objętym analizą oddziaływania (bufor 150 m od osi torów kolejowych), nie występują ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych, ani ustanowione dla tych ujęć strefy ochronne bezpośrednie i pośrednie.

Najbliższej planowanej inwestycji zlokalizowane są strefy ochronne ujęć wód podziemnych w Kościerzynie (strefa ochrony bezpośredniej oraz strefa ochrony pośredniej). Zostały one ustanowione rozporządzeniem nr 4/2013 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 6 września 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2013 r., poz. 3431), zmienionym rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki

Wodnej w Gdańsku z dnia 6 kwietnia 2017 r. Wyżej wymienione strefy zlokalizowane są na północny zachód od planowanej inwestycji. Wspomniana strefa ochrony pośredniej znajduje się w odległości ok. 1330 m od granicy planowanej inwestycji, zaś strefa ochrony pośredniej oddalona jest od granicy o 1915 m. Użytkownikiem ujęcia jest Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Wodociągi Kościerskie Sp. z o.o. w Kościerzynie; Miejskie Przedsiębiorstwo Infrastruktury KOS-EKO Sp. z o.o. w Kościerzynie.

Przebudowywana linia kolejowa od km ok. 67+580 do km ok. 68+350 we wszystkich analizowanych wariantach przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego, a częściowo wkracza w teren rezerwatu z rozwiązaniami towarzyszącymi.

Poza ww. rezerwatem najbliższym zlokalizowanym rezerwatem przyrody jest rezerwat Krwawe Doły usytuowany na wysokości ok. km istn. 121+350 – 122+150 linii kolejowej nr 201, lewa strona, który oddalony jest od granic tytułowej inwestycji o ok. 700 m.

Ponadto, w buforze 5 km od analizowanej linii kolejowej występują następujące rezerwaty przyrody:

- Rezerwat Cisów Jelenia Góra im. Kazimierza Szlachetko (na wysokości ok. km istn. 73+800-74+200, strona prawa, w odległości ok. 2,3 km od linii kolejowej nr 201),
- Kręgi Kamienne (na wysokości ok. km istn. 111+400-111+900, strona lewa, w odległości ok. 2,5 km od linii kolejowej nr 201),
- Czaplince w Wierzysku (na wysokości ok. km istn. 132+500-133+100, strona lewa, w odległości ok. 2,6 km od linii kolejowej nr 201),
- Strzelnica (na wysokości ok. km istn. 136+096, strona lewa, w odległości ok. 3,5 km od linii kolejowej nr 201).

Analizowana inwestycja wchodzi w kolizję z otuliną Tucholskiego Parku Krajobrazowego od ok. km istn. 81+960 do ok. km istn. 88+570, dalej biegnie rubieżą samego parku do ok. km istn. 93+320 i od tego momentu ponownie wchodzi w obszar otuliny, aż do ok. km istn. 96+030.

Zakres inwestycji wchodzi również w kolizję z Wdzydzkim Parkiem Krajobrazowym. Na wysokości ok. km 115+100 następuje kolizja z jego otuliną aż do ok. km istn. 120+390, gdzie zakres przedsięwzięcia wchodzi zarówno w granice samego Parku (aż do ok. km istn. 130+550), jak i biegnie w granicach otuliny. Następnie w ok. km istn. 130+550 – 131+440 następuje ponowna kolizja inwestycji z otuliną rzeczonoego parku krajobrazowego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie na długości ok. 67,18 km (od ok. km istn. 64+580 do ok. km 131+760 linii kolejowej nr 201), przebiega przez obszar specjalnej ochrony ptaków „Bory Tucholskie” PLB 220009, a na odcinku od ok. km istn. 127+270 do km ok. 131+115 przebiega przez specjalny obszar ochrony siedlisk „Jeziora Wdzydzkie” PLH220034.

Zadanie zlokalizowane jest w odległości około 0,8 km na wschód od specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Leniec nad Wierzycą” PLH220073, na odcinku od ok. km istn. 134+700 do ok. km 135+300.

Inwestycja przebiega przez 4 Obszary Chronionego Krajobrazu:

- a) Śliwicki Obszar Chronionego Krajobrazu – od km istn. 64+570 do km 96+050;
- b) Północny Obszar Chronionego Krajobrazu – Część Wschodnia – od km istn. 107+250 do km 112+140;
- c) Obszar Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich – od km istn. 95+050 do km 100+790 oraz od km istn. 112+140 do km 123+765;
- d) Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy – od km istn. 123+765 do km 130+570.

Dodatkowo w analizowanym buforze 5 km od przebiegu linii kolejowej (poza zakresem inwestycji) występują:

- a) Obszar Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego (położony na wysokości ok. km istn. 31+100-51+800, strona lewa, w odległości minimum 1,26 km od linii kolejowej nr 201),
- b) Polaszkowski Obszar Chronionego Krajobrazu (położony na wysokości ok. km istn. 126+800-130+500, strona prawa, w odległości minimum 4,7 km od linii kolejowej nr 201).

W zakresie analizowanego przedsięwzięcia nie są zlokalizowane pomniki przyrody.

W buforze do 500 m od przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się 39 użytków ekologicznych.

Analizowane przedsięwzięcie przecina dwa korytarze ekologiczne:

- Bory Tucholskie – Dolina Noteci (KPn – 17A) o statusie krajowym. Na odcinku przecinającym ww. korytarz ekologiczny może więc wystąpić swobodna wędrówka oraz dyspersja osobników wraz z okresowymi migracjami. Korytarz ten przecięty jest w kilku odcinkach linii kolejowej: ok. km istn. 37+100 do ok. km 40+883; ok. km istn. 59+200 do ok. km 70+580; ok. km istn. 71+090 do ok. km 72+650,
- Bory Tucholskie (GKPn – 16) – obszar inwestycji przecina ten korytarz na wysokości ok. km istn. 70+700. Ponowna kolizja inwestycji z korytarzem ekologicznym Bory

Tucholskie ma miejsce od ok. km istn. 105+500 do ok. km 131+450, od ok. km istn. 134+000 do ok. km 134+250 oraz od ok. km istn. 134+750 do ok. km 135+070.

Analizowane przedsięwzięcie znajduje się poza granicami obszarów wodno-błotnych. Najbliżej znajdującym się tego typu terenem jest obszar Ujście Wisły, odległy o ponad 57 km na wschód od miejsca realizacji tytułowej inwestycji. Obszar ten składa się z dwóch osobnych części największego estuarium w Polsce – ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego. Część zachodnia obszaru w znacznej mierze pokrywa się z rezerwatem przyrody „Ptasi Raj”, natomiast część wschodnia obejmuje głównie ujście Wisły tzw. przekop Wisły, wraz z piaszczystymi łachami oraz otaczającymi je wodami Morza Bałtyckiego, gdzie znajduje się rezerwat przyrody „Mewia Łacha”. Powierzchnia tego obszaru wynosi 1748 ha.

Płytkie położenie wód gruntowych potwierdzają dane zawarte w kartach odwiertów geotechnicznych dla szlaku linii kolejowej nr 201 wykonanych w ramach prac mających na celu określenie warunków gruntowo-wodnych oraz opracowywanie „Opinii geotechnicznej z dokumentacją badań podłoża gruntowego dla realizacji robót na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna linii kolejowej 201 wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego realizowane w ramach projektu Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”. Otwory były wykonywane dla podtorza linii kolejowej, dla obiektów inżynierskich i obiektów kubaturowych oraz dla układów drogowych. Zwierciadło wód gruntowych w otworach badawczych wahało się od 0,1 m p.p.t. w km istn. 57+750 do 22 m p.p.t. w km istn. ok. 50+015 linii kolejowej nr 201. W przypadku linii kolejowej nr 208 zwierciadło wód gruntowych w otworach badawczych wahało się od 3,9 m p.p.t. w km istn. 158+900 do 19,2 m p.p.t. w km istn. ok. 156+900 linii kolejowej nr 208, a w przypadku linii kolejowej nr 215 – od 1,4 m p.p.t. w km istn. 45+250 do 11,2 m p.p.t. w km istn. ok. 45+600.

Dane z odwiertów wykonanych w wymienionych kilometrażach wskazują na położenie wód gruntowych na głębokości do 2 m p.p.t. w ok. km istn.: 38+400, 38+800, 38+900, 39+150, 39+225, 39+300, 39+325, 39+350, 39+390, 39+425, 40+659, 42+700, 42+750, 42+800, 43+000, 43+100, 44+100, 44+400, 44+500, 45+360, 45+400, 45+437, 45+500, 45+600, 45+700, 45+800, 47+100, 47+770, 48+100, 50+015, 50+095, 50+500, 50+600, 50+700, 54+000, 54+700, 54+887, 55+150, 55+200, 55+443, 55+450, 55+500, 55+550, 55+600, 55+650, 56+035, 56+100, 56+200, 56+300, 56+400, 56+500, 56+600, 56+640, 56+650, 56+700, 56+750, 56+800, 56+842, 56+845, 56+900, 57+100, 57+150,

57+200, 57+250, 57+300, 57+350, 57+400, 57+450, 57+550, 57+600, 57+650, 57+700, 57+750, 57+850, 58+300, 58+350, 58+400, 58+600, 58+789, 58+802, 58+900, 59+100, 59+214, 59+600, 59+650, 59+715, 59+760, 60+100, 60+415, 63+200, 63+750, 63+759, 64+346, 64+565, 65+076, 65+700, 66+400, 66+500, 66+514, 66+850, 67+200, 67+250, 67+600, 67+650, 67+700, 67+737, 67+750, 67+800, 67+830, 67+850, 68+050, 68+100, 68+150, 68+152, 68+200, 68+350, 68+450, 68+500, 68+550, 68+600, 68+700, 68+750, 68+800, 69+485, 69+500, 69+550, 70+255, 70+292, 72+083, 73+050, 73+100, 73+150, 73+200, 73+500, 73+550, 73+600, 73+900, 74+300, 74+700, 74+756, 74+800, 74+805, 74+900, 76+933, 78+600, 78+650, 78+700, 79+200, 79+400, 80+540, 84+040, 85+900, 85+950, 86+775, 89+250, 89+300, 89+341, 89+400, 89+450, 90+215, 91+287, 92+000, 92+700, 92+800, 92+900, 93+021, 93+050, 93+089, 93+100, 93+150, 93+310, 93+750, 94+060, 94+650, 94+700, 94+750, 95+100, 95+200, 95+300, 95+350, 95+400, 95+450, 95+550, 95+600, 95+650, 95+700, 95+750, 95+800, 95+850, 95+900, 95+950, 96+100, 96+300, 96+450, 96+500, 98+750, 96+800, 98+850, 98+900, 96+900, 97+100, 97+600, 98+700, 98+800, 98+950, 99+050, 99+100, 99+150, 99+250, 99+300, 99+350, 99+400, 99+450, 99+500, 99+550, 100+300, 100+350, 100+400, 100+450, 100+500, 100+550, 101+300, 101+350, 101+400, 101+450, 101+500, 101+550, 101+600, 101+650, 101+700, 101+750, 101+800, 101+900, 101+950, 102+100, 102+150, 102+200, 102+237, 102+245, 102+500, 102+550, 102+600, 102+650, 102+700, 102+800, 102+842, 102+900, 103+100, 103+200, 103+267, 103+300, 103+400, 103+500, 103+520, 103+600, 103+721, 103+778, 103+800, 103+850, 103+900, 103+950, 103+989, 104+161, 104+250, 104+300, 104+350, 104+400, 104+700, 105+100, 105+300, 105+400, 105+550, 105+600, 105+700, 105+770, 105+800, 106+150, 106+336, 106+345, 107+282, 108+050, 108+100, 108+150, 108+200, 108+250, 108+260, 108+300, 108+350, 109+850, 124+450, 127+100, 127+121, 127+150, 127+300, 127+400, 127+419, 127+800, 127+838, 127+850, 128+000, 131+789, 131+800, 131+950, 132+200, 132+300, 132+350, 132+400, 132+450, 132+550, 132+783, 133+300, 135+055, 135+075, 135+125, 135+150, 135+550, 135+600, 135+661, 135+820, 135+920 linii kolejowej nr 201 oraz w ok. km istn.: 45+250, 45+300, 45+350, 45+400, 45+600, 45+650 linii kolejowej nr 215. Położenie zwierciadeł wód gruntowych odnosi się zarówno do piezometrycznych poziomów ustalonych w czasie wiercenia, ustabilizowanych poziomów zwierciadła oraz sączenia wody.

W wyżej wymienionych lokalizacjach przewiduje się prowadzenie prac ziemnych obejmujących m.in. wykopy związane z budową torów i odwodnienia torowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, budową i przebudową obiektów inżynierskich (tj. mosty,

wiadukty, przejścia pod torami oraz przepusty). W miejscach o płytkim zaleganiu wód gruntowych wykopy będą wymagały odwodnienia, które wpłynąć może na obniżenie zwierciadła wód gruntowych, a tym samym wpłynąć na stosunki wodne na sąsiadujących terenach. Oddziaływanie wystąpi jedynie na etapie budowy i będzie miało charakter lokalny, krótkotrwały, okresowy i ustąpi w krótkim okresie po zakończeniu realizacji inwestycji.

Dominującym elementem krajobrazu otaczającego linię kolejową nr 201 są tereny zielone (obszary rolnicze, dzikie pola, łąki, zadrzewienia) z lokalnie występującymi obszarami zurbanizowanymi oraz miejskimi, w obrębie których występuje zabudowa mieszkaniowa oraz usługowa. Bezpośrednie sąsiedztwo linii kolejowej stanowią więc w większości krajobraz naturalny, krajobraz naturalno–kulturowy (rolniczy), a w najmniejszym stopniu krajobraz kulturowy (osadnictwo miejskie oraz wiejskie).

Parametr	Województwo pomorskie	Województwo kujawsko-pomorskie
Ludność	2 358 726	2 017 720
Gęstość zaludnienia [os/km ²]	129	112
Przyrost naturalny na 1 tys. os.	- 2,01	- 5,71
Saldo migracji	dodatnie	ujemne
Dominująca grupa wiekowa	ludność w wieku produkcyjnym mobilnym w miastach	ludność w wieku produkcyjnym mobilnym w miastach

Planowane przedsięwzięcie obejmuje szeroki zakres robót i stosowanie złożonych rozwiązań z dziedzin wielu branż technicznych, obejmujących:

- a) układy torowe;
- b) systemy odwodnieniowe (przede wszystkim odwodnienie torowiska);
- c) prace drogowe w tym chodniki i ścieżki rowerowe;
- d) automatykę kolejową;
- e) urządzenia telekomunikacji i łączności;
- f) systemy zasilania trakcji i odbiorów nietrakcyjnych (LPN);
- g) sieć trakcyjną;
- h) systemy elektroenergetyki do 1 kV;
- i) obiekty inżynierskie i konstrukcje inżynierskie;
- j) obiekty kubaturowe;
- k) sieci i urządzenia sanitarne.

Zakres prac przewidzianych w ramach modernizacji linii kolejowej nr 201 można podzielić na następujące etapy:

- 1) Prace przygotowawcze - związane będą z przygotowaniem terenu pod budowę i obejmują przede wszystkim organizację zaplecza budowy, placów manewrowych, parkingów maszyn i urządzeń specjalistycznych, wycinkę drzew oraz krzewów kolidujących z przedsięwzięciem, a także zabezpieczenie drzew narażonych na uszkodzenia podczas realizacji prac budowlanych.
- 2) Prace rozbiórkowe - rozbiórki układu torowego, obiektów inżynierskich oraz obiektów kubaturowych. W zakresie rozbiórki obiektów inżynierskich przewiduje się następujący zakres prac:
 - dla obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty kolejowe) - rozbiórka nawierzchni kolejowej i wyposażenia na obiekcie; zabezpieczenie ciągłości ruchu na czas rozbiórki; rozbiórka ustroju nośnego, podpór i fundamentów przy użyciu przeznaczonego do tego sprzętu; wywóz odpadów,
 - dla obiektów inżynierskich (wiadukty nad linią kolejową) - rozbiórka nawierzchni i wyposażenia na obiekcie; zabezpieczenie czynnego toru na czas rozbiórki; rozbiórka płyty pomostu, podpór i fundamentów przy użyciu przeznaczonego do tego sprzętu; wywóz odpadów,
 - dla obiektów inżynierskich (przepusty) - rozbiórka nawierzchni i wyposażenia na obiekcie; zabezpieczenie czynnego toru na czas rozbiórki poprzez zabicie ścianki szczelnej w międzytorzu; rozbiórka górnej płyty przepustu przy użyciu przeznaczonego do tego sprzętu; zasypanie konstrukcji gruntem niespoistym; wywóz odpadów.

Rozbiórki układu torowego będą polegać na demontażu nawierzchni torowej. Rozbiórka nawierzchni torowej może być prowadzona w różnych technologiach. Jedną ze stosowanych metod jest metoda przesłowa, gdzie tor zostaje pocięty na przesła o zróżnicowanej długości, w zależności od wykorzystywanego sprzętu (np. koparki z wózkami, suwnice bramowe z platformami), a następnie przesła składowe się na placach składowych w pobliżu torów, gdzie są one demontowane na części pierwsze (szyny, przytwierdzenia, podkłady) a następnie zgodnie z protokołami kwalifikacji odpadów i przewidywanych odzysków przekazuje się je do odpowiednich Sekcji Eksploatacji PKP PLK S.A. lub utylizuje. Kolejną metodą demontażu nawierzchni torowej jest demontaż prowadzony w ramach potokowej wymiany nawierzchni przy użyciu wysokowydajnych maszyn, np. pociągu do potokowej wymiany nawierzchni lub suwnic bramowych, które równocześnie zdejmują z torowiska wcześniej rozkręcony stary tor i układają nową nawierzchnię z nowych

elementów. Następnie szyna przytwierdzana jest do podkładów ręcznie przez wykwalifikowanych pracowników. Taka metoda jest stosowana, kiedy nie ma potrzeby ingerencji w podtorze.

- 3) Prace ziemne (w tym prace związane z przebudową podtorza) - technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych i torowych. Roboty będą wykonywane przy pomocy ogólnie stosowanych sprzętów budowlanych takich jak: dźwigi kolejowe, ładowarki, spycharki, koparki oraz maszyny specjalistyczne, stosowane do prac modernizacyjnych na liniach kolejowych.

Zakres robót budowlanych obejmował będzie wykonanie elementów torowiska (poprzedzone wykonaniem obiektów inżynierskich), następnie obiektów inżynierskich i kubaturowych, instalacji sanitarnych. Po nich przeprowadzone zostaną prace związane z wykonaniem nawierzchni na torze, a następnie roboty trakcyjne i drogowe, postawione zostaną ekrany akustyczne, a na końcu zostaną wykonane roboty związane z branżami elektroenergetyczną, teletechniczną i SRK.

Roboty wykonywane będą przy użyciu sprzętu ciężkiego, ale także ręcznie. Ze względu na specyfikę prac większość maszyn dostosowana jest do poruszania się po torach, a więc duża część będzie wykonywana z torowiska. Prowadzenie prac w ten sposób minimalizuje wpływ na środowisko naturalne, poprzez zminimalizowanie zajętości dodatkowych terenów.

Wykopy w torowisku obejmować będą wybranie starej i zanieczyszczonej podsypki tłuczniowej oraz urobku stanowiącego istniejące podtorze, następnie załadunek na samochody samowyładowcze oraz wywóz. Preferowany jest wywóz po istniejącym nasypie kolejowym do najbliższych przejazdów kolejowych lub dróg prowadzących do torów a następnie najkrótszymi dozwolonymi drogami (bez ograniczeń tonażowych) w miejsca utylizacji. Materiał pochodzący z istniejących nasypów odpowiednio przebadany i spełniający wymogi można ponownie wykorzystać do zabudowy, w celu minimalizacji ilości odpadów do wywozu, a tym samym wpływu na środowisko naturalne.

Z uwagi na charakter inwestycji, tj. całkowitą modernizację linii kolejowej wraz z dobudową drugiego toru, zajdzie potrzeba ingerencji w warstwy podtorza na całej długości przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 201. Projektowana geometria linii kolejowej powoduje konieczność wykonania zarówno robót ziemnych przekopowych, jak również budowy nowych nasypów oraz częściowej dobudowy nasypów (głównie

dla drugiego toru, ale także na korektach geometrii łuków poziomych trasy). Dodatkowo podczas realizacji niniejszych robót ziemnych może być konieczne zajęcie szerszego pasa terenu, dlatego wskazuje się orientacyjne szerokości pasów gruntu potrzebnych do ustawienia maszyn budowlanych w celu wykonania niniejszych robót ziemnych wynoszących po 4 m z każdej strony linii.

4) Prace związane z wykonaniem obiektów budowlanych - w ramach prac związanych z budową obiektów inżynierskich i konstrukcji inżynierskich, niezbędne będzie:

- a. wyłączenie z eksploatacji linii kolejowej oraz zabezpieczenie placu budowy;
- b. roboty rozbiórkowe;
- c. wykonanie wykopów wraz z zabezpieczeniem oraz ewentualnym tymczasowym obniżeniem zwierciadła wody gruntowej;
- d. wykonanie konstrukcji żelbetowych, sprężonych i belek stalowych obetonowanych: przygotowanie i montaż zbrojenia, betonowanie w deskowaniu konstrukcji wraz z podparciem rusztowań (w szczególności obiekt łukowy), wykonanie hydroizolacji zabezpieczenia antykorozyjnego (malowanie farbami);
- e. wykonanie konstrukcji stalowych: przygotowanie i montaż pręseł stalowych, wykonanie hydroizolacji, wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego;
- f. wykonanie zasypek konstrukcji, stref przejściowych, wykonanie konstrukcji oporowych, uformowanie nasypu i stożków przy obiektowych;
- g. możliwość zastosowania specjalnych pociągów do wymiany podtorza i nawierzchni kolejowej;
- h. montaż wyposażenia obiektu;
- i. wykonanie prac wykończeniowych;
- j. uporządkowanie terenu.

W przypadku prac w obrębie mostów i przepustów, zostaną podjęte działania organizacyjne służące minimalizacji oddziaływań na środowisko wodne.

Układ torowy będzie powstawał przy zastosowaniu różnych technologii. Technologia wykonywania robót zależna będzie od zakresu robót w branży torowej. W miejscach gdzie zajdzie potrzeba ingerencji w warstwy podtorza, po pracach rozbiórkowych, a przed pracami montażowymi, prowadzone będą roboty ziemne. Mogą one polegać na:

- a. budowie całych nowych nasypów (np. przy korektach geometrii łuków) lub dobudowie części nasypów (np. przy dobudowie drugiego toru),

- b. wymianie istniejących warstw podtorza na materiał przydatny i spełniający odpowiednie wymagania oraz zagęszczenie nowych warstw, aby osiągnąć wartości wymaganych modułów odkształcenia podtorza,
- c. wzmocnieniu warstw podtorza, poprzez np. stabilizację spoiwem hydraulicznym lub wykonanie kolumn w różnych technologiach,
- d. wykonaniu jedynie nowej warstwy ochronnej (górną warstwą podtorza) z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0-31,5 mm oraz kłosa o uziarnieniu 4 – 31,5 mm.

Po przygotowaniu podtorza zostanie przeprowadzony montaż torów. W zależności od potrzeb oraz czasu przeznaczonych na te prace w harmonogramie można go wykonać przy zastosowaniu różnych technologii. Najbardziej powszechną metodą jest układanie toru tradycyjnie przy zastosowaniu koparek dwudrogowych (przeznaczonych do jazdy po drogach i torach), które rozkładają podkłady w równych odstępach na wcześniej przygotowanej subwarstwie tłuczni, następnie wciągają na nie szyny, po czym są one przytwierdzone do podkładów przez wykwalifikowanych pracowników.

W przypadkach, kiedy będzie wymagana wymiana warstwy ochronnej swoje zastosowanie może znaleźć maszyna do potokowej wymiany podtorza, która wybierze istniejącą podsypkę, istniejącą warstwę ochronną, zabuduje nową warstwę ochronną (wraz z geowłókniną) oraz podsypkę tłuczniową.

W sytuacji, kiedy będzie wymagana jedynie wymiana nawierzchni kolejowej może zostać użyta maszyna do potokowej wymiany nawierzchni, np. pociąg do potokowej wymiany nawierzchni torowej PUN lub na krótkich odcinkach koparki dwudrogowe.

W obu powyższych przypadkach konieczne może okazać się zastosowanie oczyszczarki tłuczni, która wygarnie starą podsypkę i przesiewa ją, aby uzyskać frakcję wymaganą przepisami oraz oczyszczoną z zanieczyszczeń.

Po montażu nawierzchni zostaną wykonane następujące prace:

- a. przy użyciu lokomotywy manewrowej oraz wagonów samowyładowczych, ułożony ruszt torowy zostanie zasypany tłuczniem,
- b. przy użyciu podbijarki torowej podbite zostaną tory i rozjazdy aż do wymaganej niwelety,
- c. tłuczeń zostanie nagarniony i wysypany na ruszt torowy przy użyciu profilarki tłuczni, a po podbiciu toru oprowalona zostanie przyzma podsypki,

- d. przy użyciu zgrzewarki elektrooporowej zespawane (a właściwie zgrzane) zostaną odcinki szyn wcześniej ułożone na podkładach, a w miejscach trudnodostępnych dla głowicy zgrzewarki szyny i rozjazdy zostaną zespawane termitowo przez wykwalifikowanych spawaczy,
- e. przy użyciu szlifierki torowej oszlifowane zostaną szyny.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się remont lub budowę obiektów kubaturowych związanych z ruchem kolejowym. Prace obejmować będą budowę nastawni bezobsługowych oraz budynku LCS Wierzchucin. Ponadto prace budowlane dotyczyć będą peronów oraz małej architektury.

- 5. Prace porządkowe - po zakończeniu prac budowlanych, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych. Powyższe prace będą wykonywane z użyciem technologii jak najmniej uciążliwych dla mieszkańców, użytkowników transportu zbiorowego i nieszkodliwych dla środowiska.

Transport sprzętu i materiałów budowlanych oraz wywóz odpadów będzie odbywał się za pomocą transportu drogowego i kolejowego po istniejących szlakach komunikacyjnych.

Podczas realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w większości gotowych prefabrykatów, natomiast przy wykonaniu żelbetowych elementów monolitycznych na budowie będą wykorzystane materiały przygotowane głównie poza zapleczem budowy, które nie będą wymagały obróbki na placu budowy. Przy wykonywaniu konstrukcji stalowych przewiduje się wykorzystanie przygotowanych elementów i montaż na budowie z wykorzystaniem technologii spawalniczych.

Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 uouioś, raport powinien zawierać opis wariantów, uwzględniający szczególne cechy przedsięwzięcia lub jego oddziaływania.

Warianty realizacji przedsięwzięcia, jako jeden z najważniejszych instrumentów oceny oddziaływania na środowisko, by móc uznać je za racjonalne, muszą być możliwe do realizacji i umotywowane w realiach sprawy. Muszą być konkretne, zawierać elementy pozwalające na ich identyfikację, wyróżnienie cech charakteryzujących je i w efekcie pozwalających na porównanie z wariantem proponowanym przez Inwestora.

Celem przedstawionego w raporcie wariantowania jest niedopuszczenie do podjęcia działalności mogącej negatywnie oddziaływać na środowisko. Skuteczność działań prewencyjnych w indywidualnej ocenie konkretnego przedsięwzięcia wynika w dużej mierze z jakości opracowywanych wariantów. Zasada prewencji w ocenie oddziaływania

na środowisko wymaga stosowania odpowiednich rozwiązań technicznych i technologicznych, które powinny się znaleźć w opisie wariantów.

Tak też jest w niniejszej sprawie, w której wariantowanie polega na zastosowaniu różnych rozwiązań technologicznych. Dotyczyć będzie ono samego przedsięwzięcia, jako zamierzenia inwestycyjnego i celu jaki chce osiągnąć Inwestor.

Z przedstawionych wariantów wynika, iż ich rolą jest wskazanie alternatywnych rozwiązań pozwalających to środowisko chronić w jak najpełniejszym wymiarze, przy czym raport obejmuje analizę oddziaływania na środowisko nie tylko wariantu proponowanego przez Wnioskodawcę, ale i wariantów alternatywnych. Warianty alternatywne w niniejszej sprawie nie mają charakteru pozornego.

W przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia, przedmiotowa linia kolejowa będzie ulegać degradacji.

Skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia:

- a) brak powszechnego dostępu do niskoemisyjnego transportu kolejowego, czego efektem będzie dalszy wzrost transportu drogowego (wysokoemisyjnego),
- b) degradacja infrastruktury kolejowej,
- c) zastoiska wód w rejonie niedrożnych przepustów (potencjalne siedliska bytowania zwierząt),
- d) zagrożenie niszczenia mostów kolejowych.

Na etapie sporządzania dokumentacji, Inwestor przeanalizował możliwość zastosowania następujących wariantów:

I. Wariant proponowany przez Inwestora (W1), obejmujący następujące prace:

1. przebudowę i modernizację linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna (od ok. km 37+100 do ok. km 136+096) oraz dobudowę drugiego toru linii kolejowej wraz z dostosowaniem infrastruktury technicznej do prędkości $V_{\max} = 160$ km/h (dla pociągów pasażerskich) $V_{\max} = 120$ km/h (dla pociągów towarowych),
2. modernizację linii kolejowych nr 208, nr 743, nr 744, nr 215,
3. elektryfikację całego modernizowanego odcinka linii kolejowej nr 201,
4. budowę linii potrzeb nietrakcyjnych (15 kV) na modernizowanym odcinku linii kolejowej nr 201,
5. budowę linii elektroenergetycznych (1 kV) dla zasilenia nowo projektowanych urządzeń oraz odtworzenia zasilania dla istniejących odbiorów energetycznych,
6. budowę nowej sieci trakcyjnej,

7. przebudowę systemu SRK oraz telekomunikacji,
8. przebudowę sieci teletechnicznych kolidujących z planowanym przedsięwzięciem,
9. przebudowę sieci energetycznych,
10. budowę wiaduktów kolejowych i drogowych,
11. rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przejścia pod torami oraz przepusty) lub ich likwidację,
12. budowę nowych przystanków osobowych na linii kolejowej nr 201,
13. budowę nowych nastawni i budynku LCS Wierzchucin,
14. wykonanie kompleksowej przebudowy istniejącego odwodnienia i budowy nowego w miejscach gdzie jest to konieczne,
15. likwidację i przebudowę istniejących peronów, w tym korekta położenia krawędzi peronowych oraz budowa nowych peronów wraz z dojazdami oraz infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
16. rozbiórkę zbędnej infrastruktury,
17. przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych wraz z odcinkami dróg dojazdowych,
18. likwidację przejazdów kolejowo-drogowych oraz budowę dróg równoległych,
19. budowę lub przebudowę wybranych dróg na skrzyżowaniach z torem kolejowym oraz dróg równoległych w związku z dobudową drugiego toru szlakowego, zmianą geometrii torów, zmianą położenia przejazdów kolejowo-drogowych, zmianą lokalizacji skarp nasypów i wykopów kolejowych, zmianą skrajni pionowej i poziomej obiektów inżynierskich lub budową odwodnienia,
20. likwidację przejazdów kolejowo-drogowych oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych,
21. przebudowę dróg w rejonie istniejących i projektowanych skrzyżowań dwupoziomowych,
22. budowę miejsc postojowych i dróg dojazdowych w rejonie nastawni kolejowych oraz budynków i urządzeń prowadzenia i obsługi ruchu kolejowego,
23. budowę placów ładunkowych/ramp w rejonie stacji kolejowych wraz z dojazdami,
24. budowę zbiorników retencyjno-odparowujących i retencyjnych (w zależności od warunków gruntowych), zlokalizowanych w pasie kolejowym.

W miejscu przebiegu linii kolejowej nr 201 w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego, tj. od km proj. ok. 67+500 do 68+400 linii kolejowej nr 201 wariant proponowany przez Wnioskodawcę (W1) zakłada m.in. takie prace jak:

- a) projektowane odwodnienie torów wzdłuż linii kolejowej nr 201 w postaci rowu otwartego lewego i prawego wraz ze skarpami oraz wyrównaniem terenu w rejonie rowu,
- b) w km 67+893 linii kolejowej nr 201 zaprojektowano: likwidację przejazdu kat. D, budowę nowego obiektu - wiaduktu kolejowego (w wariantcie wybranym do realizacji WNS zrezygnowano z tej koncepcji), służącego do przeprowadzenia ruchu kolejowego nad ścieżką pieszo-rowerową. W granicach rezerwatu przyrody znajdować się będzie fragment ścieżki pieszo-rowerowej,
- c) prowadzone będą prace drogowe w zakresie budowy jezdni, skarp i rowów drogowych (drogi DD19) oraz w zakresie budowy chodnika,
- d) w km 67+580 - 68-350 przebudowywane będą dwa rowy w związku z rozbiórką i budową nowych obiektów:
 - obiekt 20 (przepust w km 67+734 linii kolejowej nr 201 na rowie),
 - obiekt 21 (przepust kolejowy i drogowy w km 68+152 linii kolejowej nr 201 na rowie),
- e) w obrębie rezerwatu przyrody urządzone zostaną pasy przeciwpożarowe, jako równoległa do linii kolejowej bruzda, o szerokości 4 m, oczyszczona z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej. Pasy przeciwpożarowe poprowadzone wzdłuż linii kolejowej w terenie rezerwatu przyrody, wymagają wycinki drzew w rezerwacie o powierzchni 0,77 ha,
- f) projektowane rurociągi kablowe z rur RHDPE 40/3,7 układane bezpośrednio w ziemi, do których zostaną wprowadzone telekomunikacyjne kable światłowodowe oraz projektowane są telekomunikacyjne kable miedziane układane bezpośrednio w ziemi, a także telekomunikacyjne studnie kablowe,
- g) projektowana trasa kabli sygnalizacyjnych branży sterowanie ruchem kolejowym. Projektuje się ułożenie kabli w ziemi. Kable będą wykorzystywane do obsługi urządzeń blokadowych oraz przejazdowych.
- h) projektowana jest przebudowa linii średniego napięcia relacji GPZ Tuchola - Lubiewo w wykonaniu napowietrzno-kablowym,
- i) projektowana jest linia średniego napięcia 15 kV w wykonaniu napowietrzno-kablowym,
- j) projektowana jest linia kablowa nN zasilające oświetlenie przejścia pod torami oraz zasilanie przepompowni,
- k) dla obiektu w km 67+893 zaprojektowano jego oświetlenie.

Wariant proponowany przez Wnioskodawcę (W1) nie zakłada możliwości przeprowadzenia w km 67+600 – 68+300 przebiegu linii kolejowej i towarzyszącej jej infrastruktury z całkowitym ominięciem rezerwatu przyrody. W związku z powyższym realizacja wyżej wymienionych prac wiązać się będzie z koniecznością przeprowadzenia wycinki lasu (ok. 0,77 ha), znajdującego się na terenie rezerwatu przyrody, a który koliduje z planowaną infrastrukturą (m.in. pasy przeciwpożarowe, projektowane skarpy, trasy kablowe i urządzenia).

II. Wariant alternatywny (W2) – na odcinku od Maksymilianowa do Wierzchucina wariant ten obejmuje analogiczne prace, jak w wariantcie proponowanym przez Wnioskodawcę, w tym:

1. przebudowę i modernizację linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin (od ok. km 37+100 do ok. km 72+500) oraz dobudowę drugiego toru linii kolejowej wraz z dostosowaniem infrastruktury technicznej do prędkości $V_{\max} = 140$ km/h (dla pociągów pasażerskich) $V_{\max} = 120$ km/h (dla pociągów towarowych),
2. przebudowę i modernizację linii kolejowej nr 201 (pozostawienie linii jako jednotorowej) na odcinku Wierzchucin - Kościerzyna,
3. modernizację linii kolejowej nr 208 na skrzyżowaniu z przedmiotowym odcinkiem linii kolejowej nr 201 w stacji Wierzchucin,
4. elektryfikację całego modernizowanego odcinka linii kolejowej nr 201,
5. budowę linii potrzeb nietrakcyjnych (15 kV) na modernizowanym odcinku linii kolejowej nr 201,
6. budowę linii elektroenergetycznych (1 kV) dla zasilania nowo projektowanych urządzeń oraz odtworzenia zasilania dla istniejących odbiorów energetycznych,
7. budowę nowej sieci trakcyjnej,
8. budowa komputerowych urządzeń SRK oraz telekomunikacji,
9. przebudowę sieci teletechnicznych kolidujących z planowanym przedsięwzięciem,
10. przebudowę sieci energetycznych,
11. budowę wiaduktów kolejowych i drogowych,
12. rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przejścia pod torami oraz przepusty) lub ich likwidację,
13. budowę nowych przystanków osobowych na linii kolejowej nr 201,
14. budowę nowych nastawni i budynku LCS Wierzchucin,

15. wykonanie kompleksowej przebudowy istniejącego odwodnienia i budowy nowego w miejscach gdzie jest to konieczne,
16. likwidację i przebudowę istniejących peronów, w tym korekta położenia krawędzi peronowych oraz budowa nowych peronów wraz z dojściami oraz infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
17. rozbiórkę zbędnej infrastruktury,
18. przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych wraz z odcinkami dróg dojazdowych,
19. likwidację przejazdów kolejowo-drogowych oraz budowę dróg równoległych,
20. budowę lub przebudowę wybranych dróg na skrzyżowaniach z torem kolejowym oraz dróg równoległych, w związku z dobudową drugiego toru szlakowego, zmianą geometrii torów, zmianą położenia przejazdów kolejowo-drogowych, zmianą lokalizacji skarp nasypów i wykopów kolejowych, zmianą skrajni pionowej i poziomej obiektów inżynierskich lub budową odwodnienia,
21. likwidację przejazdów kolejowo-drogowych oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych,
22. przebudowę dróg w rejonie istniejących i projektowanych skrzyżowań dwupoziomowych,
23. budowę miejsc postojowych i dróg dojazdowych w rejonie nastawni kolejowych oraz budynków i urządzeń prowadzenia i obsługi ruchu kolejowego,
24. budowę placów ładunkowych/ramp w rejonie stacji kolejowych wraz z dojazdami,
25. budowę zbiorników retencyjno-rozsączających i retencyjno-odparowujących zlokalizowanych w pasie kolejowym.

Na odcinku od Wierzchucina do Kościerzyny wariant ten obejmuje następujące prace:

1. pozostawienie analizowanego odcinka linii kolejowej 201 (od ok. km 72+500 do ok. km 136+096) jako jednotorowego w istniejącym śladzie z korektami geometrii (bez dużych korekt korpusu), interwencyjne prace w podtorzu i wymianę nawierzchni jedynie w miejscach krytycznych oraz zmiany wynikające z konieczności przebudowy peronów,
2. maksymalną prędkość pociągów pasażerskich dochodzącą do 140 km/h; dla pociągów towarowych 120 km/h,
3. remont obiektów inżynierskich,
4. modernizacja skrzyżowań w poziomie szyn oraz dostosowanie skrzyżowań w jednym poziomie do wymogów obowiązujących przepisów, a w przypadku braku możliwości ich spełnienia zachodzi konieczność wcześniejszego uzyskania zgody na odstępstwo,

5. budowa nowej sieci trakcyjnej,
6. remont obiektów kubaturowych w zakresie niezbędnym do prowadzenia ruchu,
7. budowa/przebudowa peronów,
8. odwodnienie torów przy założeniu odwodnienia ciągłego z wykorzystaniem rowów i drenażu głębokiego w korelacji z pochyleniem toru i sytuacją miejscową,
9. budowę linii potrzeb nietrakcyjnych oraz linii elektroenergetycznych (1 kV) dla zasilenia nowo projektowanych urządzeń oraz odtworzenia zasilania dla istniejących odbiorów energetycznych,
10. przebudowa uzbrojenia terenu kolidującego z planowanym przedsięwzięciem lub rozbiórka nieczynnych sieci, w tym: sieci wodociągowych, gazowych, kanalizacyjnych, ciepłociągowych oraz sieci teletechnicznych i elektroenergetycznych.

Ponadto, dla wariantu alternatywnego:

1. prognoza ruchu zakłada natężenie takie jak w wariantcie proponowanym przez Wnioskodawcę dla całego odcinka,
2. zakres wariantu alternatywnego będzie pokrywał się: na odcinku od Maksymilianowa do Wierzchucina (od ok. km 37+100 do ok. km 72+500) z zakresem wariantu proponowanego przez Wnioskodawcę, natomiast na odcinku od Wierzchucina do Kościerzyny (od ok. km 72+500 do ok. km 136+096 będzie obejmował teren kolejowy.

III. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska (WNS) – dotyczy miejsca, gdzie linia kolejowa przebiega w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego, tj. od km proj. ok. 67+500 do 68+400 linii kolejowej nr 201. Pozostały przebieg pokrywa się z wariantem proponowanym przez Wnioskodawcę (W1). Wariant najbardziej korzystny dla środowiska zakłada rezygnację z budowy przejścia podziemnego ze ścieżką pieszo-rowerową, przebudowę istniejącego przejazdu w km 67+900, rezygnację z zastosowania typowych i ustandaryzowanych przez Inwestora rozwiązań technicznych w zakresie odwodnienia torów, przebiegu linii kablowych i kształtowania nasypów kolejowych, na rzecz zastosowania w tych branżach dedykowanych rozwiązań indywidualnych pozwalających na ograniczenie zajętości terenu. W związku z tym, w miejscach występowania nasypów kolejowych w sąsiedztwie projektowanej linii kolejowej:

1. zmniejszono szerokości nasypów kolejowych, stosując ścianki oporowe typu L,
2. rowy odwodnieniowe zastąpiono płytkami korytkami odwadniającymi i drenażami,

3. zmieniono konstrukcję ścian czołowych przepustów tak, aby współpracowały z zastosowanymi konstrukcjami ścian oporowych,
4. zbliżono przebiegi wszystkich kabli do torów i ułożono je równolegle do ścian oporowych w dedykowanych konstrukcjach betonowych, zakopywanych w ziemi,
5. dostosowano przebieg pasów przeciwpożarowych do nowej sytuacji, utrzymując ich minimalną, wymaganą odległość od nasypu kolejowego i szerokości, zgodnie z art. 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2008 r., nr 153, poz. 955).

Zgodnie z art. 17 pkt 1 pkt 3) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r., poz. 1786 ze zm.), zarządca kolejowy jest obowiązany spełnić warunki techniczne i organizacyjne zapewniające ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska. W związku z czym, z uwagi na zastosowanie rozwiązań indywidualnych, powodujących dodatkowe, niestandardowe zawężenie przebiegu infrastruktury kolejowej na obszarze kolejowym, oraz z uwagi na kategorię I i II zagrożenia pożarowego lasu, tj. na drzewostany najbardziej zagrożone powstaniem pożaru, stwierdzono, że nie ma możliwości całkowitej rezygnacji z pasa przeciwpożarowego. Rezygnacja w takim przypadku zagrażałaby bezpieczeństwu pożarowemu całego rezerwatu, jak i pasażerom podróżującym tą linią kolejową.

Dojazd służb ratowniczych do rezerwatu zakłada się poprzez przejazd kolejowy, który zabezpieczony będzie zautomatyzowanymi rogatekami. Przejazd w obrębie torów kolejowych zostanie zabudowany płytami przejazdowymi.

Zastosowanie wszystkich przedstawionych powyżej rozwiązań w wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska zmniejszyło zakres ingerencji inwestycji w rezerwat do minimum i pozwoliło zachować wszystkie zinwentaryzowane na obszarze rezerwatu drzewa bez konieczności ich wycinki.

Rozwiązania techniczne, jakie przewidziano na linii kolejowej nr 201, na odcinku przebiegającym w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego w wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska WNS:

1. wzdłuż linii kolejowej nr 201, projektowane jest odwodnienie torów linii kolejowej nr 201, w postaci rowów, drenaży i płytkich korytek odwadniających. Szerokość dna rowu wynosi 0,5 m. Szerokość korytek 0,5 m,

2. nasypy kolejowe w rejonach sąsiadujących z rezerwatem zostaną ograniczone ścianami oporowymi, a pozostały teren za ścianami będzie wykorzystany do ukształtowania pasów przeciwpożarowych. W pozostałych przypadkach projektuje się typowe nasypy ziemne,
3. wzdłuż linii kolejowej projektowane jest wzmocnienie podtorza,
4. prowadzone będą prace drogowe w zakresie przebudowy przejazdu kolejowego w km 67+901 wraz z drogami dojazdowymi z kruszywa, o szerokości 5 m i poboczach z kruszywa, o szerokości 0,75 m,
5. w km 67+580 - 68+350 przebudowywane będą dwa rowy, w związku z rozbiórką i budową nowych obiektów:
 - a) obiekt 20 (przepust w km 67+734 linii kolejowej nr 201 na rowie):
 - korekta przebiegu koryta w związku z koniecznością dostosowania jego przebiegu do nowej lokalizacji przepustu kolejowego,
 - umocnienie skarp i dna koryta,
 - włączenie rowów kolejowych do koryta rowu,
 - b) obiekt 21 (przepust kolejowy i drogowy w km 68+152 LK201 na rowie):
 - przebudowa koryta rowu przed przepustem kolejowym i pomiędzy przepustami,
 - umocnienie skarp i dna koryta,
 - włączenie rowów kolejowych do koryta rowu,
6. wzdłuż linii kolejowej na granicy z rezerwatem przyrody, urządzone zostaną pasy przeciwpożarowe, jako równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości 4 m, oczyszczona z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej,
7. projektowane są rurociągi kablowe telekomunikacyjne z rur ochronnych, układane bezpośrednio w ziemi lub w betonowych obudowach wzdłuż murów oporowych, do których zostaną wprowadzone telekomunikacyjne kable światłowodowe. Projektowane są telekomunikacyjne kable miedziane układane bezpośrednio w ziemi, a także telekomunikacyjne studnie kablowe. Rurociągi kablowe i kable telekomunikacyjne układane bezpośrednio w ziemi będą budowane metodą wykopu otwartego o głębokości 1,2 m lub przewiertem sterowanym,
8. projektowana jest trasa kabli sygnalizacyjnych branży sterowanie ruchem kolejowym. Projektuje się ułożenie kabli w ziemi lub w betonowych obudowach

wzdłuż murów oporowych. Kable będą wykorzystywane do obsługi urządzeń blokadowych oraz przejazdowych,

9. projektowana jest przebudowa linii średniego napięcia relacji GPZ Tuchola – Lubiewo. Kable układane będą napowietrznie lub w ziemi. W zakres przebudowy kolizji SN wchodzi:
 - a) budowa słupa krańcowego 13,5 m,
 - b) ułożenie kabla typu 3x NA2XS(F)2Y 1x150/25 mm²,
 - c) potencjalne wykonywanie robót serwisowych i eksploatacyjnych na sąsiednich słupach w przęsłach przebudowywanych kolizji,
10. projektowana jest linia średniego napięcia 15 kV. Kable układane będą napowietrznie, w ziemi lub obudowach betonowych wzdłuż muru oporowego, o specyfikacji:
 - a) przewody izolowane 3 x AAsXS 50 mm w układzie pionowym,
 - b) słupy strunobetonowe o wysokości 13,5 m,
 - c) kabel 3 x XRUHAKXS 1 x 120 mm,
 - d) stacja transformatorowa słupowa,
11. projektowana jest linia kablowa nN zasilające urządzenia srk oraz oświetlenie przejazdu kolejowego o specyfikacji:
12. przewody izolowane YAKXS 5 x 35. Kable układane będą napowietrznie, w ziemi lub obudowach betonowych wzdłuż muru oporowego,
13. projektowane jest skablowanie linii napowietrznej SN.

Porównania oddziaływań rozpatrywanych wariantów na powierzchnię ziemi i glebę dokonano biorąc pod uwagę zajętość terenu przeznaczonego pod inwestycję. Wariant proponowany przez Wnioskodawcę (W1) będzie zajmował powierzchnię ok. 1050,96 ha, wariant najkorzystniejszy dla środowiska (WNS) będzie zajmował powierzchnię ok. 1048,28 ha, natomiast wariant alternatywny będzie zajmował powierzchnię ok. 634,14 ha. Wariant alternatywny (W2) na odcinku od Maksymilianowa do Wierzchucina będzie pokrywał się z zakresem wariantu W1, natomiast na odcinku od Wierzchucina do Kościerzyny będzie obejmował teren kolejowy.

Na obszarze analizowanej inwestycji w rozpatrywanych wariantach (W1, W2, WNS) nie stwierdza się występowania powierzchniowych ruchów masowych, tj. osuwiska, złaziska, czy spęływanie gruntów.

W analizowanych wariantach W1, W2 oraz WNS przewiduje się wystąpienie porównywalnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne na etapie budowy.

W przypadku realizacji prac hydrotechnicznych przy mostach i przepustach różnice wynikać będą z czasu prowadzenia prac. Skala planowanych prac W1, W2 oraz WNŚ jest porównywalna. Warianty zakładają rozbiórkę, budowę lub likwidację obiektów inżynierskich. W przypadku odstąpienia od zadania, przewiduje się bieżące utrzymanie istniejącego stanu infrastruktury kolejowej. Oznacza to, że brak jest zaplanowanych remontów w celu podniesienia parametrów technicznych przedmiotowych linii. Zmiany, które mogą wówczas wystąpić, dotyczyć będą doraźnych prac mających na celu utrzymanie ciągłości ruchu i zapobiegnięcia dalszej degradacji infrastruktury kolejowej.

Porównania oddziaływań analizowanych wariantów (W1, W2 oraz WNŚ) podobnie jak w przypadku oddziaływania na powierzchnię ziemi i glebę, dokonano m.in. biorąc pod uwagę zajętość terenu przeznaczonego pod realizację inwestycji. Większa zajętość terenu skutkuje większym zakresem zniszczenia siedlisk zwierząt, w tym siedlisk chronionych oraz stanowisk roślin chronionych. Na etapie eksploatacji inwestycji w miejscach stwierdzonej migracji zwierząt obiekty inżynierskie w wariantach W1, W2 i WNŚ, dostosowane będą do potrzeb przejść dla zwierząt (przejścia będą realizowane w takim samym stopniu w ww. wariantach).

W ramach oddziaływania na środowisko przyrodnicze należy wziąć pod uwagę również tereny cenne przyrodniczo i zakres oddziaływania poszczególnych wariantów. Najcenniejszym terenem pod względem przyrodniczym na analizowanej trasie linii kolejowej nr 201 jest rezerwat przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego. W tym miejscu należy zaznaczyć, że wariant WNŚ jest wariantem, gdzie ograniczono zakres prac w rezerwacie przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego, dzięki czemu w sąsiedztwie modernizowanej linii kolejowej nie dojdzie do wycinki drzew w granicach rezerwatu, czego nie mogą zagwarantować inne warianty.

Prace prowadzone w sąsiedztwie terenów przyrodniczych, zarówno w wariantach proponowanych przez Wnioskodawcę (W1), jak również w wariantach alternatywnym (W2) oraz w wariantach najkorzystniejszych dla środowiska (WNŚ) mogą wpłynąć na pogorszenie walorów estetycznych obszaru. Oddziaływanie to będzie jednak krótkoterminowe i ustanie po zakończeniu etapu realizacji inwestycji. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska w zakresie rezerwatu przyrody im. Leona Wyczółkowskiego zakłada ograniczenie prac w rejonie rezerwatu do niezbędnego minimum co pozwoli zachować wszystkie zainwentaryzowane na obszarze rezerwatu drzewa bez konieczności ich wycinki.

Analizowana inwestycja w wariantach W1, W2 i WNŚ przecina dwa korytarze ekologiczne: Bory Tucholskie – Dolina Noteci (KPn-17A) oraz korytarz ekologiczny Bory

Tucholskie (GKPN-16). Realizacja niniejszej inwestycji nie spowoduje przerwania ciągłości analizowanych korytarzy ekologicznych.

Skala oddziaływania na powietrze atmosferyczne będzie miała miejsce jedynie na etapie budowy niniejszego przedsięwzięcia. Największy zakres prac obejmuje analizowane warianty W1, WNS oraz W2. W związku z pełną elektryfikacją linii kolejowej nr 131 oraz linii kolejowej nr 201, na etapie eksploatacji nie będą wprowadzane do powietrza zanieczyszczenia.

Skala oddziaływania na klimat akustyczny, występujący na etapie budowy uzależniona jest od zakresu prac, co wpływa na czas realizacji robót. Na etapie realizacji prac budowlanych w analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2 negatywne oddziaływania będą związane głównie z pracą środków transportu, maszyn i sprzętu ciężkiego. Powyższe warianty zakładają porównywalny zakres prac. Wariant proponowany przez Wnioskodawcę (W1) oraz najkorzystniejszy dla środowiska (WNS), są wariantami najkorzystniejszymi dla poprawy klimatu akustycznego.

Oddziaływanie na krajobraz będzie występowało głównie na etapie realizacji robót budowlanych. Linia kolejowa jest już istniejącą i funkcjonującą linią od lat, więc realizacja inwestycji nie będzie wiązać się ze znacznymi zmianami w krajobrazie. Przebudowa i modernizacja będzie stanowić mniejszą uciążliwość dla krajobrazu niż budowa nowej linii kolejowej. Na zmiany w krajobrazie istotne znaczenie będzie miało działanie polegające na wycince drzew i krzewów. Oddziaływanie to, będzie miało jednak charakter miejscowy. Ponadto, nowym elementem krajobrazu będą ekrany akustyczne, których głównym zadaniem będzie ograniczenie hałasu związanego z eksploatacją niniejszej inwestycji.

Podsumowując, wariant wybrany przez Inwestora to wariant najkorzystniejszy dla środowiska WNS.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia kolejno 4 listopada 2023 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- a) PLGW200028, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

- b) PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.
- c) PLGW200037, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Ponadto, znajduje się w obszarze zlewni następujących jednolitych części wód powierzchniowych (rzecznych i jeziornych), oznaczonych europejskimi kodami:

1. PLRW20001029295929 Kotomierzycza – ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany. Brak danych na temat stanu chemicznego, ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
2. PLRW200010292914 Struga Graniczna - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany. Brak danych na temat stanu chemicznego, ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
3. PLRW2000172929129 Kręgiel - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany. Brak danych na temat stanu chemicznego, ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
4. PLRW200010294949 Wyrwa - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany. Brak danych na temat stanu chemicznego, ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
5. PLRW200010292789 Sucha - ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał ekologiczny oceniono jako umiarkowany. Brak danych na temat stanu

- chemicznego, ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
6. PLRW200010294719299 Ryszka - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany, a chemiczny poniżej dobrego. Ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 7. PLRW20001729259299 Szumionka - ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał ekologiczny oceniono jako słaby, a stan chemiczny jako dobry. Ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
 8. PLRW200009292589 Ruda - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany. Brak danych na temat stanu chemicznego, ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 9. PLRW20000929465 Prusina z dopływem z Lińska - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany, a stan chemiczny poniżej dobrego. Ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i utrzymania stanu chemicznego wód powierzchniowych poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników.
 10. PLRW200017292549 Bielska Struga – ta JCWP posiada status naturalnej części wód. Brak badań biologicznych uniemożliwia dokonanie oceny stanu ekologicznego. Brak również danych na temat stanu chemicznego. Stan ogólny – brak danych. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników.
 11. PLRW200009294514 Dopływ spod Szlachty - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany, a chemiczny poniżej

- dobrego. Stan ogólny jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
12. PLRW200011294531 Wda od jez. Wdzydze do Strugi Młyńsk - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany, a chemiczny poniżej dobrego. Stan ogólny jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 13. PLRW20001629449 Niechwaszcz od Parzenicy do ujścia - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny i chemiczny oceniono jako dobry. Stan ogólny oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ekologicznego i chemicznego poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników.
 14. PLRW200011294529 Struga Zimne Zdroje - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny i chemiczny oceniono jako dobry. Stan ogólny oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 15. PLRW200010298189 Dopływ z jez. Krąg - ta JCWP posiada status naturalnej części wód. Brak badań biologicznych uniemożliwił dokonania oceny stanu ekologicznego. Stan chemiczny oceniono jako poniżej dobrego. Stan ogólny oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników.
 16. PLRW2000102981769 Dopływ z jez. Przywłoczno - ta JCWP posiada status naturalnej części wód. Brak badań biologicznych uniemożliwił dokonania oceny stanu ekologicznego. Stan chemiczny oceniono jako dobry. Stan ogólny brak danych. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
 17. PLRW2000202943799 Wda do jez. Wdzydze - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako umiarkowany, a chemiczny poniżej dobrego. Ogólny stan jest zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych

- jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
18. PLRW20001129819 Wierzyca od jez. Zagnanie do Małej Wierzycy - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ekologiczny oceniono jako słaby, a chemiczny oceniono jako poniżej dobrego. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 19. PLRW200010298173 Wierzyca do jez. Zagnanie - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której ogólny stan jest zły, ekologiczny oceniono jako zły, a chemiczny poniżej dobrego. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 20. PLLW20547 Zaleskie - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której ogólny stan oceniono jako zły, ekologiczny oceniono jako zły, a chemiczny poniżej dobrego. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 21. PLLW20532 Okonińskie - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której ogólny stan oceniono jako zły, ekologiczny oceniono jako umiarkowany, a chemiczny poniżej dobrego. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 22. PLLW20500 Wdzydze Pn. - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której ogólny stan oceniono jako zły, ekologiczny oceniono jako zły, a chemiczny dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 23. PLLW20652 Przywłoczno - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której ogólny stan oceniono jako zły, ekologiczny oceniono jako zły, a chemiczny poniżej dobrego. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
 24. PLLW20650 Zagnanie - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której ogólny stan oceniono jako zły, ekologiczny oceniono jako zły, a chemiczny poniżej dobrego.

Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

25. PLLW20647 Wierzysko - ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której ogólny stan oceniono jako zły, ekologiczny oceniono jako zły, a chemiczny poniżej dobrego. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na stan JCWPd do poboru wód na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia na obszarze dorzecza.

Na terenie województwa pomorskiego, odbiornikami wód opadowych ujętych w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia, będą cieki naturalne, projektowane zbiorniki retencyjne i retencyjno - rozsączające oraz studnie chłonne. Zbiorniki retencyjne i retencyjno - rozsączające oraz studnie chłonne, do których będą odprowadzane wody deszczowe z terenów kolejowych zlokalizowane będą na terenach kolejowych. Zbiorniki retencyjno - rozsączające, do których odprowadzane będą wody z dróg zlokalizowane zostaną wzdłuż odwadnianych dróg. Poniżej zestawienie cieków, do których będą odprowadzane wody deszczowe.

LP.	Kilometraż linii kolejowej 201	Nazwa cieku wg ustaleń z Wodami Polskimi	Nazwa cieku wg MPHP	Kilometraż cieku
1.	100+767	Kanał Szlachta	Dopływ Spod Szlachty	2+879
2.	102+216	Rów R-A	Rów Dopływ Spod Będzimerowic	2+135
3.	107+282	Rzeka Niechwaszcz	Rzeka Niechwaszcz	3+785
4.	109+850	Rzeka Wda	Rzeka Wda	144+920
5.	112+107	Kanał Wdy	Kanał Wdy	17+614
6.	132+783	Rzeka Wierzycyca	Rzeka Wierzycyca	144+550
7.	135+055	Rzeka Wierzycyca	Rzeka Wierzycyca	149+360

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się prowadzenie prac w korycie rzeki Wierzycy, które obejmować będą:

- rozbiórkę istniejącego oraz budowę nowego mostu kolejowego w km istn. 132+783 oraz w km istn. 135+055,
 - umocnienie skarp i stopy skarpy do 10 m przed i za obiektem,
- Przebieg koryta rzeki będzie bez znaczących zmian.

W związku z prowadzeniem powyższych prac może dochodzić do krótkotrwałego, chwilowego negatywnego wpływu na rzekę. Prace wykonywane w obrębie koryt,

czy też na brzegach cieków wiąże się z mechanicznym uszkodzeniem siedlisk wodnych i nadbrzeżnych oraz pogorszeniem parametrów jakościowych, wywołanych naruszeniem osadów dennych. Odległość miejsca, gdzie będą prowadzone prace przy rozbiórce i budowie mostu kolejowego w km istn. 132+783, mierzona wzdłuż koryta rzeki Wierzycy do granicy obszaru Natura 2000 Leniec nad Wierzycą wynosi około 2,7 km. Natomiast odległość miejsca, gdzie będą prowadzone prace przy rozbiórce i budowie mostu kolejowego w km istn. 135+055, mierzona wzdłuż przebiegu rzeki Wierzycy do jej ujścia w Jeziorze Wierzysko wynosi ok. 1 km.

Na wykonanie urządzeń wodnych oraz na odprowadzenie do wód i do urządzeń wodnych wód deszczowych i roztopowych będzie uzyskane pozwolenie wodnoprawne. Konieczność stosowania czasowej retencji wynikać będzie z zagospodarowania terenu, szczególnie na odcinkach stacyjnych, a także będzie podyktowana warunkami wydanymi przez Zarządców cieków, co do możliwej ilości odprowadzanych wód.

Inwestor zaplanował szereg działań minimalizujących polegających m.in. na: dbałości o porządek w obszarze prowadzonych robót, zapewnieniu odpowiedniego nadzoru oraz skrupulatnym trzymaniu się obowiązującego harmonogramu. Obszar, na którym prowadzone będą roboty budowlane będzie ograniczony do minimum za sprawą odpowiedniej organizacji placu budowy, stosowaniu zasad BHP i właściwych przepisów prawa (prawo wodne, prawo ochrony środowiska, ustawa o odpadach) oraz przy założeniu odpowiednio dobranej technologii prowadzenia robót budowlanych (gospodarka niskoodpadowa i niskoemisyjna). Zaplecze budowy: miejsca składowania materiałów i postoju maszyn będą posiadać zabezpieczoną nawierzchnię i będą wyposażone w materiały sorpcyjne, dzięki którym możliwe będzie niezwłoczne usunięcie niepożądanych wycieków substancji ropopochodnych. Również utrzymanie maszyn i pojazdów w dobrym stanie technicznym przyczyni się do minimalizowania takich zagrożeń. W tym celu będą one regularnie konserwowane i eksploatowane w prawidłowy sposób, a także tankowane z dala od cieków i zbiorników wodnych. W przypadku awarii lub wycieku z pojazdów, problematyczna maszyna zostanie jak najszybciej umiejscowiona na utwardzonej nawierzchni parkingu. Zaplecza budowy, składowiska materiałów i odpadów będą lokalizowane w odległości nie mniejszej niż 50 m od dolin rzek, cieków wodnych i rowów.

Na etapie realizacji inwestycji zakłada się racjonalne gospodarowanie przestrzenią w zakresie lokalizowania baz materiałowych, zapleczy budowy, czy placów manewrowych przy wykorzystaniu terenów już przekształconych w rejonie stacji w granicach realizacji inwestycji. Wykluczone z lokalizacji zapleczy i miejsc magazynowania materiałów, kruszyw,

sprzętu i magazynowania odpadów, będą obszary chronione oraz sąsiedztwo dolin rzecznych. Bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą lokalizowane poza bliskim sąsiedztwem koryt rzek i cieków (tj. w odległości nie mniejszej niż 50 m). Nie będą również organizowane na terenach szczególnego zagrożenia powodzią oraz terenach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Po zakończeniu robót budowlanych plac, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

W przypadku konieczności serwisowania maszyn i sprzętu specjalistycznego, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, prace naprawcze będą wykonywane na uszczelnionym placu.

Na etapie budowy nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych. Potencjalnym zagrożeniem dla wód powierzchniowych i podziemnych jest niekontrolowany wyciek substancji ropopochodnych z pojazdów i maszyn pracujących na placu budowy. Takie sytuacje mogą się zdarzyć jedynie w trybie awaryjnym.

W niniejszej decyzji nałożono warunki dotyczące wyposażenia zaplecza i bazy materiałowych w sorbenty, a także konieczność uszczelniania miejsc wykonywania ewentualnych napraw maszyn i urządzeń na wypadek sytuacji awaryjnej, wycieku olejów lub innych węglowodorów ropopochodnych. Wskazano również, aby drewniane podkłady kolejowe, a także tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne magazynować na placach składowych, zabezpieczonych (uszczelnionych) tak, aby odcieki nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych.

Zużyty sorbent, bądź zanieczyszczony grunt, będą przekazywane uprawnionemu odbiorcy odpadów.

Woda na cele związane z budową, utrzymaniem placu budowy, czy na jakikolwiek inny cel technologiczny, będzie wykorzystywana z istniejących wodociągów, bądź dostarczana beczkowozami (woda do beczkowozów również pobierana będzie z wodociągów). Wskutek jej zużycia, na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki sanitarne. Zaplecze budowy będzie wyposażone w szczelne sanitariaty, których zawartość zostanie systematycznie usunięta przez uprawnione podmioty. Ścieki sanitarne będą odwożone do najbliższej położonych punktów zlewnych, bądź do oczyszczalni ścieków.

Wody powierzchniowe i podziemne oraz gleba na etapie budowy zostaną zabezpieczone przed przenikaniem zanieczyszczeń poprzez: lokalizowanie bazy materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, poza sąsiedztwem ujęć wód podziemnych, a także poza bliskim sąsiedztwem koryt

rzek i cieków (tj. w odległości nie mniejszej niż 50 m); wyposażenie miejsca tankowania i postoju pojazdów budowlanych w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw; niezwłoczne neutralizowanie wszelkich wycieków.

Prace realizowane na obiektach inżynieryjnych takich jak: przepusty, czy mosty kolejowe mogą skutkować czasowym zmętnieniem wód płynących, wpadaniem gruzu do koryta rzek, ingerencją w koryto rzeki i porastającą jej brzegi roślinność. Zniszczeniu ulegnie darń i grunt w rejonie przebudowywanego obiektu. Walory hydromorfologiczne rzek mogą ulec w tym czasie zmianie. Ingerencja w ciek wodne podczas prac budowlanych i prac umocnieniowych dna i brzegów rzek może zaburzyć naturalne procesy biologiczne ichtiofauny (płoszenie ryb, pogorszenie się jakości wody na czas przebudowy, zmętnienie, itp.).

Powstała w wyniku zmaczenia zawiesina może powodować obniżenie zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie. Z tego względu zobowiązano Wnioskodawcę do zabezpieczenia cieków naturalnych przed zanieczyszczeniem podczas rozbiórki realizowanych obiektów. Ponadto, wszelkie będą prowadzone z brzegu cieków i wykluczone zostanie wprowadzanie ciężkiego sprzętu w koryto rzeki. Jednocześnie, prace zostaną zrealizowane przy zachowanym przepływie, a fundamenty obiektów w dolinach cieków naturalnych w osłonie ze ścianek szczelnych. Ograniczy to potrzebę odwadniania wykopów, zminimalizuje ingerencję w dolinę oraz zabezpieczy wykop przed napływem wód. W przypadku realizowania obiektów na rowach w tym rowach melioracyjnych, na etapie budowy zachowana zostanie funkcjonalność sieci melioracyjnych zapewniając przepływ w rowach.

Na czynniki hydromorfologiczne cieków (takie jak przepływy wody, ingerencja w koryto i brzeg cieków, roślinność przybrzeżna), czy czynniki biologiczne (np. ichtiofaunę, makrofitę, roślinność przybrzeżną), będą miały wpływ prace w rejonie cieków, w tym sposób prowadzenia prac, tworzenie poprzecznej przegrody (tymczasowe odcięcie rowu), rozbiórka obiektu, umocnienia brzegów i dna cieków, czy montaż nowego obiektu (ingerencja w koryto).

Uciążliwości etapu realizacji są krótkotrwałe i chwilowe, a po zakończeniu budowy znikną.

W przypadku obiektów inżynieryjnych zakłada się następujące prace: rozbiórkę istniejącego obiektu; wytyczenie obiektu oraz uzbrojenie i zabezpieczenie terenu robót; wyznaczenie dojazdu maszyn budowlanych (koparka, wywrotka, dźwig, inne maszyny) do obiektów oraz wykonanie placów manewrowych przy obiekcie; zapewnienie stałego przepływu wody w ciekach; na wybranych obiektach inżynieryjnych wykonanie

fundamentów i korpusów podpór wraz z konstrukcją nośną; montaż wyposażenia; umocnienie brzegów i dna koryta; uporządkowanie terenu po wykonaniu robót. Roboty fundamentowe będą wykonywane od podstaw w zabezpieczonych wykopach.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska, przy zastosowaniu odwodnienia wgłębnego oraz z peronów za pomocą odwodnienia liniowego nie będą stanowić zagrożenia dla jednolitych części wód powierzchniowych. Nie przewiduje się budowy urządzeń podczyszczających.

Przedstawione w raporcie wyniki badań wód opadowo-roztopowych wykazały, że wartości stężeń zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych mieszczą się w zakresie dopuszczalnym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311), dlatego nie ma konieczności ich podczyszczania.

Na etapie eksploatacji linii kolejowych zużycie wody będzie ograniczone do niezbędnego minimum i związane głównie z bieżącym utrzymaniem, czy konserwacją układu torowego oraz infrastruktury towarzyszącej.

Ścieki socjalno-bytowe pochodzące z obiektów służących utrzymaniu linii kolejowej, odprowadzane będą do systemu kanalizacji lub do zbiorników bezodpływowych.

Ze względu na zły stan odwodnienia przewiduje się oczyszczenie, udrożnienie lub odtworzenie istniejącego systemu na stacjach oraz na szlaku, a w przypadku jego braku, budowę nowego systemu. Jak wynika z raportu, planuje się odprowadzanie wód opadowych z linii kolejowej w sposób zorganizowany do rowów przytorowych umocnionych i nieumocnionych, do systemów odwodnienia wgłębnego oraz na skarpy nasypów (odparowywanie, przesiąkanie). Odwodnienie realizowane jest poprzez pochylenie warstwy ochronnej i spływ wód poza układ torowy do rowu, drenażu lub na przyległy teren.

Odwodnienie wgłębne podtorza realizowane będzie za pomocą drenażu rurowego lub francuskiego, w sposób grawitacyjny. Wobec czego przewiduje się wymianę istniejącego drenażu łącznie z warstwami filtracyjnymi, z uwagi na jego zły stan i niedrożność lub na nową geometrię układu torowego.

Obiekty inżynierskie odwadniane będą poprzez nadanie spadków podłużnych, woda spływać będzie do drenażu za przyczółkami i poza układ torowy na skarpe.

Wody opadowe ujmowane w system odwodnienia planuje się odprowadzać do odbiorników w postaci rowów melioracyjnych, cieków, systemów kanalizacji miejskiej, a w razie braku innego odbiornika do zbiorników odparowujących i retencyjnych szczelnych, czy chłonnych. W przypadku, gdy nie będzie możliwe odprowadzenie wody grawitacyjnie do odbiornika, przewiduje się budowę przepompowni. Przy braku odbiorników projektuje się zbiorniki retencyjne, odparowujące, szczelne lub/i chłonne, w najniższych punktach niwelety rowów przytorowych. Zbiorniki odparowująco-chłonne przewidziano zasadniczo w lokalizacjach, gdzie występują grunty niespoiste oraz niski stan wód gruntowych. Projektuje się je o skarpach i dnie umocnionych elementami małogabarytowymi, z otworami wypełnionymi humusem oraz obsiewem mieszanką traw, ułatwiający czyszczenie zbiornika oraz przenikanie wody do gruntu. Zbiorniki odparowujące i szczelne zastosowane zostaną zasadniczo w lokalizacjach, gdzie występują grunty spoiste. W przypadku zbiornika szczelnego zastosowana zostanie przepompownia wód do odbiornika lub zakłada się jego okresowe opróżnianie innymi metodami (np. za pomocą autocystern). Zbiorniki odparowujące i szczelne zostaną umocnione folią, matą bentonitową lub geomembraną.

Zgodnie z cyt. rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, wody opadowe lub roztopowe pochodzące z obszaru budowli kolejowych mogą być wprowadzane do wód lub ziemi bez oczyszczania. Biorąc powyższe pod uwagę, wody pochodzące z odwodnienia linii kolejowych nie są traktowane jako źródło zanieczyszczeń wód opadowych i roztopowych. W celu zabezpieczenia sieci odwodnieniowej, w systemie odwodnienia z dróg, placów, dachów budynków, składnic oraz peronów przewiduje się budowę osadników.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie, przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia podczas jego realizacji i eksploatacji, na etapie obecnie prowadzonego postępowania oraz przy uwzględnieniu konieczności ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których

mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wskazał, że w ramach realizacji planowanej inwestycji przewiduje się powstawanie odpadów obojętnych, niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne oraz obojętne. Odpady te można zakwalifikować odpowiednio do grup zgodnie z kolejnością przyjętą na potrzeby klasyfikacji odpadów w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10):

- a) 13 oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19);
- b) 15 odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach;
- c) 16 odpady nieujęte w innych grupach;
- d) 17 odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych);
- e) 20 odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Przewiduje się, że na tym etapie grupą dominującą będzie grupa 17 opisana w rozporządzeniu w sprawie katalogu odpadów.

Na etapie realizacji inwestycji źródłami odpadów będą m.in.:

- a) rozbiórki istniejących torów kolejowych (podbudowa, podkłady, szyny, sieć trakcyjna),
- b) rozbiórki obiektów inżynierskich i kubaturowych,
- c) likwidacja kolizji z uzbrojeniem terenu,
- d) wycinka drzew i krzewów,
- e) prace budowlane i wykończeniowe,
- f) opakowania po wykorzystanych materiałach,
- g) odpady pochodzące z utrzymania maszyn budowlanych,
- h) zaplecza techniczne i socjalne budowy.

Gospodarka odpadami będzie polegała na gromadzeniu odpadów powstających w trakcie realizacji inwestycji bądź podczas jej funkcjonowania przed ich transportem do miejsc przetwarzania, tzn. odpady będą magazynowane wstępnie przez wytwórcę odpadów. Odpady będą gromadzone selektywnie w sposób uwzględniający ich charakter oraz właściwości. Na etapie budowy odpady będą magazynowane w wyznaczonym miejscu na terenie budowy, zgodnie z planem bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Zgodnie z wymaganiami przepisów, miejsca magazynowania wytworzonych odpadów będą

przystosowane do ich segregacji. Ponadto będą one spełniały wymogi prawne, czyli w przypadku odpadów niebezpiecznych odpady będą magazynowane w miejscach zamkniętych, niedostępnych dla osób trzecich i izolowane od środowiska gruntowo-wodnego, natomiast odpady pyłące będą zabezpieczone przed wpływem warunków atmosferycznych, by ograniczyć pylenie.

W etapie eksploatacji linii kolejowych przewiduje się, że linie będą przeznaczone dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Źródła odpadów powstających na etapie funkcjonowania linii kolejowych:

- utrzymanie taboru (naprawy i konserwacje),
- utrzymanie infrastruktury technicznej w tym dróg żelaznych (naprawa, konserwacja, odchwaszczanie, utrzymanie podsypki),
- utrzymanie czystości (peronów oraz torowiska),
- obsługa podróźnych.

W trakcie eksploatacji linii kolejowej będą powstawały odpady należące do tych samych grup, co powstające obecnie. Należą do nich odpady opakowaniowe, odpady komunalne, odpady związane z bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej, konserwacją rowów, funkcjonowaniem obiektów socjalnych. Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie WNS w pierwszych latach po zakończeniu inwestycji ograniczy ilość odpadów powstających na etapie eksploatacji w wyniku napraw z uwagi na wykonanie prac na linii z zastosowaniem nowych materiałów. Po kilku latach eksploatacji pojawią się odpady wynikające z bieżących remontów. Etap eksploatacji nie będzie wiązał się z powstawaniem znacznych ilości odpadów. Odpady, które powstaną będą zagospodarowane w sposób zgodny z wymaganiami prawa. Wszystkie odpady powstające na etapie eksploatacji, będą wstępnie segregowane i gromadzone w miejscu powstawania, a następnie przekazane do dalszego zagospodarowania. Utrzymanie linii kolejowej będzie również powodowało wytwarzanie odpadów pochodzących z konserwacji rowów odwadniających i nasypów w stanie bezdrzewnym. Usunięta masa roślinna będzie zbierana w miejscach do tego wyznaczonych, a następnie odpad będzie odbierany przez podmioty posiadające zezwolenie zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.).

Wszystkie odpady będą magazynowane na terenie, do którego Zarządca linii posiada tytuł prawny. Zebrane przed transportem odpady przechowywane będą w partiach wysyłkowych o odpowiednich wielkościach, z jednoczesnym zachowaniem terminów uzasadniających magazynowanie odpadów. Aktualnie linia kolejowa jest eksploatowana,

a jej funkcjonowanie nie powoduje powstawania znacznych ilości odpadów. W związku z powyższym oddziaływanie linii kolejowej na środowisko na etapie eksploatacji w zakresie emisji odpadów będzie podobne jak obecnie. Przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie źródłem istotnych oddziaływań w zakresie emisji odpadów.

Do najbardziej licznej grupy odpadów zalicza się odpady z grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów oraz demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury kolejowej i drogowej.

Magazynowanie odpadów będzie odbywać się zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady. Przy czym należy uwzględnić właściwości chemiczne i fizyczne odpadów i zagrożenia, jakie mogą one powodować.

Odpady magazynowane będą zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 1742), tzn. będą gromadzone selektywnie i odpowiednio przechowywane w specjalnie wyznaczonych do tego celu miejscach z wykorzystaniem opakowań, pojemników, zbiorników, worków lub kontenerów, w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się poza przeznaczone do tego celu miejsce. W przypadku odpadów pochodzących z wyrobów przeznaczonych do użytkowania w warunkach oddziaływania czynników atmosferycznych, jeżeli nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby i ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych, magazynowanie odpadów odbywać się będzie w pryzmach lub stosach. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w szczelnych pojemnikach, kontenerach lub zbiornikach w celu minimalizacji wpływu czynników atmosferycznych na odpady, a w przypadku oddziaływania na odpady czynników atmosferycznych mogących spowodować negatywny wpływ magazynowanych odpadów na środowisko lub życie i zdrowie ludzi zastosuje się system zbierania wycieków oraz wód odciekowych.

Odpady powstałe na etapie realizacji będą zbierane i segregowane w specjalnie wybranych i zabezpieczonych miejscach magazynowania, o szczelnym podłożu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady zabezpieczane będą przed dostępem osób trzecich oraz przed ich rozprzestrzenianiem się poza przeznaczone do tego celu miejsce.

Na terenie mogą być przechowywane odpady opakowaniowe – w przypadku, gdy będą to opakowania po materiałach szkodliwych dla środowiska, muszą być

magazynowane w szczelnych kontenerach, specjalnie do tego przystosowanych, a następnie przekazywane do specjalistycznych firm. W przypadku odpadów magazynowanych na zapleczu budowy, niedopuszczalne jest przechowywanie ich na terenach wrażliwych pod względem przyrodniczym, przede wszystkim w rejonie rzek, cieków wodnych i terenów podmokłych.

W trakcie wykonywania robót budowlanych zarówno w wariantcie proponowanym przez Wnioskodawcę (W1), wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska (WNS), jak i w wariantcie alternatywnym (W2) powstawać będą również odpady niebezpieczne (są to odpady oznaczone kodem: 15 02 02*, 16 02 13*, 17 01 06*, 17 02 04*, 17 03 01*, 17 05 03*, 17 05 07*). Odpady o kodach 15 02 02*, 16 02 13*, 17 01 06*, 17 03 01*, 17 05 03* te będą gromadzone i przechowywane oddzielnie w szczelnych pojemnikach, kontenerach lub zbiornikach lub miejscach utwardzonych wyposażonych w system zbierania wycieków oraz wód odciekowych, jeżeli oddziaływanie czynników atmosferycznych może spowodować negatywny wpływ magazynowanych odpadów na środowisko lub życie i zdrowie ludzi, w szczególności zmieniać właściwości chemiczne i fizyczne odpadów oraz powodować powstanie uciążliwości zapachowych. W przypadku odpadów o kodach 17 02 04*, 17 05 07* będą one gromadzone i przechowywane, oddzielnie na utwardzonym i szczelnym podłożu na placu magazynowym wyposażonym w system zbierania wycieków oraz wód odciekowych. Czas magazynowania tego rodzaju odpadów nie będzie przekraczać 1 roku. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania będzie odbywać się z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Odpad destruktu asfaltowego będzie wytwarzany wyłącznie na etapie realizacji i gromadzony zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku, na wydzielonej części placu budowy w przyzmac lub w stosach, zabezpieczonej przed działaniem czynników atmosferycznych oraz przedostaniem odcieków do gruntu.

Odpady te planuje się zagospodarowywać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23 grudnia 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz. U. z 2021 r., poz. 2468). Na mocy rozporządzenia z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796) może być odzyskiwany poza instalacjami i urządzeniami. W przypadku niespełniania wymogów ww. przepisów odpady, ziemia pochodząca z prowadzonych prac związanych m.in. z wykopami powinna być

magazynowana w wyznaczonym do tego celu miejscu z podziałem na ziemię urodzajną i pozostałą. Masy ziemne pochodzące z wykopów powinny zostać wykorzystywane na cele związane z realizacją inwestycji (formowanie nasypów, rekultywacja). Gleba (humus) z terenów trwale zajmowanych pod linię kolejową lub drogę powinna zostać wykorzystana do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy, np. może być użyta do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej.

Wycinka drzew i krzewów spowoduje, że jednym z rodzajów odpadów jakie powstaną będzie odpadowa masa roślinna (kod 02 01 03). Odpadową masę roślinną (części zielone, kora, gałęzie, korzenie – odpady biodegradowalne) należy przekazać odbiorcom odpadów do dalszego zagospodarowania lub wykorzystać jako materiał opały. Odpadowa masa roślinna (części zielone, kora, gałęzie, korzenie – kod 02 01 03) może zostać skompostowana, w wyniku czego możliwe będzie uzyskanie nawozu organicznego.

Teren budowy zostanie wyposażony w kontenery na odpady powstające podczas prowadzonych prac i regularnie będą opróżniane. Odpady inne niż niebezpieczne na odcinku w km 127+900 – 131+000 w rozpatrywanych wariantów inwestycji planuje się gromadzić wyłącznie w zamkniętych pojemnikach, natomiast odpady niebezpieczne, w tym zanieczyszczenia ropopochodne, będą gromadzone poza wskazanym odcinkiem.

Odpady komunalne planuje się gromadzić selektywnie w szczelnych, zamykanych kontenerach, o kolorach odpowiadającym poszczególnym rodzajom odpadów, umiejscowionych na utwardzonym podłożu, zabezpieczając przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom celem ich dalszego zagospodarowania.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego, wręcz przeciwnie – w pierwszych latach po modernizacji ilość wytwarzanych odpadów będzie znikoma, choć będzie rosła w miarę upływu czasu.

W fazie eksploatacji będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie kolei (oświetlenie, sygnalizacja świetlna, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z linią kolejową. Wyróżnia się tutaj trzy typy odpadów: odpady powstające regularnie zależnie od długości linii kolejowej, odpady powstające regularnie niezależnie od długości linii kolejowej oraz odpady wytwarzane nieregularnie.

Przepisy w zakresie gospodarki odpadami szczegółowo regulują sposoby postępowania. Dodatkowo, inwestor PKP PLK S.A. posiada wewnętrzne instrukcje

opracowane na podstawie przepisów prawnych regulujące sposób postępowania z odpadami, które powstają na etapie eksploatacji. Wśród ich znajdują się:

- a. Im-1 – Instrukcja o prowadzeniu gospodarki materiałowej i magazynowej (Załącznik do Zarządzenia nr 33/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 3 października 2014 r.
- b. Im-2 – Instrukcja o prowadzeniu gospodarki złomem stalowym i metali kolorowych (Załącznik do Zarządzenia nr 16/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 września 2013 r.).
- c. Im-3 – Instrukcja postępowania z materiałami pochodzącymi z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Załącznik do Zarządzenia nr 35/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 3 października 2014 r.).
- d. Is-1 – Instrukcja gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Załącznik do Zarządzenia nr 25/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 5 sierpnia 2014 r.).

Zgodnie z tymi procedurami zdemontowane materiały i urządzenia podlegają ocenie przez powołaną komisję w zakresie przydatności materiału do ponownego wbudowania zgodnego z pierwotnym przeznaczeniem. Zakwalifikowane jako materiały staroużyteczne są wykorzystywane na odcinkach linii kolejowych o niższych parametrach podczas prac remontowych. Dzięki temu już u źródła zostaje ograniczona ilość powstających odpadów.

Odpady wytwarzane regularnie przez Zakłady Linii Kolejowych etapie eksploatacji linii kolejowych będą gromadzone w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku: luzem, w szczelnych pojemnikach, kontenerach, zbiornikach na utwardzonym placu.

Odpady niebezpieczne planuje się magazynować w miejscach o utwardzonym, nieprzepuszczalnym podłożu, w miejscu odpornym na działanie warunków atmosferycznych lub w odpowiednich pojemnikach nieprzewodzących prądu, odpornych na działanie substancji w nich zawartych.

Część odpadów zgodnie z rozporządzeniem z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796) może być odzyskiwany poza instalacjami i urządzeniami. Pozostałe odpady będą odbierane przez podmioty posiadające stosowane zezwolenia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zauważył, iż w okresie prowadzenia prac na linii kolejowej, mogą wystąpić okresowo oddziaływania akustyczne związane z wykorzystaniem maszyn i środków transportu podczas prowadzonych prac.

Sytuacja taka będzie miała charakter lokalny, tymczasowy i ustanie wraz z zakończeniem robót. W czasie prowadzenia prac budowlanych i montażowych, do środowiska będzie przenikał hałas nieustalony o zmiennym charakterze od maszyn i urządzeń budowlanych. W zależności od rodzaju prowadzonych prac używane będą różne rodzaje i ilości źródeł hałasu. Uciążliwe prace budowlane zarówno ze względu na emisję hałasu oraz drgań do środowiska będą dotyczyły głównie użycia ciężkich maszyn budowlanych, w szczególności zagęszczania podtorza.

Przykładowe dopuszczalne poziomy mocy akustycznej urządzeń i maszyn budowlanych:

- młoty pneumatyczne – 111 dB,
- pojazdy ciężarowe – 93 dB,
- koparki gąsienicowe – ładowarki gąsienicowe – 103 dB,
- maszyny do zagęszczania - 105 dB.
- spycharki – 101 dB.

W wyniku prac maszyn budowlanych, pojazdów i urządzeń mechanicznych, może dojść do krótkotrwałej emisji hałasu i wzrostu uciążliwości akustycznych dla najbliższego otoczenia. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej prowadzonych prac budowlanych zobowiązuje się wykonawcę robót budowlanych do przestrzegania tzw. zorganizowanej ograniczonej emisji hałasu poprzez następujące zalecenia:

- a) prace budowlane i montażowe planowane będą tak, aby na terenach zabudowy mieszkaniowej ich uciążliwość występowała przez jak najkrótszy okres, np. prace generujące znaczny hałas, jak układanie podsypki, kruszenie starego betonu będą wykonywane jednocześnie w wyznaczonych przedziałach czasowych, a nie w ciągu całej zmiany. Prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00), z wyjątkiem tych, które wymagają ciągłości procesowej,
- b) wykorzystanie maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym,
- c) ograniczanie do minimum pracy maszyn na biegu jałowym.

Etap realizacji inwestycji charakteryzuje się tym, że prace są krótkotrwałe. Negatywne oddziaływanie robót budowlanych ustępuje wraz z przesuwaniem się ich na kolejne odcinki modernizowanej linii. W związku z dużą dynamiką prowadzonych prac budowlanych, oddziaływanie akustyczne w pobliżu jednego miejsca będzie trwało kilka dni. Na tym etapie oddziaływanie będzie miało charakter chwilowy, lokalny i krótkoterminowy, ograniczony jedynie do okresu trwania prac budowlanych. W związku z powyższym nie przewiduje się,

aby na tym etapie oddziaływanie akustyczne stanowiło zagrożenie dla pobliskich budynków i ich mieszkańców.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych negatywne oddziaływania mogą być związane z pracą środków transportu, maszyn drogowych i sprzętu ciężkiego. W trakcie realizacji prac uciążliwe zarówno dla ludzi jak i niebezpieczne dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy mogą być drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Oddziaływanie będzie także zmienne w czasie w zależności od etapu budowy. Negatywne oddziaływanie drgań w trakcie budowy będzie jednak procesem krótkotrwałym (na czas wykonywania robót) i obejmującym swoim zasięgiem najbliższe otoczenie terenu, w którym prowadzone są prace budowlane. Prace będą realizowane odcinkowo z możliwością tymczasowego zamknięcia linii kolejowej dla ruchu pojazdów szynowych. W konsekwencji będzie to oznaczało mniejsze emisje hałasu kolejowego niż przed budową. Hałas emitowany podczas realizacji inwestycji będzie krótkotrwały, o charakterze lokalnym. W przypadku zwiększenia prędkości posuwania się prac (krótszy czas emisji w danym rejonie budowy), zmniejszenia równocześnie pracujących urządzeń oraz zmniejszenia mocy akustycznej urządzeń, zasięg uciążliwości akustycznej będzie mniejszy. W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną metody ograniczania hałasu poprzez zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. torów bezстыkowych z zastosowaniem podkładów betonowych na podsypce. W wyniku zastosowania ww. torowiska w części zostanie zniwelowany hałas, poprzez dostosowanie torowiska do jazdy z prędkością do 160 km/h. Analizy przedstawione w raporcie wykazały, że na etapie eksploatacji mogą nie zostać dochowane dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku oraz właściwe warunki akustyczne w budynkach, dla których jest to wymagane po wykonaniu zabezpieczeń akustycznych. W związku z powyższym nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w celu podjęcia dalszych działań związanych z zabezpieczeniem budynków, dla których nie zostanie dotrzymany poziom hałasu wewnątrz. Analiza oddziaływania akustycznego dla wariantu WNS dla horyzontu czasowego 2024 r. wykazała przekroczenia poziomów dopuszczalnych (przekroczenia wykazano na terenach podlegających ochronie akustycznej nie mieszczących się w przyległym pasie gruntu). Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała konieczność realizacji zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych oraz tłumików przyszynowych. Dla wariantu WNS zostaną zaprojektowane ekrany akustyczne o łącznej długości 7678 m, co daje powierzchnię 26767 m², a także tłumiki przyszynowe w 9 lokalizacjach. W ramach analizowanej inwestycji zaproponowano również rezerwy terenu pod ewentualne przyszłe ekrany akustyczne

dla horyzontu czasowego 2033 r. Kalibracja modelu akustycznego dokonana została na podstawie wyników przeprowadzonych pomiarów. Dla co najmniej 10 punktów obliczeniowych należy przeprowadzić analizę porealizacyjną. Analiza porealizacyjna będzie również podstawą do ewentualnego zaproponowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. W czasie eksploatacji hałas i drgania powstawać będą podczas przejazdów pociągów, a ich nasilenie będzie zależne od natężenia ruchu, rodzaju napędu oraz stanu torów i poruszających się po nich składów.

Żaden z aktów prawnych nie wskazuje, jaką wartość drgań należy traktować jako nieprzekraczalną normę drgań w środowisku. Kwestia oceny wpływu drgań na środowisko jest o tyle trudna, że z jednej strony ustawodawca w art. 3 pkt 4 ustawy Prawo ochrony środowiska, wskazuje, że poprzez „emisję” należy rozumieć wprowadzanie bezpośrednio lub pośrednio, w wyniku działalności człowieka, do powietrza, wody, gleby lub ziemi m.in. wibracji, a w art. 66 ust. 1 pkt 8 uouioś, wskazuje na konieczność oceny wpływu emisji na środowisko, a z drugiej strony nie wskazuje żadnych standardów jakości środowiska, które umożliwiłyby ewentualną ocenę jakie drgania w środowisku należy uznać za szkodliwe. W przypadku drgań jedynym punktem odniesienia są dwie Polskie Normy, pierwsza nr PN-B-02170:2016-12 pn. „Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki” oraz druga nr PN-B-02171:2017-06 pn. „Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach”. Problematyka ich stosowania przez organy ochrony środowiska wynika z braku ich powołania przez ustawodawcę w jakimkolwiek akcie prawnym, który rozstrzyga kwestie związane z ochroną środowiska. Niemniej jednak, ze względu na to, że ww. normy zostały wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. (Dz. U. z 2019, poz. 1065 ze zm.), dalej RMI w sprawie budynków, ich stosowanie należy uznać za obowiązkowe. Zważając na to, że nawiązanie do ww. Polskich Norm ma miejsce w rozporządzeniu będącym spisem wytycznych dla organów architektoniczno-budowlanych, co bezpośrednio wynika z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo Budowlane (Dz. U. z 2021 r., poz. 2351 ze zm.), tut. Organ, nie jest właściwy do stwierdzenia lub wykluczenia wystąpienia ponadnormatywnych drgań w aspekcie ich wpływu na budynki i na ludzi znajdujących się w ich wnętrzu. Wobec posiadanych danych, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, zważył, co następuje.

Wnioskodawca objął szczegółową oceną oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia na środowisko wszystkie odcinki przedmiotowego przedsięwzięcia o czym świadczy chociażby raport ooś. W przypadku wpływu drgań na środowisko, raport ooś nie zawiera

modelowania rozchodzenia się drgań w środowisku. Niemniej jednak należy zgodzić się ze stwierdzeniem, że w miejscu realizacji przedsięwzięcia, poza nową łącznicą, istnieją użytkowane linie kolejowe, co sprawia, że środowisko zasymilowało się już istniejącymi oddziaływaniami antropogenicznymi w zakresie wibracji wzbudzanych przez poruszające się pociągi.

Na wielkość drgań ma wpływ wiele czynników, m.in. prędkość, stan torowiska, stan taboru kolejowego, masa i typ pociągów, podłoże skalne itp. Oddziaływanie związane z emisją drgań zostało ogólnie omówione w raporcie o oś. Zebrany materiał dowodowy umożliwia przeprowadzenie prognozy wpływu tego czynnika na faunę i florę. Oczywistym jest, że drgania generowane przez ruch kolejowy są pomijalne, jeżeli chodzi o wpływ na rośliny. Zwierzęta są bardziej narażone na tego typu oddziaływanie. Drgania emitowane w trakcie przejazdu pociągu mogą powodować płoszenie zwierząt i skutkować tym, że niektóre zwierzęta nie będą wybierały jako miejsca rozrodu/lęgu terenów przylegających do torów kolejowych. W przypadku ludzi znajdujących się poza budynkami wibracje będą przez nich nieodczuwalne lub mało odczuwalne. Należy natomiast podkreślić, że przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje w większości przebudowę i modernizację funkcjonującej linii kolejowej, z wyjątkiem krótkich odcinków łącznic, które mają być dobudowane. W wyniku zmodernizowania przedmiotowej linii kolejowej nie dojdzie do znaczącego zwiększenia poziomu drgań emitowanych do środowiska. Przebudowa obecnie funkcjonującej linii kolejowej wiąże się z dobudową dodatkowego toru, co skutkuje koniecznością rozbudowania nasypów (lub wykopów). W konsekwencji wzrośnie masa całości konstrukcji linii kolejowej, co przełoży się na lepsze tłumienie drgań emitowanych przez przejeżdżający pociąg przez grunt w podłożu niż miało to miejsce dotychczas. Ponadto zastosowanie nowych szyn (nieposiadających uszkodzeń), przebudowa nasypów zgodnie z obecnie obowiązującymi normami techniczno-budowlanymi oraz wykonanie połączeń bezстыkowych szyn, ograniczy rozchodzenie się drgań w stosunku do ich obecnego zasięgu. Dodatkowo wato wspomnieć, że dzięki elektryfikacji linii kolejowej możliwe będzie wyeliminowanie drgań wywoływanych przez pracę silników spalinowych, a także ze względu na postępującą modernizację pociągów towarowych, polegającą na wymianie żeliwnych klocków hamulcowych na kompozytowe, zostaną ograniczone drgania powodowane przejazdem pociągu po nierównych (oszczerbionych) szynach lub kontaktem nierównych (oszczerbionych) kół z szyną. Na etapie budowy nie przewiduje się wykonywania prac powodujących znaczącą emisję drgań do środowiska. Biorąc pod uwagę powyższe kwestie,

należy stwierdzić, że wykonanie prac objętych analizowanym wnioskiem nie spowoduje wzrostu oddziaływania drgań na środowisko, w tym na człowieka, rośliny i zwierzęta.

Na etapie realizacji w związku z planowanymi pracami budowlanymi nieunikniona jest niezorganizowana emisja gazów, których głównym źródłem będą silniki spalinowe maszyn budowlanych i pojazdów transportowych – wykorzystywane w trakcie budowy. Emisja w głównej mierze będzie zależała od zastosowanych technologii robót oraz rodzaju wykorzystywanego sprzętu. Ciężki sprzęt niezbędny w realizacji inwestycji charakteryzuje się dużą mocą, a co za tym idzie wysokim zużyciem paliwa, czyli emisją dużej ilości spalin do środowiska.

Główne typy emisji, od których będzie zależeć jakość powietrza w otoczeniu prac budowlanych to:

- emisja pyłu związana z rozbiórką obiektów,
- emisja spalin przez maszyny pracujące w trakcie budowy (m.in. NO₂, SO₂, CO),
- emisja głównie pyłu wynikająca z poruszania się pojazdów po placu budowy i drogach dojazdowych,
- emisja głównie pyłu podczas załadunku i rozładunku pojazdów oraz podczas transportu materiałów sypkich odkrytymi ciężarówkami.

Ograniczenie zjawiska pylenia będzie możliwe poprzez odpowiednią organizację robót budowy, placu budowy, transportu materiałów, np.: wprowadzenie chronologii prowadzonych prac, organizację ruchu pojazdów budowy (korzystanie z istniejących utwardzonych dróg dojazdowych), zraszanie wodą placu budowy i terenów eksponowanych na erozję wietrzną (wały ziemne, nasypy). Podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie w okresach suchych i wietrznych będą stosowane przykrycia zabezpieczające przed pyleniem. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie miało miejsce również na etapie eksploatacji. Po elektryfikacji linii kolejowej możliwe będą sporadyczne przejazdy pociągów spalinowych, np. autobusów szynowych, pociągów pomocniczych, drezyn, jednak emisja zanieczyszczeń nie przekroczy dopuszczalnych progów. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie miało charakter lokalny, okresowy i zmienny w zależności od miejsca i fazy budowy. Korzystne skutki, związane z realizacją planowanej inwestycji dla powietrza atmosferycznego przyniesie zmiana wykorzystywanego w taborach napędu spalinowego na napęd elektryczny.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeanalizował dokumentację pod względem klimatu akustycznego i oddziaływania na powietrze.

Na etapie budowy przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie następstwem pracy ciężkiego sprzętu, środków transportujących materiały budowlane oraz prac ziemnych, które będą źródłem pylenia. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, odwracalne i lokalne, będzie również zmienne w zależności od miejsca i fazy budowy, natomiast po zakończeniu prac budowlanych w pełni ustąpi.

Źródłami emisji w wyniku realizacji planowanej inwestycji na etapie budowy będą maszyny budowlane, sprzęt do robót torowych, sprzęt budowlano-drogowy, sprzęt do robót ziemnych, sprzęt technologiczny oraz inne źródła emisji.

Wymienione uciążliwości będą miały charakter przejściowy, wystąpią jedynie w okresie prowadzenia prac realizacyjnych i ustaną z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Przewidziano zastosowanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych pozwalających na ograniczenie oddziaływania na powietrze atmosferyczne, m.in.: zraszanie podczas przesypywania materiałów o niskiej wilgotności oraz dróg dojazdowych i technologicznych w okresie suszy. Ponadto, podczas przerw w pracy silniki samochodowe oraz maszyn roboczych będą wyłączane.

Na łączną emisję zanieczyszczeń na etapie budowy, składać się będzie w szczególności: emisja zanieczyszczeń w wyniku spalania paliw w maszynach pracujących przy realizacji inwestycji, emisja zanieczyszczeń z pojazdów poruszających się po placu budowy i drogach dojazdowych, w tym transportujących materiały sypkie, emisja zanieczyszczeń związana z rozładunkiem i załadunkiem pojazdów. Przewiduje się emisję następujących zanieczyszczeń:

- tlenków azotu,
- dwutlenku siarki,
- pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5,
- metali ciężkich w pyłe.

Wielkość emisji oraz czas ich występowania będzie się zmieniać w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Oddziaływania te będą odwracalne i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Podczas realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić okresowo oddziaływania akustyczne związane z wykorzystaniem maszyn (m.in. walec wibracyjny, koparki, dźwigi budowlane, spycharki, ręczne kruszarki do betonu i młoty, maszyny do zagęszczenia) i środków transportu podczas prowadzonych prac. Sytuacja taka będzie miała charakter lokalny, tymczasowy i ustanie wraz z zakończeniem robót.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowią prace, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu (np. betonowanie). Ponadto, zaplecze budowy nie zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływania związane z fazą budowy będą krótkotrwałe i przemijające.

Na etapie budowy emisja drgań wynikać będzie głównie z pracy niektórych urządzeń i technologii budowlanych (praca walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych, prace wyburzeniowe itd.), które mogą być źródłem szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. W trakcie realizacji prac budowlanych uciążliwe zarówno dla ludzi, jak i niebezpieczne dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy, mogą być drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Z tego względu zastosowane zostaną rozwiązania, które wyeliminują lub ograniczą do minimum wpływ drgań na otoczenie.

Z przeprowadzonych dotychczas badań wynika, że podstawowym i najbardziej skutecznym sposobem redukcji wpływu drgań generowanych przejazdami pociągów jest ograniczenie emisji u źródła drgań przede wszystkim poprzez utrzymanie właściwego stanu technicznego nawierzchni torowej.

W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną metody ograniczania hałasu poprzez wykorzystanie nowej technologii torowiska, tj. torów bezстыkowych z podkładami betonowymi na podsypce. W wyniku zastosowania ww. torowiska w części zostanie zniwelowany hałas, poprzez dostosowanie torowiska do jazdy z prędkością do 160 km/h.

Nie przewiduje się występowania drgań o amplitudach przekraczających wartości dopuszczalne dla pory dnia i nocy oraz mogących niekorzystnie wpływać na stan techniczny budynków oraz ludzi przebywających w budynkach.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia Wykonawca robót zweryfikuje stan budynków przed rozpoczęciem robót oraz opracuje audyt stanu technicznego budynków o ile ich właściciele wyrażą zgodę. Audyt ten będzie podstawą roszczeń właściciela lub władającego

nieruchomością do Inwestora w zakresie potencjalnych szkód jakie doznał w efekcie realizowanych robót.

Przedmiotowa linia kolejowa jest częściowo zelektryfikowana. Po zrealizowaniu zamierzenia zmodernizowana linia będzie w całości zelektryfikowana i nie będzie powodowała emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie eksploatacji inwestycji. Po elektryfikacji linii w czasie eksploatacji inwestycji możliwe będą sporadyczne przejazdy pociągów spalinowych, np. autobusów szynowych, pociągów pomocniczych, drezyn, jednak zakłada się, że realizacja zamierzenia nie będzie generowała ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Na etapie eksploatacji źródłem emisji może być także pył powstały w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn, jak również emisja spalin z pojazdów pracowników obsługi linii kolejowych. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego uznaje się za marginalny i nieistotny.

Należy założyć, że eksploatacja linii kolejowej może powodować wystąpienie śladowych ilości zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego związane z emisją tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów oraz pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5, jednak standardy jakości powietrza nie będą przekroczone, a emisja z tych źródeł będzie tak niska, że nie wpłynie negatywnie na stan powietrza.

Docelowo udogodnienia w komunikacji dla miejscowej ludności oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego spowodują wzrost konkurencyjności kolei jako przyjaznego środowiska środka transportu publicznego.

Przewiduje się, że zwiększenie udziału transportu kolejowego kosztem transportu samochodowego, przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

W przedstawionej dokumentacji, stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej (dalej POP lub Program), stanowi

aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

Hałas emitowany przez przedmiotowy odcinek linii kolejowej generowany jest głównie w miejscu styku stalowego koła składu z główką szyny. Poziom wyemitowanej energii akustycznej zależy od rodzaju składu, jego prędkości oraz natężenia ruchu. Znaczący wpływ ma także rodzaj torów po jakich poruszają się dane składy.

W ramach analizy akustycznej zweryfikowano teren objęty i nieobjęty ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenu.

Zgodnie z przedstawioną kwalifikacją akustyczną w rejonie zamierzenia znajdują się następujące tereny wymagające ochrony akustycznej:

1. Tereny zabudowy wielorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej i zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - a. $L_{Aeq} = 65$ dB(A) w godz.: 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
 - b. $L_{Aeq} = 56$ dB(A) w godz.: 22.00 - 6.00 (pora nocna).
2. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - a. $L_{Aeq} = 61$ dB(A) w godz.: 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
 - b. $L_{Aeq} = 56$ dB(A) w godz.: 22.00 - 6.00 (pora nocna).

Obliczenia rozkładu pola akustycznego pochodzącego od źródeł komunikacyjnych zostały wykonane z zastosowaniem programu komputerowego SoundPlan 8.1. Program ten realizuje obliczenia rozkładu poziomu hałasu w środowisku, pochodzącego od ruchu kolejowego, zgodnie z metodami powołanymi w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, tj. w przedmiotowym przypadku, zgodnie z metodą RMR2002.

Prognozowane obciążenie ruchowe dla ruchu kolejowego na potrzeby analizy akustycznej zostało opracowane na podstawie oferty przewozowej będącej jednym z produktów analiz prowadzonych w ramach Rezultatów Studium Wykonalności (RSW), realizowanych w ramach Projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto” przez PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Wykorzystane w raporcie, jak i analizie akustycznej dane ruchowe dla dróg pochodzą z udostępnionych na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zasobów z Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) w roku 2015. tj.:

- GPR 2015 na drogach krajowych,
- GPR 2015 na drogach wojewódzkich.

Do obliczeń hałasu kolejowego przyjęto następujące kategorie pociągów wynikających ze zróżnicowania stosowanych napędów silnikowych oraz urządzeń i systemów hamulcowych:

- a) kategoria 4 – pociągi towarowe z hamulcami typu klockowego,
- b) kategoria 6 – pociągi z lokomotywą spalinową z hamulcami tarczowymi,
- c) kategoria 8 – pociągi InterCity oraz pociągi osobowe z hamulcami tarczowymi.

W ramach modernizacji linii kolejowej nr 201, planuje się wykonanie 1 placu ładunkowego i 2 wyładowni pomocniczych, dla których wykonano osobną, indywidualną, analizę oddziaływania akustycznego, która pozwoliła na wyciągnięcie wniosków o braku uciążliwości ze strony wykorzystania placu przeładunkowego na najbliższe budynki mieszkalne. Wspomniane obiekty zlokalizowane będą z dala od terenów chronionych przed hałasem.

Jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, plac przeładunkowy nie będzie powodował uciążliwości akustycznej. Brak jest zatem potrzeby podejmowania dodatkowych działań, ograniczających oddziaływanie akustyczne placu przeładunkowego.

W przedstawionym raporcie obliczenia wykonano w punktach obserwacji odpowiadających lokalizacji najbliższych terenów chronionych akustycznie. Punkty obserwacji przyjęto przy elewacji budynków mieszkalnych oraz na granicach terenów chronionych akustycznie.

Do obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu przyjęto natężenia ruchu w dwóch horyzontach czasowych: rok od oddania inwestycji do użytkowania oraz 10 lat po oddaniu do użytkowania przedsięwzięcia.

Z analizy wynika, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku będą występować w porze dziennej i nocnej.

Zabezpieczenia akustyczne zostały dobrane dla występujących przekroczeń w punktach receptorowych dla roku po oddaniu inwestycji dla hałasu kolejowego: w przypadku wystąpienia przekroczeń mniejszych niż 2 dB zastosowano absorbery szynowe, natomiast w przypadku większych przekroczeń zastosowano ekrany akustyczne. W ramach analiz wykazano również ewentualne zabezpieczenia akustyczne (rezerwy terenowe) dla horyzontu 10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania.

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

Lp.	wysokość zabezpieczenia [m]	początek – koniec zabezpieczenia [km proj.]		długość zabezpieczenia [m]	Strona LK 201 (L/P)	Typ ekranu
61.	4	41,075	41,158	85	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
62.	3	41,233	41,328	95	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
63.	2	41,412	41,547	135	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
64.	4	41,778	41,903	125	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
65.	3	41,947	42,012	65	L	odbijający klasy minimum B3
66.	3,5	42,472	42,506	41	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
67.	2,5	43,182	43,252	70	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
68.	2	44,399	44,494	95	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
69.	3,5	45,159	45,274	115	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
70.	4	45,274	45,464	190	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
71.	4,5	45,464	45,559	95	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
72.	4	45,559	45,789	230	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
73.	3,5	45,142	45,257	115	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
74.	4	45,275	45,395	120	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
75.	4,5	46,115	46,229	115	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
76.	2	47,200	47,340	140	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
77.	3,5	49,241	49,421	180	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
78.	3,5	49,347	49,522	175	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
79.	3	49,777	49,896	119	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
80.	5	49,801	49,914	113	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
81.	4	49,914	49,934	27	L	odbijający klasy minimum B3
21b	4	49,934	50,009	75	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
82.	3,5	51,086	51,226	140	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
83.	3	51,126	51,266	140	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
84.	4	51,583	51,733	150	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
85.	6	56,642	56,783	155	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3

Lp.	wysokość zabezpieczenia [m]	początek – koniec zabezpieczenia [km proj.]		długość zabezpieczenia [m]	Strona LK 201 (L/P)	Typ ekranu
86.	2,5	56,917	57,086	170	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
87.	2,5	57,240	57,320	80	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
88.	2	65,179	65,329	150	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
89.	3	69,924	70,114	190	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
90.	3	70,276	70,432	156	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
91.	3	70,432	70,497	65	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
92.	4,5	70,871	70,971	100	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
93.	5,5	70,971	71,086	115	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
94.	5	73,698	73,818	120	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
95.	3	74,595	74,650	55	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
96.	3,5	77,845	77,883	48	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
97.	3,5	77,880	77,900	29	L	odbijający klasy minimum B3
98.	3,5	77,904	78,037	139	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
99.	4	77,886	77,947	66	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
100.	3	78,312	78,442	130	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
101.	3,5	85,639	85,829	190	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
102.	3,5	86,626	86,746	120	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
103.	3	86,891	87,031	140	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
104.	2,5	86,922	87,042	120	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
105.	2,5	87,114	87,224	110	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
106.	3	88,555	88,690	135	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
107.	2	88,747	88,927	180	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
108.	2,5	94,194	94,299	105	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
109.	2,5	94,772	94,912	140	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
110.	4,5	94,912	94,980	70	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
111.	4,5	95,041	95,099	58	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
112.	5	100,935	101+035	100	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
113.	4	102,665	102,809	145	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
114.	5,5	102,770	102,843	79	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
115.	6	102,841	102,921	80	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
116.	5	102,802	102,833	44	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
117.	4,5	102,833	102,941	108	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
118.	3	103,791	103,916	125	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
119.	2	110,328	110,443	115	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
120.	4	131,629	131,724	95	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
61a.	5	132+176	132+186	15	P	odbijający klasy minimum B3

Lp.	wysokość zabezpieczenia [m]	początek – koniec zabezpieczenia [km proj.]		długość zabezpieczenia [m]	Strona LK 201 (L/P)	Typ ekranu
61b.	6	132+189	132+204	16	P	odbijający klasy minimum B3
61c.	5	132+203	132+258	55	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
62.	5,5	134,428	134,535	105	L	pochłaniający klasy minimum A3, B3
63.	2,5	135,194	135,374	180	P	pochłaniający klasy minimum A3, B3
64.	2	135,222	135,420	198	L	pochłaniający klasy minimum A3, B4
65.	3,5	135,416	135,548	132	P	pochłaniający klasy minimum A3, B5

Dla wariantu WNŚ zostaną zaprojektowane ekrany akustyczne o łącznej długości 7678 m, co daje powierzchnię 26767 m², a także absorbery przyszynowe w 9 lokalizacjach.

W analizie akustycznej przyjęto minimalną skuteczność tłumienia na poziomie 2 dB dla absorberów przyszynowych.

Dla zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania powinny być spełnione odpowiednie warunki izolacyjności i pochłaniania dźwięku materiałów, z których wykonane zostaną ekrany akustyczne.

Aktualne normy dotyczące drogowych urządzeń przeciwhałasowych nie określają minimalnych wymagań w zakresie izolacyjności i pochłaniania. W normach obecnie obowiązujących, tj.:

- PN-EN 1793-1:2017 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 1: Podstawowe właściwości pochłaniania dźwięku w warunkach rozproszonego pola akustycznego,
- PN-EN 1793-2:2018 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach dźwięku rozproszonego,

usunięto załącznik informacyjny klasyfikacji ekranów akustycznych dotyczący klas A (pochłanianie) i B (izolacyjność).

Niemniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować ekrany akustyczne o następujących właściwościach lub wyższych:

a) ekrany typ pochłaniające:

- wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - klasa właściwości pochłaniających $DL \alpha = \geq 12$ dB (klasa A3),
- wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - $DLR \geq 24$ dB (klasa B3),

b) ekrany typ odbijające:

- wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - $DLR \geq 24$ dB (klasa B3).

W wyniku zastosowania działań ograniczających oddziaływanie akustyczne dojdzie do znaczącej poprawy stanu klimatu akustycznego w rejonie linii kolejowej.

Odrębną analizą objęto zabudowę chronioną, zlokalizowaną na terenach zamkniętych (art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska) oraz na przyległych pasach gruntu (art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska).

Zestawienie budynków, w przypadku których zastosowano art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (źródło: analiza akustyczna stanowiąca załącznik nr 4 do ujednoliconego raportu):

Receptor	Kilometraż LK201 (wg km proj.)	Strona LK	Odległość od skrajnego toru projektowanego [m]	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres (na podstawie strony www*)
8	41+570	P	10	Dz. nr ewid. 65/10 040303_2.0009.65/10 Stronno, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	Dworcowa 1, 86-022 Stronno
9	41+655	P	8	Dz. nr ewid. 65/11 040303_2.0009.65/11 Stronno, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	Dworcowa 3, 86-022 Stronno
64	45+177	P	17	Dz. nr ewid. 304/6 040303_2.0017.304/6 Wudzyn, gmina Dobrcz, powiat bydgoski	Leśna 1, 86-022 Wudzyn
143	49+903	P	4	Dz. nr ewid. 245/1 041408_5.0020.245/1 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Dworcowa 37, 86-120 Serock
150	50+146	P	9	Dz. nr ewid. 245/4 041408_5.0020.245/4 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Kolejowa 1, 86-120 Serock
151	50+187	P	8	Dz. nr ewid. 245/5 041408_5.0020.245/5 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Kolejowa 3, 86-120 Serock
152	50+223	P	13	Dz. nr ewid. 245/6 041408_5.0020.245/6 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Kolejowa 5, 86-120 Serock
153	50+298	P	9	Dz. nr ewid. 245/8 041408_5.0020.245/8 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Kolejowa 7, 86-120 Serock
154	50+353	P	47	Dz. nr ewid. 245/10 041408_5.0020.245/10 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Kolejowa 2, 86-120 Serock
181	56+644	L	37	Dz. nr ewid. 317/2 041410_2.0018.317/2 Świekatowo, gmina Świekatowo, powiat Świecki	Dworcowa 37, 86-182 Świekatowo
196	60+031	P	16	Dz. nr ewid. 83 041410_2.0009.83	Lipienica 14, 86-182 Lipienica

Receptor	Kilometraż LK201 (wg km proj.)	Strona LK	Odległość od skrajnego toru projektowanego [m]	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres (na podstawie strony www*)
				Lipienica, gmina Świekatowo, powiat Świecki	
198	63+409	L	12	Dz. nr ewid. 260/1 041601_2.0013.260/1 Wysoka, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Błądzim 2, 89-511 Błądzim
199	63+453	L	12	Dz. nr ewid. 260/1 041601_2.0013.260/1 Wysoka, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Błądzim 3, 89-511 Błądzim
201	68+601	L	17	Dz. nr ewid. 260/5 041601_2.0013.260/5 Wysoka, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	89-512 Wysoka
220	71+098	P	15	Dz. nr ewid. 196/14 041601_2.0010.196/14 Suchom-Lisiny, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Wierzchucin 6, 89-512 Wierzchucin
221	71+121	P	31	Dz. nr ewid. 196/13 041601_2.0010.196/13 Suchom-Lisiny, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Wierzchucin 4, 89-512 Wierzchucin
222	71+095	P	59	Dz. nr ewid. 196/14 041601_2.0010.196/14 Suchom-Lisiny, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Wierzchucin 5, 89-512 Wierzchucin
223	71+159	P	15	Dz. nr ewid. 196/13 041601_2.0010.196/13 Suchom-Lisiny, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Wierzchucin 3, 89-512 Wierzchucin
247	84+137	P	8	Dz. nr ewid. 49/1 041605_2.0008.49/1 Lisiny, gmina Śliwice, powiat Tucholski	89-530 Lisiny-
248	84+272	P	15	Dz. nr ewid. 49/1 041605_2.0008.49/1 Lisiny, gmina Śliwice, powiat Tucholski	89-530 Lisiny-
249	84+352	P	10	Dz. nr ewid. 170/16 041605_2.0002.170/16 Brzozowe Błota, gmina Śliwice, powiat Tucholski	89-530 Brzozowe Błota
333	106+175	L	9	Dz. nr ewid. 51/4 220204_5.0012.51/4 Łąg Kolonia, gmina Czersk, powiat Chojnicki	Szałamaje 10, 89-652 Szałamaje
340	112+142	P	18	Dz. nr ewid. 628/1 220608_2.0010.628/1 Konarzyny, Stara Kiszewa, powiat Kościerski	83-432 Konarzyny-
343	116+387	L	23	Dz. nr ewid. 10/4 220608_2.0010.10/4 Konarzyny, Stara Kiszewa, powiat Kościerski	Konarzyny 157, 83-432 Konarzyny
344	121+223	P	8	Dz. nr ewid. 255/1 220608_2.0014.255/1 Olpuch, gmina Stara Kiszewa, powiat Kościerski	83-431 Olpuch
345	121+986	P	8	Dz. nr ewid. 177/1 220608_2.0014.177/1 Olpuch, gmina Stara Kiszewa, powiat Kościerski	83-431 Olpuch
351	125+856	P	5	Dz. nr ewid. 273/1 220608_2.0014.273/1 Olpuch, Stara Kiszewa, powiat Kościerski	Olpuch 32, 83-431 Olpuch

Receptor	Kilometraż LK201 (wg km proj.)	Strona LK	Odległość od skrajnego toru projektowanego [m]	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres (na podstawie strony www*)
352	125+948	P	12	Dz. nr ewid. 273/1 220608_2.0014.273/1 Olpuch, Stara Kiszewa, powiat Kościerski	Olpuch 33, 83-431 Olpuch
356	132+168	P	8	Dz. nr ewid. 258 220604_2.0025.258 Sarnowy, Kościerzyna, powiat Kościerski	83-423 Sarnowy-
374	77+660	P	16	Dz. nr ewid. 10/4 041601_2.0006.10/4 Małe Gacno, Cekcyn, powiat Tucholski	Małe Gacno 19, 89-505 Małe Gacno

* <https://www.targeo.pl/>

Zestawienie budynków, w przypadku których zastosowano art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (źródło: analiza akustyczna stanowiąca załącznik nr 4 do ujednoliconego raportu):

Receptor	Kilometraż LK201 (wg km proj.)	Strona LK	Odległość od skrajnego toru projektowanego [m]	Odległość od terenu kolejowego zamkniętego [m]	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres (na podstawie strony www*)
28	42+200	P	60	9	Dz. nr ewid. 163 040303_2.0009.163 Stronno, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	Dworcowa, 86-022 Stronno
169	54+598	P	15	3	Dz. nr ewid. 86/1 041410_2.0010.86/1 Lubania Lipiny, gmina Świekatowo, powiat Świecki	Lubania-Lipiny 35, 86-182 Lubania-Lipiny
282	88+926	L	14	5	Dz. nr ewid. 27 041605_2.0006.27 Lińsk, gmina Śliwice, powiat Tucholski	Lińsk 83, 89-530 Lińsk
292	94+364	P	17	6	Dz. nr ewid. 628/6 041605_2.0007.628/6 Lipowa, gmina Śliwice, powiat Tucholski	Lipowa 21, 89-530 Lipowa
293	94+787	P	19	1	Dz. nr ewid. 628/5 041605_2.0007.628/5 Lipowa, gmina Śliwice, powiat Tucholski	Lipowa 22, 89-530 Lipowa
298	95+092	L	19	8	Dz. nr ewid. 626 041605_2.0007.626 Lipowa, gmina Śliwice, powiat Tucholski	Lipowa 25, 89-530 Lipowa
341	116+236	L	3	5	Dz. nr ewid. 10/7 220608_2.0010.10/7 Konarzyny, gmina Stara Kiszewa, powiat Kościerski	Konarzyny 159, 83-432 Konarzyny
342	116+353	L	11	4	Dz. nr ewid. 10/5 220608_2.0010.10/5 Konarzyny, gmina Stara Kiszewa, powiat Kościerski	Konarzyny 158, 83-432 Konarzyny

* <https://www.targeo.pl/>

W niniejszej decyzji przewidziano pozostawienie rezerw terenu pod ewentualne zabezpieczenia w postaci np.: ekranów akustycznych i absorberów szynowych hałasu u źródła, których potrzeba posadowienia będzie zweryfikowana po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej.

Należy przewidzieć rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w formie absorberów szynowych hałasu u źródła:

Lp.	nazwa zabezpieczenia	początek – koniec zabezpieczenia		długość zabezpieczenia [m]	Liczba torów*
T1	absorber szynowy	42+429	42+536	107	2
T2	absorber szynowy	42+641	42+796	155	2
T3	absorber szynowy	42+968	43+230	262	2
T4	absorber szynowy	43+487	43+707	220	2
T5	absorber szynowy	49+418	49+777	359	2
T6	absorber szynowy	52+162	52+277	115	2
T7	absorber szynowy	60+187	60+442	255	2
T8	absorber szynowy	74+718	74+984	266	2
T9	absorber szynowy	93+070	93+180	110	3
	absorber szynowy	93+180	93+252	73	4
T10	absorber szynowy	100+873	101+060	187	2
T11	absorber szynowy	101+203	101+490	287	2
T12	absorber szynowy	103+883	104+133	250	2

* absorberów nie należy montować na rozjazdach

Ponadto, należy przewidzieć rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w formie ekranów akustycznych:

Lp.	początek – koniec rezerwy terenu (ok. km projektowanego)		Strona LK 201 (L/P)	Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ ekranu
1.	41+224	41+369	P	145	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
2.	41+796	42+103	P	308	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
3.	42+031	42+236	L	205	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
4.	42+110	42+435	P	325	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
5.	43+578	43+708	L	130	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
6.	43+701	43+903	P	202	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
7.	43+931	44+070	P	141	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3

Lp.	początek – koniec rezerwy terenu (ok. km projektowanego)		Strona LK 201 (L/P)	Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ ekranu
8.	44+384	44+484	P	100	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
9.	44+601	44+705	L	105	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
10.	44+642	44+792	P	150	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
11.	44+879	45+159	P	282	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
12.	45+800	45+865	L	71	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
13.	45+887	45+951	L	70	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
14.	45+900	46+115	P	224	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
15.	48+053	48+275	L	223	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3
16.	48+275	48+352	L	77	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
17.	49+161	49+241	P	80	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
18.	49+522	49+717	P	195	1,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
19.	50+573	50+827	L	255	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
20.	50+651	50+835	P	188	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
21.	50+854	50+901	P	47	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
22.	50+907	51+049	P	144	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
23.	54+138	54+162	P	25	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
24.	54+167	54+217	P	50	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
25.	55+328	55+479	P	155	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3
26.	56+160	56+330	P	170	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
27.	56+500	56+536	L	36	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
28.	56+533	56+628	P	95	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
29.	56+538	56+598	L	62	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
30.	56+600	56+622	L	22	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
31.	56+648	56+752	P	105	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
32.	56+782	56+897	L	115	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
33.	56+901	56+917	P	15	2,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
34.	57+578	57+703	P	125	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
35.	70+115	70+164	L	49	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
36.	70+498	70+519	L	22	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
37.	70+795	70+872	L	78	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
38.	70+922	71+139	P	117	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
39.	71+042	71+143	P	101	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
40.	71+088	71+118	L	30	5,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3

Lp.	początek – koniec rezerwy terenu (ok. km projektowanego)		Strona LK 201 (L/P)	Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ ekranu
41.	73+618	73+698	P	80	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
42.	75+116	75+451	P	335	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
43.	78+663	78+668	P	5	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
44.	78+670	78+803	P	133	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
45.	84+375	84+441	P	65	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
46.	84+448	84+612	P	165	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
47.	85+829	85+950	P	121	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
48.	85+871	85+975	L	113	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
49.	86+062	86+147	L	85	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
50.	87+975	88+081	P	105	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
51.	88+691	88+859	L	170	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
52.	89+082	89+129	L	50	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
53.	89+149	89+237	L	90	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
54.	89+209	89+314	P	105	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
55.	92+753	92+906	P	175	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
56.	95+101	95+102	L	8	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
57.	103+622	103+839	L	216	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
58.	105+605	105+700	P	95	5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
59.	106+026	106+141	P	115	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3
60.	106+160	106+258	L	95	3,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
61.	110+428	110+566	L	139	4	pochłaniający klasy minimum A3, B3
62.	123+739	123+804	P	65	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3
63.	123+802	123+872	P	70	2	pochłaniający klasy minimum A3, B3
64.	132+258	132+281	P	23	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
65.	132+283	132+334	P	51	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
66.	132+336	132+385	P	49	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
67.	132+387	132+440	P	53	4,5	pochłaniający klasy minimum A3, B3
68.	133+740	133+840	L	100	3	pochłaniający klasy minimum A3, B3

W obliczeniach akustycznych uwzględniono poprawkę ze względu na realną poprawę stanu technicznego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowego taboru.

Jak wynika z rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania

technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych (Dz. U. UE. L. z 2019 r. 1391.89), do 31 grudnia 2036 r. wszystkie wagony towarowe eksploatowane na terenie Polski muszą być zaopatrzone w kompozytowe wstawki hamulcowe.

Dotychczas stosowane klocki żeliwne, ze względu na swoją twardość i strukturę powodują powstawanie mikrouszkodzeń na powierzchni tocznej kół wagonów kolejowych. Te mikrouszkodzenia są odpowiedzialne za duży hałas toczenia. W przypadku zastosowania klocków kompozytowych, ich struktura pozwala na szlifowanie (wygładzanie) powierzchni tocznej kół, a tym samym na spokojniejszy bieg pociągu i mniejszy hałas toczenia. Zastosowanie klocków hamulcowych kompozytowych wpływa więc na ograniczenie hałasu toczenia w czasie ruchu pociągów (nie tylko w czasie hamowania).

W związku z wymogami TSI Hałas, odnoszącymi się do wymagań w zakresie ograniczania hałasu pociągów towarowych w poszczególnych krajach wyznaczono tzw. „ciche sekcje” linii kolejowych. W TSI Hałas przyjęto zmiany, zgodnie z którymi od 8 grudnia 2024 r. (data wejścia w życie rozkładu jazdy 2024/2025) tylko wagony towarowe zgodne z wymaganiami tej TSI będą mogły być eksploatowane na liniach kolejowych oznaczonych jako „ciche sekcje”. W związku z tym do tego czasu znaczna liczba wagonów towarowych eksploatowanych w Polsce będzie musiała być poddana modernizacji. Przewoźnicy kolejowi, którzy będą chcieli eksploatować swoje pojazdy w ruchu międzynarodowym, po 8 grudnia 2024 r. będą musieli dysponować taborem wyposażonym w kompozytowe wstawki hamulcowe.

Zgodnie z ogólnodostępnymi danymi zawartymi na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (<https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/15754,Mapy-cichych-sekcji-w-Unii-Europejskiej.html>), linia kolejowa nr 201 nie należy do cichej sekcji, jednakże wszystkie pociągi towarowe jadące w stronę Maksymilianowa łączyć się będą z trasą linii 131, gdzie cicha sekcja występuje. Tak więc chcąc przejechać tym odcinkiem będą musiały spełniać warunki dla cichej sekcji i będą musiały być wyposażone w cichsze, kompozytowe klocki hamulcowe.

W ww. rozporządzeniu wskazano, że wymiana żeliwnych wstawek hamulcowych na kompozytowe jest w stanie zmniejszyć hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB. Jako że przewoźnicy kolejowi mają czas na wdrożenie ww. rozporządzenia do końca 2036 r., a przedsięwzięcie może być oddane do użytkowania wcześniej, to Wnioskodawca nie przyjął maksymalnej możliwej poprawki redukującej emitowany hałas o wartości 10 dB, lecz zastosował poprawkę wynoszącą 3 dB.

Zakładając, że zaopatrzenie wszystkich wagonów towarowych w kompozytowe wkładki hamulcowe spowoduje zredukowanie mocy akustycznej źródła (pociągu towarowego) o 10 dB, to wymiana wkładek hamulcowych w 30% taboru towarowego uprawnia do zastosowania poprawki redukującej hałas o 3 dB. Poprawkę -3 dB zastosowano tylko dla taboru towarowego.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Wskazano zatem na konieczność przeprowadzenia analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego. Odpowiednim etapem do tych rozważań będzie analiza porealizacyjna.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu należy wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w ujednoliconym raporcie w następujący sposób:

Lp.	Nr receptora	Nr LK	km	strona LK 201	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres (na podstawie strony www*)
1	10	201	41+837	L	Dz. nr ewid. 69 040303_2.0009.69 Stronno, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	86-022 Stronno-
2	39	201	43+244	L	Dz. nr ewid. 7/1 040303_2.0009.7/1 Stronno, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	Leśna 11, 86-022 Stronno
3	81	201	45+523	P	Dz. nr ewid. 223/3 040303_2.0017.223/3 Wudzyn, gmina Dobrcz, powiat Bydgoski	Długa 17B, 86-022 Wudzyn
4	146	201	49+884	L	Dz. nr ewid. 299/2 041408_2.0020.299/2 Serock, gmina Pruszcz, powiat Świecki	Dworcowa 33, 86-120 Serock
5	189	201	57+019	P	Dz. nr ewid. 353/5 041410_2.0018.353/5 Świekatowo, gmina Świekatowo, powiat Świecki	Wybudowanie 3, 86-182 Świekatowo
6	215	201	70+966	L	Dz. nr ewid. 114 041601_2.0013.114 Wysoka, gmina Cekcyn, powiat Tucholski	Wysoka 60, 89-512 Wysoka
7	235	201	77+904	P	Dz. nr ewid. 5 041601_2.0006.5 Małe Gacno, gmina Cekcyn, powiat	Małe Gacno 21, 89-505 Małe Gacno

Lp.	Nr receptora	Nr LK	km	strona LK 201	Nr działki ewidencyjnej, obręb	Adres (na podstawie strony www*)
					Tucholski	
8	265	201	86+672	P	Dz. nr ewid. 233/2 041605_2.0006.233/2 Lińsk, gmina Śliwice, powiat Tucholski	89-530 Lińsk-
9	314	201	102+790	P	Dz. nr ewid. 147 220204_5.0013.147 Łąg Lipki, gmina Czersk, powiat Chojnicki	Długa 116, 89-652 Łąg
10	353	201	131+664	L	Dz. nr ewid. 310/2 220604_2.0025.310/2 Sarnowy, gmina Kościerzyna, powiat Kościerski	Sarnowy 2, 83-423 Sarnowy

Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ww. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Eksploatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują w kierunku środowiska.

W wyniku przeprowadzonej analizy dokonano identyfikacji pasm drgań generowanych przez układ torowy po zrealizowaniu inwestycji i adekwatnie do nich dobrano odcinki wrażliwe, na których konieczne będzie zastosowanie zabezpieczeń wibroizolacyjnych w postaci mat podtłuczniowych. Przedstawiono proponowane odcinki linii kolejowej, na których zastosowane zostaną zabezpieczenia wibroizolacyjne. Na tychże odcinkach maty wibroizolacyjne będą zabudowane w przekroju linii kolejowej.

Lp.	Linia kolejowa	Początek – koniec zabezpieczenia [ok. km]		Długość zabezpieczenia [m]
1.	LK201	41+255	41+318	63
2.	LK201	41+538	41+750	212
3.	LK201	41+953	42+014	61
4.	LK201	45+150	45+207	57
5.	LK201	45+490	45+553	63
6.	LK201	49+840	49+933	93
7.	LK201	50+017	50+342	325
8.	LK201	54+570	54+630	60
9.	LK201	57+253	57+330	77
10.	LK201	63+285	63+360	75
11.	LK201	63+465	63+535	70
12.	LK201	68+570	68+630	60
13.	LK201	70+900	71+375	475
14.	LK201	72+180	72+260	80
15.	LK201	159+045	159+270	225
16.	LK201	77+630	77+690	60
17.	LK201	84+180	84+250	70
18.	LK201	84+322	84+396	74
19.	LK201	88+895	88+956	61
20.	LK201	94+317	94+423	106
21.	LK201	94+469	94+623	154
22.	LK201	94+680	95+000	320
23.	LK201	95+060	95+140	80
24.	LK201	100+940	101+000	60
25.	LK201	102+798	102+918	120
26.	LK201	104+580	104+640	60
27.	LK201	106+140	106+209	69
28.	LK201	112+040	112+170	130
29.	LK201 i LK215	116+210	116+710	500
30.	LK201	125+820	125+978	158
31.	LK201	126+088	126+195	107
32.	LK201	131+628	131+697	69
33.	LK201	132+152	132+221	69
34.	LK201	134+455	134+520	65

Parametry i wymagania dla planowanych zabezpieczeń antywibracyjnych w postaci mat podtłuczniowych pod układem torowym linii kolejowej:

- do wykonania podtłuczniowych mat wibroizolacyjnych użyty zostanie materiał dopuszczony do stosowania przez PKP PLK S.A., gwarantujący trwałą elastyczność (materiał o pochodzeniu polimerowym, np. jednorodny, spieniony elastyczny poliuretan, elastomer lub ewentualnie gumowy oraz z wełny kamiennej. Nie będą stosowane materiały pochodzące z recyklingu),
- grubość podtłuczniowych mat wibroizolacyjnych powinna wynosić min. 20 mm,
- podtłuczniowe maty wibroizolacyjne powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi od tłuczni.

Modernizowana linia kolejowa będzie posiadać bezстыkową konstrukcję torów i podkładów strunobetonowych na podsypce, co zminimalizuje ewentualne niekorzystne oddziaływania wibracji. Można więc stwierdzić, iż eksploatacja linii kolejowej nie będzie powodowała zagrożenia z uwagi na generowane drgania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w swoim uzgodnieniu wskazał, że na potrzeby sporządzenia raportu oos dla planowanej inwestycji, w okresie od lutego do października 2016 r. sporządzono inwentaryzację przyrodniczą obejmującą obszar planowanej inwestycji wraz z buforem 2 x 150 m, po obu stronach linii kolejowej.

W obszarze inwentaryzacji stwierdzono występowanie 8 typów cennych siedlisk przyrodniczych. Siedliska hydrogeniczne należy zaliczyć do siedlisk najbardziej narażonych na ryzyko zniszczenia na etapie budowy i eksploatacji. Ryzyko to związane jest z możliwością zanieczyszczenia środowiska wodno-glebowego siedliska hydrogeniczne należy zaliczyć do siedlisk najbardziej narażonych na ryzyko zniszczenia na etapie budowy i eksploatacji. Ryzyko to związane jest z możliwością wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych, wykorzystywanych na etapie budowy. Są to takie siedliska jak:

- 3110 Jeziora lobeliowe,
- 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
- 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*),
- 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion, Potamion*,
- 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe)* – siedlisko priorytetowe,
- 91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis, Vaccinio uliginosi-Pinetum, Pino mugo-Sphagnetum, Sphagno girgensohnii-Piceetum* i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne)* – siedlisko priorytetowe,

Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej w granicach maksymalnego pasa przewidywanych prac (w granicach zakresu realizacji wariantu WNS) znajduje się 8 siedlisk naturalnych, a 3 znajdują się bezpośrednio lub w bliskim sąsiedztwie planowanych prac. W tabeli poniżej przedstawiono szczegółową lokalizację poszczególnych siedlisk, ich powierzchnie oraz zalecenia odnośnie minimalizacji oddziaływania.

Tabela. Siedliska przyrodnicze w granicach planowanych prac i ich bezpośrednim sąsiedztwie (oznaczone w tabeli na szaro)

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
1.	95+600 – 96+050, strona lewa/3 m od torów	Bory i lasy bagienne 91D0	17,50	0,95	5,5	0,19	1,0	Możliwe zmniejszenie powierzchni siedliska w bezpośrednim sąsiedztwie torów. Oddziaływanie może się pojawić jedynie na etapie wykonywania prac budowlanych. Będzie to oddziaływanie chwilowe. Brak oddziaływania długoterminowego. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania pośredniego długoterminowego.	Wycinka drzew będzie ograniczona do niezbędnego minimum. Siedlisko poza pasem prac zostanie oznaczone/zabezpieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy; Drzewa narażone na ryzyko uszkodzenia będą zabezpieczone poprzez wykonanie wokół pnia szalunku z desek na opaskach ze słomy, celem ostrożności pni przed uszkodzeniem przez maszyny budowlane; Bazy materiałowe i zaplecza budowy nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska;
2.	95+300 – 95+970 strona prawa/ 4 m od torów	Bory i lasy bagienne 91D0	18,50	6,15	33,2	0,15	0,8	Możliwe zmniejszenie powierzchni siedliska w bezpośrednim sąsiedztwie	Brak planowanej wycinki drzew na tym obszarze. Siedlisko poza pasem prac zostanie oznaczone/zabez-

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
								torów. Oddziaływanie może się pojawiać jedynie na etapie wykonywania prac budowlanych. Będzie to oddziaływanie chwilowe. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania pośredniego długoterminowego.	pieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy; Drzewa narażone na ryzyko uszkodzenia będą zabezpieczone poprzez wykonanie wokół pnia szalunku z desek na opaskach ze słomy, celem osłonięcia pni przed uszkodzeniem przez maszyny budowlane; Bazy materiałowe i zaplecza budowy nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska;
3.	95+850, strona prawa/14 m od torów	Torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140	0,22	0,045	20	0	0	Możliwe zmniejszenie powierzchni siedliska w bezpośrednim sąsiedztwie torów. Oddziaływanie może się pojawić jedynie na etapie wykonywania prac budowlanych. Będzie to oddziaływanie chwilowe. Nie przewiduje	Siedlisko zostanie oznaczone/zabezpieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy; Bazy materiałowe i zaplecza budowy nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska, należy zwrócić

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
								się negatywnego oddziaływania pośredniego długoterminowego.	szczególną uwagę na ryzyko wystąpienia wycieków substancji ropopochodnych.
4.	119+800 strona lewa/ 51 m od torów	Torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140	3,00	0,12	4	0	0	Możliwe zmniejszenie powierzchni siedliska w bezpośrednim sąsiedztwie torów. Oddziaływanie może się pojawić jedynie na etapie wykonywania prac budowlanych. Będzie to oddziaływanie chwilowe. Brak oddziaływania długoterminowego. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania pośredniego długoterminowego	Nie dopuścić do możliwości skażenia terenu substancjami ropopochodnymi, nie lokalizować baz materiałowych z substancjami niebezpiecznymi w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska, w celu ograniczenia ewentualnego zanieczyszczenia.
5.	120+100 strona prawa/ 100 m od torów	Torfowiska przejściowe i trzęsawiska 7140	0,16	0 (Bezpoře dno przy pasie prac, poza zakresem robót)	0	0	0	Brak, przy odpowiednim zabezpieczeniu Brak negatywnego oddziaływania pośredniego, długoterminowego.	Siedlisko poza zakresem prac. Nie dopuścić do możliwości skażenia terenu substancjami ropopochodnymi, nie lokalizować baz materiałowych z substancjami niebezpiecznymi w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska, w celu ograniczenia ewentualnego

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
									zanieczyszczenia.
6.	121+900 - 122, strona lewa	Bory i lasy bagienne 91D0	0,74	0	0	Taka sama jak w wariantach W1 i WNS.	Taka sama jak w wariantach W1 i WNS.	Brak.	Siedlisko poza zakresem prac w bezpośrednim sąsiedztwie. Oznakować/zabezpieczyć siedlisko. Nie dopuścić do możliwości skażenia terenu substancjami ropopochodnymi, nie lokalizować baz materiałowych z substancjami niebezpiecznymi.
7.	123+900 – 123+950, strona lewa/42 m od osi torów	Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami 3150	0,38	0,2	52,6	0	0	Możliwość zmniejszenia powierzchni siedliska wchodzącego w granice planowanych prac. Możliwość zanieczyszczenia zbiornika w przypadku braku odpowiednich zabezpieczeń przed zanieczyszczeniem. Oddziaływanie może się pojawić jedynie na etapie wykonywania prac budowlanych. Będzie to oddziaływanie chwilowe. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania pośredniego, długoterminowego.	Zbiornik wodny położony bezpośrednio w rejonie planowanych prac. Siedlisko zostanie oznaczone/zabezpieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy; Bazy materiałowe i zaplecza budowy nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska, należy zwrócić szczególną uwagę na ryzyko wystąpienia wycieków substancji ropopochodnych. Należy zawęzić zakres prac, aby nie ingerować

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
									bezpośrednio w zbiornik wodny.
8.	129+300, strona prawa/55 m od osi torów	Jeziora lobeliowe 3110	1,20	0 (poza zakresem robót)	0	0	0	Brak.	Siedlisko poza zakresem prac w bezpośrednim sąsiedztwie. Oznakować/zabezpieczyć siedlisko. Nie dopuścić do możliwości skażenia terenu substancjami ropopochodnymi, nie lokalizować baz materiałowych z substancjami niebezpiecznymi.
9.	129+400 – 129+550, strona lewa/ 30 m od torów	Jezioro lobeliowe 3110	4,10	0 (Bezpośrednio przy pasie prac, poza zakresem robót)	0	0	0	Brak, przy odpowiednim zabezpieczeniu Brak negatywnego oddziaływania pośredniego, długoterminowego.	Siedliska poza zakresem prac, w bezpośrednim sąsiedztwie prac. Oznakować / zabezpieczyć siedlisko Nie dopuścić do możliwości skażenia terenu substancjami ropopochodnymi, nie lokalizować baz materiałowych z substancjami niebezpiecznymi.
10.	134+950/ po obu stronach torów bezpośrednio przy torowisku	Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0	0,45	0,207	46	0,11	24	Wycięcie dużej powierzchni siedliska w granicach pasa planowanych prac budowlanych. Oddziaływanie chwilowe. Brak oddziaływania pośredniego, długoterminowego.	Wycinka drzew będzie ograniczona do niezbędnego minimum. Siedlisko poza pasem prac zostanie oznaczone/zabezpieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
									<p>i powieszenie na nich widocznej taśmy; Drzewa narażone na ryzyko uszkodzenia będą zabezpieczone poprzez wykonanie wokół pnia szalunku z desek na opaskach ze słomy, celem osłonięcia pni przed uszkodzeniem przez maszyny budowlane; Bazy materiałowe i zaplecza budowy nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska;</p>
11.	135+600 – 136+100, strona prawa/bezpośrednio przy torach	Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510	4,4	2,94	66,8	1,56	35	<p>Ponad połowa siedliska znajduje się w granicach planowanych prac. Możliwość częściowej likwidacji siedliska. Oddziaływanie chwilowe. Brak oddziaływania pośredniego, długoterminowego.</p>	<p>Siedlisko zostanie oznaczone/zabezpieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy; Bazy materiałowe i zaplecza budowy nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska; Z uwagi na znaczną powierzchnię siedliska w granicach planowanych</p>

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
									prac, przez cały okres budowy siedlisko to będzie monitorowane przez nadzór przyrodniczy, który będzie wskazywać na bieżąco możliwości minimalizacji strat, np. poprzez odpowiedni dobór dróg dojazdowych, ograniczanie prac do niezbędnego minimum, ograniczenie prac sprzętu ciężkiego, właściwe oznakowanie terenu w celu ograniczenia strat w powierzchni siedliska.
12.	135+600 – 135+950, strona lewa /bezpośrednio przy torach	Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510	0,77	0,77	100	0,25	32	Całość siedliska znajduje się w granicach planowanych prac. Możliwość całkowitej likwidacji tego siedliska. Brak oddziaływania pośredniego i długoterminowego. (po likwidacji części siedliska nie będzie dalszego długoterminowego oddziaływania, nastąpi samoczynne	Siedlisko zostanie oznaczone/zabezpieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy; Bazy materiałowe i zaplecza budowy nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska; Z uwagi na znaczną powierzchnię siedliska w granicach

Lp.	Km/odległości od torów	Nazwa/kod	Powierzchnia całkowita [ha]	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant W1 i WNS*	Powierzchnia narażona na zniszczenie [ha] wariant alternatywny W2	Powierzchnia narażona na zniszczenie %* wariant alternatywny W2	Wpływ realizacji inwestycji na siedlisko	Uwagi/Zalecenia
								zajęcie terenów przez siedlisko po zakończeniu prac).	planowanych prac, przez cały okres budowy siedlisko to będzie monitorowane przez nadzór przyrodniczy, który będzie wskazywać na bieżąco możliwości minimalizacji strat, np. poprzez odpowiedni dobór dróg dojazdowych, ograniczanie prac do niezbędnego minimum, ograniczenie prac sprzętu ciężkiego, właściwe oznakowanie terenu w celu ograniczenia strat w powierzchni siedliska.

* jeśli nie oznaczono inaczej podane dane odnoszą się jednocześnie do wariantu W1 i WNS

W przypadku wszystkich siedlisk będzie ograniczona do minimum zajętość terenu pod budowę, a tym samym niszczenie cennych przyrodniczo obszarów. Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na stan pozostałych siedlisk znajdujących się poza zakresem prowadzonych prac. Siedliska te istnieją wzdłuż funkcjonującej linii kolejowej. Nie wpływa ona negatywnie na stan siedlisk. Budowa nowego torowiska wzdłuż istniejącej linii nie będzie miała wpływu na zaburzenie stosunków wodnych, które docelowo mogłyby wpłynąć na kondycję siedlisk przyrodniczych.

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono występowanie 32 gatunków roślin chronionych i zagrożonych. Częściowo chronionych jest 12 gatunków, ochronie ścisłej podlegają 4 gatunki. Pozostałe gatunki roślin nie podlegają ochronie, jednak są na tyle rzadkie

i cenne, że zostały naniesione w trakcie inwentaryzacji. Najbardziej pospolicie występującą rośliną chronioną jest kocanka piaskowa. Najcenniejsze gatunki i rodzaje roślin to kruszczyk rdzawoczerwony, mącznica lekarska, lobelia, przygielka biała, rosiczka okrągłolistna, bagno zwyczajne, widłak jałowcowaty. W raporcie przedstawiono szczegółowe zestawienie gatunków roślin chronionych i zagrożonych, znajdujących się w granicach planowanych prac budowlanych. Większość stwierdzonych stanowisk kocanki piaskowej oznaczona została jako punkty, bez określenia powierzchni. W takich miejscach określono ilość jako 1. W kilku przypadkach, z uwagi na znaczną ilość osobników, lokalizacja została określona powierzchniowo, co dało możliwość przedstawienia powierzchni siedliska zinwentaryzowanego i będącego w zasięgu ewentualnego zniszczenia.

Tabela. Zestawienie występowania kocanki piaskowej wraz z zaleceniami

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia [ha]/powierzchnia narażona na likwidację (w przypadku liczby 1, stanowisko znajduje się w granicach planowanych prac)	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
1.	96+200/p/250	Kocanka piaskowa	1	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia powierzchni terenu z osobnikami kocanki piaskowej</p> <p>Będzie to oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe.</p> <p>Brak jest oddziaływania pośredniego oraz długoterminowego.</p> <p>Po wykonaniu prac istnieje możliwość</p>	<p>Skrzyżowanie z linią kolejową</p> <p>Niszczenie siedlisk i pojedynczych stanowisk zostanie organiczne do niezbędnego minimum, poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.</p>

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów [m]	Gatunek	Pość/powierzchnia [ha]/powierzchnia narażona na likwidację (w przypadku liczby 1, stanowisko znajduje się w granicach planowanych prac)	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
				powstania nowych dogodnych miejsc do występowania gatunki.	
2.	96+270 do 96+780/0		5,36 ha/4 ha		Niszczenie siedlisk i pojedynczych stanowisk zostanie organiczne do niezbędnego minimum, poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.
3.	91+120 do 98+360/0		2,72 ha/2,72 ha		
4.	98+550 do 10+060/0		3,68 ha/3,68 ha		
5.	101+000/l/5		1		
6.	101+100/p/15		1		
7.	104+700/p/30		1		
8.	106+400 do 107+200/0		2,71 ha/2,71ha		
9.	110+400/l/10		1		
10.	110+600/p/12		1		
11.	116+290/p/25		1		
12.	120+050/l/20		1		
13.	120+450/l/15		1		
14.	121+930/p/5		1		
15.	123+370 do 123+650/0		1,18 ha/0,96 ha		
16.	125+000 do 127+600/0		10,78 ha/10,64 ha		
17.	133+800 do 134+270/0		0,82 ha/0,5 ha		
18.	135+200/l/25		1		
19.	135+700/l/32		1		
20.	135+800/l/25		1		
21.	135+850/l/25		1		

Poniżej przedstawione zostało zestawienie pozostałych stanowisk gatunków chronionych i rzadkich. Z uwagi, iż w większości były to pojedyncze obserwacje,

nie ma możliwości określenia powierzchni dla poszczególnych gatunków znajdujących się w granicach inwentaryzacji mogących być narażonych na zniszczenie. Jedynie w przypadku większej powierzchni (kruszczyk rdzawoczerwony, borówka bagienna i bagno zwyczajne), takie wyliczenia mogły być przedstawione w tabeli. Wpływ realizacji inwestycji dotyczy wszystkich stanowisk, znajdujących się w granicy planowanych prac.

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
1	Od 95+300 do 96+100 str. prawa/ <13 m	Bagno zwyczajne i borówka bagienna	Bardzo licznie, powierzchnia siedliska 17,5 ha, powierzchnia narażona na zniszczenie 8,86 ha (50% powierzchni) (0,035 ha w przypadku wariantu alternatywnego)	Na etapie realizacji możliwość zniszczenia części powierzchni terenu ze stanowiskiem. Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.	Stanowisko zostanie oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy. Niszczenie stanowiska będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.
2.	95+600 – 96+050/str. lewa<6 m	Bagno zwyczajne borówka bagienna	Powierzchnia siedliska 16,9 ha, powierzchnia narażona na zniszczenie 0,94 ha (5,5% powierzchni) (0,072 ha w przypadku wariantu alternatywnego)	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.	Stanowisko zostanie oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy. Niszczenie stanowiska będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
3	95+620, 95+700, 95+850, str. lewa/< 6 m	Widłak jałowcowaty	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	<p>Stanowisko zostanie oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy.</p> <p>Niszczenie stanowiska będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.</p>
4.	96+060, str. prawa/8 m	Wilżyna ciemnista	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	<p>Stanowisko zostanie oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy.</p> <p>Niszczenie stanowiska będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.</p>
5	96+060, str. prawa/10 m	Turzyca nitkowata	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni</p>	<p>Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone do minimum.</p>

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
				i długoterminowy.	
6	101+010, str. lewa/ 1 m	Pięciornik piaskowy	Pojedyncza obserwacja	Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe. Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.	Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone do minimum.
7	101+130, str. prawa/17 m	Pięciornik siedmiolistowy	Pojedyncza obserwacja	Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe. Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.	Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone do minimum.
8	107+020 i 107+200, str. lewa/17 m	Wilżyna ciernista	Pojedyncza obserwacja	Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe. Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.	Stanowisko zostanie oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy. Niszczenie stanowiska będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.
9	109+810, str. prawa/ 5 m	Wyka leśna	Pojedyncza obserwacja	Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie	Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone do minimum.

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
				<p>bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	
10	118+480, str. prawa/ 46m	Mącznica lekarska	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone do minimum.
11	129+400, str. prawa/ 7 m	Traganek piaskowy	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone do minimum.
12	130+760, str. prawa/ 3 m	Traganek piaskowy	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone do minimum.
13	133+250, str. prawa/ 7 m	Kukułka plamista	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie</p>	Stanowisko zostanie oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
				<p>i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	<p>na nich widocznej taśmy.</p> <p>Niszczenie stanowiska będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.</p>
14	134+800, str. lewa/ 1 m	Pięciornik siedmiolistowy	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	<p>Nie podlega ochronie. Ograniczone będzie niszczenie stanowiska do minimum.</p>
15	134+950, str. lewa/ 25 m	Śnieżyczka przebiśnieg	Pojedyncza obserwacja	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe.</p> <p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.</p>	<p>Stanowisko zostanie oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy.</p> <p>Niszczenie stanowiska będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp, zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych.</p>
16	135+900, str. prawa/36 m	Turzycza	Pojedyncza	<p>Na etapie realizacji możliwość zniszczenia</p>	<p>Nie podlega ochronie. Niszczenie stanowiska zostanie ograniczone</p>

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
		wiosenna	obserwacja	stanowiska. Oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe. Brak znaczącego wpływu na populację gatunku na populację gatunku w sposób pośredni i długoterminowy.	do minimum.

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono 14 gatunków mszaków (164 stanowiska) w pasie 150 metrów objętych ochroną prawną. Wszystkie objęte ochroną częściową (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409). Wszystkie podlegają ochronie częściowej. Większość to gatunki częste lub bardzo częste. Ewentualne zniszczenie dotyczy głównie gatunku rokietnika pospolitego, gatunku licznie występującego w Polsce, którego ewentualne zniszczenie siedlisk nie wpłynie na stan lokalnych czy krajowych populacji.

Tabela. Zestawienie występowania rokietnika pospolitego wraz z zaleceniami

L.P.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia w granicach planowanych prac	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
1.	93+300 do 96+200/p i l/>5	Rokietnik pospolity	Powierzchnia całkowita w granicach inwentaryzacji – 1203 ha Powierzchnia narażona na zniszczenie - 177,21 ha (14,73%)	Wpływ krótko trwały i chwilowy, związany z możliwością likwidacji siedliska w trakcie wykonywania prac. Brak wpływu pośredniego i długoterminowego.	Ograniczone będzie niszczenie siedliska, uzyskane zostanie zezwolenie na derogację przez nadzór przyrodniczy, przed przystąpieniem do wykonywania prac budowlanych. Po zakończeniu prac teren przywrócony zostanie do stanu zbliżonego do stanu z przed rozpoczęcia prac.
2.	96+550 do 98+700/p i l/>5				
3.	99+500 do 100+800/p i l/>3				
4.	106+400 do 131+500/p i l/>5				
5.	134+200 do 134+850/p i l/>5				

Tabela. Zestawienie występowania pozostałych mszaków wraz z zaleceniami

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia w granicach planowanych prac	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
1.	95+550 – 96+200, strona prawa i lewa	Torfowiec frędzlowaty	Wielkość powierzchni - 31,41 ha Powierzchnia narażona na zniszczenie – 26,34 (83%) Brak oddziaływania w przypadku wariantu alternatywnego W2.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe. Brak negatywnego oddziaływania pośredniego i długoterminowego.	Stanowiska zostaną oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy. Niszczenie stanowisk będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp., zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych. Prace organizowane będą w taki sposób, aby minimalizować ryzyko spływu zanieczyszczeń na teren stanowisk Używane będą sprawne maszyny budowlane. Wszystkie prace budowlane w rejonie wskazanych stanowisk prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym.
2.	108+400, strona lewa	Torfowiec błotny	Wielkość powierzchni - 0,18 ha Powierzchnia narażona na zniszczenie – 0,016 (9%) Brak oddziaływania w przypadku wariantu alternatywnego W2.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe. Brak negatywnego oddziaływania pośredniego i długoterminowego.	Stanowiska zostaną oznaczone w terenie poprzez zastosowanie ogrodzenia z desek lub poprzez wbicie kołków i powieszenie na nich widocznej taśmy. Niszczenie stanowisk będzie ograniczone do minimum poprzez ograniczenie ilości dróg dojazdowych, lokalizacji baz materiałowych, itp., zgodnie z opinią nadzoru przyrodniczego prowadzonego podczas prowadzonych prac budowlanych. Prace organizowane będą w taki sposób, aby minimalizować ryzyko spływu zanieczyszczeń na teren stanowisk Używane będą sprawne maszyny budowlane. Wszystkie prace budowlane w rejonie wskazanych stanowisk prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym.
3.	129+400 – 129+550, str. lewa	Mokradłozka zaostrzona	Na granicy realizacji inwestycji w wariantcie proponowanym przez Wnioskodawcę (W1) i najkorzystniejszym dla środowiska (WNS). Poza zakresem prac w wariantcie alternatywnym	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe. Brak negatywnego oddziaływania pośredniego i długoterminowego	Brzeg jeziora. Pas prowadzonych prac będzie zawężony w rejonie jeziora. Teren będzie zabezpieczony przed przedostaniem się substancji niebezpiecznych, poprzez stały nadzór, brak magazynowania substancji

Lp.	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Ilość/powierzchnia w granicach planowanych prac	Wpływ realizacji inwestycji na rośliny	Uwagi/Zalecenia
			W2		niebezpiecznych w sąsiedztwie jeziora, posiadaniem sorbentów, itp. W sąsiedztwie występuje rzadki drabnik drzewkowaty (poza zakresem prac).

Na analizowanym obszarze nie stwierdzono występowania gatunków chronionych grzybów i porostów. Dotyczy to zarówno wariantu inwestycyjnego WNS, jak i alternatywnego. Jednak przed przystąpieniem do wycinki, należy skontrolować drzewa przez nadzór przyrodniczy, pod kątem wykluczenia występowania gatunków chronionych roślin i zwierząt.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono 5 gatunków bezkręgowców podlegających ochronie prawnej w pasie do 150 m. Oprócz gatunków chronionych stwierdzono występowanie 4 gatunków rzadkich, ale nie chronionych. Najczęściej spotykanym gatunkiem był motyl paż królowej w województwie pomorskim, w km 98+670/5 m, 126+420/4 m. Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Jedynie na etapie prac pojawi się oddziaływanie bezpośrednie i krótkotrwałe, związane z zajęciem fragmentu terenu w miejscu występowania motyla.

Podczas wykonanych prac terenowych wytypowano 26 stanowisk do badań ryb. Elektropułowy możliwe były do przeprowadzenia na 11 stanowiskach, przy czym gatunki chronione wykazano na 6 stanowiskach. Brak możliwości wykonania elektropułowców związany był z brakiem wody w cieku.

W czasie prac terenowych stwierdzono 4 gatunki objęte ochroną gatunkową i ujęte w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej – koza, głowacz białopłetwy, piskorz, różanka oraz 2 gatunki ryb objętych częściową ochroną gatunkową – śliz oraz piekielnica. Największa liczba stwierdzeń dotyczyła śliza (4 miejsca stwierdzeń o liczebności 124 osobników) i kozy (4 miejsca stwierdzeń o liczebności około 124 osobników). Stwierdzenia gatunków z Załącznika II: koza (6 stanowisk), różanka (2 stwierdzenie), piskorz (1 stwierdzenie), głowacz białopłetwy (2 stwierdzenia).

Tabela. Zestawienie stanowisk połowów wraz z określeniem występowania gatunków chronionych

Nazwa stanowiska	Km	Odległość min (m)	strona	Gatunki chronione	Ocena wpływu realizacji inwestycji na ryby- dotyczy wszystkich wariantów	Zagrożenia ze strony inwestycji
Niechwaszcz	107+255	3	Lewa	Tak - piskorz i śliz	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie pojawi się jedynie w trakcie wykonywania prac budowlanych i będzie miało charakter krótkotrwały. Oddziaływanie pośrednie, trwałe i długookresowe nie będzie występować po realizacji inwestycji	Negatywne oddziaływanie inwestycji w przypadku wykonywania prac w okresie tarła . Prace będą wykonywane poza okresem tarła lub pod nadzorem ichtiologicznym
Wda	109+820	1	Lewa	Tak – głowacz, koza, śliz	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie pojawi się jedynie w trakcie wykonywania prac budowlanych i będzie miało charakter krótkotrwały. Oddziaływanie pośrednie, trwałe i długookresowe nie będzie występować po realizacji inwestycji	Negatywne oddziaływanie inwestycji w przypadku wykonywania prac w okresie tarła . Prace będą wykonywane poza okresem tarła lub pod nadzorem ichtiologicznym
Struga Zimne Zdroje	112+100	108	Prawa	Tak – głowacz, koza, piekielnica, i śliz	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie pojawi się jedynie w trakcie wykonywania prac budowlanych i będzie miało charakter krótkotrwały. Oddziaływanie pośrednie, trwałe i długookresowe nie będzie występować po realizacji inwestycji	Negatywne oddziaływanie inwestycji w przypadku wykonywania prac w okresie tarła. Prace będą wykonywane poza okresem tarła lub pod nadzorem ichtiologicznym
Zbiornik bez nazwy	123+972	113	Lewa	brak	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie pojawi się jedynie w trakcie wykonywania prac budowlanych i będzie miało charakter krótkotrwały. Oddziaływanie pośrednie, trwałe i długookresowe nie będzie występować po realizacji inwestycji	Brak
Wierzyca_1	132+730	10	Lewa	Tak – koza, różanka	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie pojawi się jedynie w trakcie wykonywania prac budowlanych i będzie miało charakter krótkotrwały. Oddziaływanie pośrednie, trwałe i długookresowe nie będzie występować po realizacji inwestycji	Negatywne oddziaływanie inwestycji w przypadku wykonywania prac w okresie tarła. Prace będą wykonywane poza okresem tarła lub pod nadzorem ichtiologicznym
Wierzyca_2	135+015	17	Lewa	Tak – koza	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku Oddziaływanie bezpośrednie pojawi się jedynie w trakcie wykonywania prac budowlanych i będzie miało	Negatywne oddziaływanie inwestycji w przypadku wykonywania prac w okresie tarła. Prace będą wykonywane poza okresem tarła lub pod nadzorem

Nazwa stanowiska	Km	Odległość min (m)	strona	Gatunki chronione	Ocena wpływu realizacji inwestycji na ryby- dotyczy wszystkich wariantów	Zagrożenia ze strony inwestycji
					charakter krótkotrwały. Oddziaływanie pośrednie, trwałe i długookresowe nie będzie występować po realizacji inwestycji	ichtiologicznym

Nie przewiduje się większego negatywnego oddziaływania na populację ryb, w tym gatunków chronionych. Prace przy korytach rzek prowadzone będą poza okresem tarła ryb lub pod nadzorem ichtiologicznym, który potwierdzi możliwość wykonywania prac przy korycie w okresie tarła. Bazy materiałowe nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie cieków, używany będzie sprawny technicznie sprzęt budowlany. Dodatkowo sprzęt budowlany będzie zaopatrzone w sorbenty, które będą użyte natychmiast w przypadku pojawienia się niebezpieczeństwa skażenia gruntu.

W trakcie prac nie będzie zmieniany reżim oraz przepływ wód w ciekach, w związku z czym brak będzie znaczącego, negatywnego oddziaływania na ryby.

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono 13 gatunków płazów i gadów objętych ochroną prawną. Wśród gatunków wymienionych w załączniku II bądź IV Dyrektywy Siedliskowej zinwentaryzowano 4 gatunki: kumaka nizinnego, traszkę grzebieniastą, jaszczurkę zwinkę oraz żabę moczarową. Pod względem ilości najwięcej stwierdzono żab z grupy zielonych, żab trawnych i ropuch szarych oraz jaszczurki zwinki, padalca, żmiji zygzakowatej. Średnio często spotykane były kumaki nizinne, natomiast rzadki gatunek to traszka grzebieniasta. Na podstawie wyników inwentaryzacji można stwierdzić, iż płazy migrują przez istniejącą linię kolejową, o czym świadczą obserwacje migracji płazów dokonane w sezonie jesiennym 2016 r. i wiosennym 2016 r. Linia kolejowa nie stanowi bariery ograniczającej migrację płazów. Nie stwierdzono martwych osobników na torach, jednak duża śmiertelność płazów widoczna była na pobliskich drogach przy linii kolejowej. Poniżej przedstawiono zestawienie miejsc występowania płazów oraz miejsc ich migracji, zgodnie z wynikami inwentaryzacji.

Tabela. Miejsca występowania płazów i gadów w rejonie planowanych

Lp	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Zagrożenia ze strony inwestycji/powierzchnia siedliska	Wpływ realizacji inwestycji na herpetofaunę	Szlak migracji (szlaki migracji takie same dla wszystkich analizowanych wariantów)
1.	97+100 – 97+200/>0 m	Jaszczurka zwinka	Czasowa utrata fragmentu obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania. Powierzchnia siedliska 0,46 ha, w granicach wariantu W1, WNS 100% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 40%. Mniejsze zagrożenie w przypadku wariantu alternatywnego W2 z uwagi na mniejszą powierzchnię zajętości.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe. Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich we wszystkich analizowanych wariantach.	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.
2.	98+000 – 98+100/>0 m	Jaszczurka zwinka	Czasowa utrata fragmentu obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania. Powierzchnia siedliska 0,46 ha, w granicach wariantu W1, WNS 83% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 24%. Mniejsze zagrożenie w przypadku wariantu alternatywnego W2 z uwagi na mniejszą powierzchnię zajętości.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich.	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.
3.	104+400/str.p/>60 m	Kompleks żab zielonych	Stanowiska płazów poza zakres planowanych prac. Brak zagrożenia ze strony inwestycji. Ogrodzenie w postaci tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych będzie realizowane w przypadku wszystkich wariantów na czas realizacji robót budowlanych.	Oddziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego.	104+000 – 104+600 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych. Fragment na granicy planowanych prac ogrodzić płotem, w celu ograniczenia możliwości zasypania siedliska.
4.	105+400/str.p/>2 m i 63 m	Kompleks żab zielonych, kumak nizinny	Utrata fragmentu siedliska płazów bezpośrednio przy torach kolejowych o powierzchni ok. 0,045 ha (100%) w wariantcie W1, WNS. W przypadku wariantu alternatywnego W2 powierzchnia zniszczenia wynosi ok. 54%. Drugie siedlisko znajduje się poza granicami planowanych prac we wszystkich wariantach. Mniejsze zagrożenie w przypadku wariantu alternatywnego W2 z uwagi na mniejszą powierzchnię zajętości. Tymczasowe wygrodzenia w postaci płotków herpetologicznych które będą	Możliwość utrudnienia migracji we wszystkich analizowanych wariantach. Czasowa likwidacja siedliska płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Po zakończeniu prac istnieje możliwość ponownego zasiedlenia terenu przy torach kolejowych.	105+700 – 106+100 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.

Lp	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Zagrożenia ze strony inwestycji/powierzchnia siedliska	Wpływ realizacji inwestycji na herpetofaunę	Szlak migracji (szlaki migracji takie same dla wszystkich analizowanych wariantów)
			realizowane w przypadku wszystkich wariantów na czas realizacji robót budowlanych.		
5.	105+800/str.l/ >44 m	Kompleks żab zielonych, żaba trawna	Siedlisko częściowo w zakresie planowanych prac. Powierzchnia siedliska 0,45 ha, w granicach wariantu W1, WNS znajduje się 35%, w granicach wariantu alternatywnego W2 13%. Mniejsze zagrożenie w przypadku wariantu alternatywnego W2 z uwagi na mniejszą powierzchnię zajętości. Płatki herpetologiczne będą realizowane w przypadku wszystkich -wariantów na czas realizacji robót budowlanych.	<p>Odziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariacie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2).</p> <p>Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.</p> <p>Po zakończeniu prac istnieje możliwość ponownego zasiedlenia terenu przy torach kolejowych.</p>	105+700 – 106+100 na całej długości będą postawione tymczasowe płatki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.
6.	106+350/str.l/ 10 m	Kompleks żab zielonych	Jedno stanowisko w granicach prac o powierzchni 0,047 ha – 100% w przypadku wariantu W1, WNS i alternatywnego W2. W przypadku konieczności likwidacji siedliska przed przystąpieniem do prac należy przenieść płazy znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie torów. Zagrożenie ze strony inwestycji takie samo we wszystkich -wariantach.	<p>Odziaływanie bezpośrednie w przypadku konieczności likwidacji stanowiska zarówno w wariacie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2).</p> <p>Po zakończeniu prac stanowisko może zostać ponownie zasiedlone przez płazy</p> <p>Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.</p>	106+100 do 106+500 na całej długości będą postawione tymczasowe płatki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.
7.	107+300/0 m	Kompleks żab zielonych	<p>Szlak migracji wzdłuż rz. Niechwaszcz</p> <p>Możliwość czasowego ograniczenia przemieszczania się zwierząt wzdłuż cieku na etapie prac przy obiekcie.</p> <p>Czasowa likwidacja siedliska o powierzchni 0,063 ha dla wariantu W1, WNS (100%) i 10% dla wariantu alternatywnego W2. Zagrożenie ze strony inwestycji mniejsze w przypadku wariantu alternatywnego W2.</p>	<p>Odziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariacie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2).</p> <p>Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.</p> <p>Przystosowanie obiektu na rzece do pełnienia funkcji przejścia dla średnich zwierząt ułatwi migrację płazów wzdłuż</p>	107+200 – 107+350 na całej długości będą postawione tymczasowe płatki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.

Lp	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Zagrożenia ze strony inwestycji/powierzchnia siedliska	Wpływ realizacji inwestycji na herpetofaunę	Szlak migracji (szlaki migracji takie same dla wszystkich analizowanych wariantów)
				koryta.	
8.	109+000 – 109-100/0 m	Jaszczurka zwinka	Czasowa utrata niewielkiego obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania. Powierzchnia siedliska 0,46 ha, w granicach wariantu W1, WNS 75% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 62%. Zagrożenie ze strony inwestycji porównywalne we wszystkich wariantach.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich we wszystkich analizowanych wariantach.	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.
9.	119+500 – 119+600/0 m	Jaszczurka zwinka	Czasowa utrata niewielkiego obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania. Powierzchnia siedliska 0,46 ha, w granicach wariantu W1, WNS 95% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 63%. Zagrożenie ze strony inwestycji mniejsze niż w przypadku wariantu alternatywnego W2.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich we wszystkich analizowanych wariantach.	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.
10.	120+220 – 120+400/0 m	Jaszczurka zwinka	Czasowa utrata fragmentu obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania. Powierzchnia siedliska 0,92 ha, w granicach wariantu W1, WNS 85% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 52%. Zagrożenie ze strony inwestycji mniejsze niż w przypadku wariantu alternatywnego W2.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich we wszystkich analizowanych	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.

Lp	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Zagrożenia ze strony inwestycji/powierzchnia siedliska	Wpływ realizacji inwestycji na herpetofaunę	Szlak migracji (szlaki migracji takie same dla wszystkich analizowanych wariantów)
				wariantach.	
11.	123+900/siedlisko str.p/>60 m	Kompleks żab zielonych, ropucha szara, żaba moczarowa, żaba trawna,	<p>Stanowisko o powierzchni 0,49 ha w granicach planowanych prac ok. 30%.</p> <p>Poza zakresem prac w przypadku wariantu alternatywnego W2.</p> <p>Duża ilość martwych osobników na drodze przecinającej tory.</p> <p>Płotki herpetologiczne będą realizowane w przypadku wszystkich wariantów na czas realizacji robót budowlanych.</p>	<p>Odziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2).</p> <p>Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.</p> <p>Zakres prac należy zawęzić tak, aby nie było konieczności ingerencji w stanowisko płazów. Prace w sąsiedztwie stanowiska prowadzić pod nadzorem herpetologicznym.</p>	123+800 – 124+000 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.
12.	127+600 – 127 + 900	Szlak migracji płazów Kumak nizinny, żaby zielone	<p>Stanowiska płazów po obu stronach linii kolejowej, poza zakresem prac.</p> <p>Brak zagrożenia ze strony inwestycji.</p> <p>Płotki herpetologiczne będą realizowane w przypadku wszystkich -wariantów na czas realizacji robót budowlanych.</p>	<p>Odziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2).</p> <p>Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.</p>	127+600 – 127+900 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.
13.	128+600 – 128+700/str.l./ >40 m	Jaszczurka zwinka	<p>Czasowa utrata niewielkiego obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania.</p> <p>Powierzchnia siedliska 0,46 ha, w granicach wariantu W1, WNS 10% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 0%. Brak zagrożenia w przypadku wariantu alternatywnego W2.</p>	<p>Brak znaczącego wpływu na populację gatunku.</p> <p>Odziaływanie bezpośrednie i chwilowe związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2).</p> <p>Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich.</p>	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.
14.	129+400/ str.l./ 40 m, str.p/65 m	Kompleks żab zielonych	<p>Dwa stanowiska po obu stronach linii kolejowej, poza zakres planowanych prac.</p> <p>Brak zagrożenia ze strony inwestycji.</p> <p>Płotki herpetologiczne będą realizowane w przypadku wszystkich -wariantów na czas realizacji robót budowlanych.</p>	<p>Odziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2).</p> <p>Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich</p>	129+200 – 129+600 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.

Lp	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Zagrożenia ze strony inwestycji/powierzchnia siedliska	Wpływ realizacji inwestycji na herpetofaunę	Szlak migracji (szlaki migracji takie same dla wszystkich analizowanych wariantów)
				analizowanych wariantach.	
15.	130+400 – 130+500/str.p/16 m	Jaszczurka zwinka	Czasowe zniszczenie fragmentu obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania. Powierzchnia siedliska 0,46 ha, w granicach wariantu W1, WNS 84% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 33%. Zagrożenie w przypadku wariantu alternatywnego W2 mniejsze niż w przypadku wariantu W1 i WNS.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich we wszystkich analizowanych wariantach.	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.
16.	132+300/str.l/>90m	Kompleks żab zielonych, ropucha szara, traszka zwyczajna	Stanowisko poza zakresem prac. Brak zagrożenia ze strony inwestycji.	Oddziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.	131+900 – 132+550 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.
17.	132+800 - 133+200./str.p/>43 m, str.l/>100 m	Kompleks żab zielonych, ropucha szara, żaba trawna	Stanowiska po obu stronach linii kolejowej, poza zakresem prac. Brak zagrożenia ze strony inwestycji Na drodze lokalnej w km 132+900 duża ilość martwych osobników rozjechanych przez samochody. Płotki będą realizowane w przypadku wszystkich wariantów na czas realizacji robót budowlanych.	Oddziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.	132+550 do 133+300 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.
18.	133+900/str.p/133 m	Traszka grzebieniasta, kompleks żab zielonych	Stanowisko poza zakresem prac. Brak zagrożenia ze strony inwestycji. Płotki będą realizowane w przypadku wszystkich wariantów.	Oddziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.	133+900 – 134+200 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.

Lp	Km/strona LK/odległość od torów	Gatunek	Zagrożenia ze strony inwestycji/powierzchnia siedliska	Wpływ realizacji inwestycji na herpetofaunę	Szlak migracji (szlaki migracji takie same dla wszystkich analizowanych wariantów)
19.	134+500 – 134+700/>0m	Jaszczurka zwinka	Czasowa utrata niewielkiego obszaru występowania. Po zakończeniu prac teren może być wykorzystywany jako miejsce żerowania. Powierzchnia siedliska 1,13 ha, w granicach wariantu W1, WNS 26% powierzchni, w granicach wariantu alternatywnego W2 53%.	Brak znaczącego wpływu na populację gatunku. Odziaływanie bezpośrednie i chwilowe związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak oddziaływań długoterminowych i pośrednich we wszystkich analizowanych wariantach.	Brak szlaku migracji przecinanego przez linię kolejową.
20.	135+650/obie strony	Szlak migracji płazów	Stawy, jeziora, miejsca żerowania płazów bo obu stronach torów. Płotki będą realizowane w przypadku wszystkich -wariantów.	Odziaływanie chwilowe i bezpośrednie, związane z możliwością czasowego utrudnienia migracji płazów zarówno w wariantcie (W1), (WNS) oraz alternatywnym (W2). Brak zagrożenia na pośredniego i długoterminowego we wszystkich analizowanych wariantach.	135+600-135+700 na całej długości będą postawione tymczasowe płotki herpetologiczne na czas realizacji robót budowlanych.

Oprócz wskazanych miejsc w tabeli powyżej, na etapie przygotowań do inwentaryzacji, wskazane zostały miejsca przyrodniczo cenne, ze względu na występowanie płazów. Pomimo, że w trakcie inwentaryzacji nie wskazano występowania tam poszczególnych gatunków płazów, można przyjąć, że miejsca te są lub mogą być atrakcyjne dla płazów w późniejszym okresie. Dodatkowo, zachowując zasadę przeczności, szlakami migracji są lub mogą być wszystkie cieki przekraczane przez linię kolejową. Dlatego też, gdy istniała taka możliwość obiekty te zostały przystosowane do możliwości wykorzystania przez płazy.

Zgodnie ze wskazaniami zawartymi w „Warunkach technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych” konstrukcja linii kolejowej 201, z uwagi na zachowanie 5 cm przerwy pomiędzy górną powierzchnią podsypki a dolną płaszczyzną stopki szyn, zapewni możliwość swobodnego przemieszczania się płazów i gadów w poprzek linii. Poniżej przedstawiono miejsca występowania szlaków migracji płazów na linii kolejowej 201, od około km:

- 96+000 do 96+300,

- 104+000 do 104+600,
- 105+700 do 106+100,
- 106+100 do 106+500,
- 107+200 do 107+350,
- 123+800 do 124+000,
- 127+600 do 127+900,
- 129+200 do 129+600,
- 131+900 do 132+550,
- 132+550 do 133+300,
- 133+900 do 134+200,
- 135+600 do 135+700.

Dodatkowo wskazuje się na konieczność przystosowania obiektów na ciekach do pełnienia funkcji przejść dla płazów. Przystosowanie realizowane będzie poprzez pozostawienie strefy dostępnej dla zwierząt pomiędzy korytem cieku a ścianami obiektu. Strefa dostępna dla płazów powinna mieć szerokość minimum 40 cm i pokryta gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody. Poniżej zestawienie obiektów w około km:

- 100+787, przepust,
- 105+770, przepust kolejowy i przepust na drodze równoległej,
- 106+345, przepust,
- 107+282, most kolejowy,
- 108+260, przepust,
- 109+850, most kolejowy,
- 112+107, most kolejowy,
- 132+783, most kolejowy,
- 135+055 most kolejowy.

Największe zagrożenie dla batrachofauny może pojawić się w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Związane to będzie m.in. z możliwością uwięzienia płazów w rowach bądź studzienkach, rozjechanie podczas poruszania się sprzętu budowlanego w sąsiedztwie siedlisk płazów bądź ich szlaków migracji, z możliwością zasypywania miejsc ich występowania, wykorzystywania zbiorników wodnych na terenie budowy, jako miejsca rozrodu płazów, etc. Dlatego też zaproponowano w składzie nadzoru przyrodniczego herpetologia, którego zadaniem byłaby kontrola placu budowy oraz stosowanie odpowiednich środków zabezpieczających.

Na etapie realizacji inwestycji zostaną zabezpieczone płotkami herpetologicznymi wszystkie stanowiska występowania płazów znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prac. Należy przyjąć miejsca grodzień: 96+000-96+300, 104+000-104+600, 105+700-106+100, 106+100 – 106+500, 107+200-107+350, 123+800-124+000, 127+600–127+900, 129+200-129+600, 131+900–132+550, 132+550–133+300, 133+900–134+200, 135+600–135+700.

W związku z powyższym, nadzór przyrodniczy przed przystąpieniem do realizacji prac budowlanych, będzie takie miejsca sprawdzał, wyznaczał oraz zabezpieczał z odpowiednim wyprzedzeniem.

Teren budowy zostanie zabezpieczony przed możliwością przedostania się herpetofauny, poprzez montaż szczelnych ogrodzeń tymczasowych w postaci płotków herpetologicznych. Wygrodenia będą montowane w rejonie aktualnych robót ziemnych. Do budowy płotków herpetologicznych należy użyć materiału odpornego na czynnik UV (np. agrotkanina, geotkanina, folia budowlana) lub siatka o oczkach mniejszych niż 0,5 cm x 0,5 cm. Grodzenie na drewnianych palikach mocno osadzonych w ziemi powinno mieć wysokość minimum około 60 cm ponad grunt i około 30 cm materiału trwale wkopanego w ziemię. Płotki powinny być nieznacznie nachylone na zewnątrz ogrodzenia, także górna krawędź (minimum 10 cm) materiału powinna być wywinięta w tym kierunku pod kątem 45 stopni. Zakończenie tymczasowego grodzenia należy wykonać w kształcie litery „U”. Wszystkie prace związane z tymczasowym grodzeniem należy prowadzić pod nadzorem specjalisty z zakresu herpetologii.

Wśród spotykanych na analizowanym odcinku ssaków dominują ssaki kopytne – sarny i jelenie. Kolejnym najczęściej spotykanym gatunkiem są dziki. Najrzadziej występują gatunki wymienione w załączniku Dyrektywy Siedliskowej (załącznik II): wydra i bóbr.

Tabela. Zestawienie wyników przeprowadzonej inwentaryzacji w zakresie stwierdzeń gatunków ssaków chronionych dla analizowanych wariantów (powierzchnie od km 37+100 do 72+500 dotyczą wariantów)

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji	Uwagi/Zalecenia
1.	39+400/0 m	Wydra	Pojedyncza obserwacja/powierzchnia narażona na zniszczenia 0,088 ha (13%), powierzchnia siedliska 0,677 ha (wszystkie warianty)	Bezpośredni, krótkoterminowy, po zakończeniu realizacji nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia w rejonie koryta rzeki we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.	Nora wydry przy korycie rzeki Kotomierzycy we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2. Z uwagi na charakter nocnej aktywności odstraszenie osobników w trakcie prac w porze dziennej

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji	Uwagi/Zalecenia
					będzie niewielkie.
2.	54/900/p/200	Jeż wschodni	Pojedyncza obserwacja - żerowisko/poza zakresem prac.	Możliwość płoszenia osobników w trakcie prac budowlanych – oddziaływanie chwilowe i krótkotrwałe we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2. Brak wpływu stałego, krótko i długo okresowego we wszystkich analizowanych wariantach.	Brak zagrożeń, obserwacja poza zakresem prac we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2. Brak zalecań.
3.	57+000/p/120	Bóbr	Pojedyncza obserwacja – ślady żerowania/powierzchnia 1,42 ha – siedlisko poza zakresem prac (wszystkie warianty).	Możliwość płoszenia osobników w trakcie prac budowlanych – oddziaływanie chwilowe i krótkotrwałe we wszystkich analizowanych wariantach (W1), (WNS) oraz (W2). Brak innego typu oddziaływań we wszystkich analizowanych wariantach.	Obserwacja poza pasem prac, jednak istnieje możliwość pojawienia się osobników bobra bezpośrednio przy torach przy korycie rzeki Kręgiel we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.
4.	59+800/l/105	Bóbr	Pojedyncza obserwacja – ślady żerowania/siedlisko o powierzchni 8,59 ha, w granicach prac 1,85 ha (21%) (wszystkie warianty).	Możliwość płoszenia osobników w trakcie prac budowlanych – oddziaływanie chwilowe i krótkotrwałe we wszystkich analizowanych wariantach (W1), (WNS) oraz (W2). Brak innego typu oddziaływań we wszystkich analizowanych wariantach.	Obserwacja poza pasem prac, jednak istnieje możliwość pojawienia się osobników bobra bezpośrednio przy torach przy korycie Potoku Młyńskiego we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.
5.	75+610/l/30	Kret	Pojedynczy osobnik (martwy) we wszystkich analizowanych wariantach.	Brak oddziaływań we wszystkich-analizowanych wariantach.	Martwy osobnik na drodze przy skrzyżowaniu z linią kolejową we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.
6.	108+150/p/200	Bóbr	Pojedyncza obserwacja – ślady żerowania/powierzchnia siedliska 0,67 ha, w granicach prac 0,18 ha (25%) – dla wszystkich wariantów.	Możliwość płoszenia osobników w trakcie prac budowlanych – oddziaływanie chwilowe i krótkotrwałe we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2. Brak innego typu oddziaływań we wszystkich analizowanych wariantach.	Obserwacja poza pasem prac, w rejonie jeziora Skrzyńki Małe we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.
7.	109+350/0 m	Wydra	Pojedyncza obserwacja na torach w wszystkich analizowanych	Możliwość płoszenia osobników w trakcie prac budowlanych – oddziaływanie chwilowe i krótkotrwałe	Z uwagi na charakter nocnej aktywności odstraszenie osobników będzie

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji	Uwagi/Zalecenia
			wariantach.	we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2. Na etapie eksploatacji możliwość utrudnienia przemieszczania się przez tory.	niewielkie we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.
8.	120+350/p/5 m	Wydra	Pojedyncza obserwacja w rejonie torów we wszystkich analizowanych wariantach.	Możliwość płoszenia osobników w trakcie prac budowlanych – oddziaływanie chwilowe i krótkotrwałe we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2. Na etapie eksploatacji możliwość utrudnienia przemieszczania się przez tory.	Z uwagi na charakter nocnej aktywności odstraszenie osobników będzie niewielkie we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.

Pozostałe gatunki pospolitych ssaków występujących w rejonie linii kolejowej to głównie sarna, jeleń, lis i zając. Oddziaływanie na te gatunki wiąże się przede wszystkim z etapem prowadzenia prac budowlanych, będzie zatem bezpośrednie i chwilowe. Przewiduje się odstraszenie z powodu hałasu. Nie będzie ono miało zasadniczego znaczenia, zwierzęta będą mogły się oddalić poza zasięg oddziaływania.

Analizowany odcinek linii kolejowej przecina dwa korytarze ekologiczne migracji ssaków wchodzące do strefy Północnego Korytarza Ekologicznego. Korytarze ekologiczne zmniejszają izolację obszarów cennych przyrodniczo, zapewniają ich ciągłość oraz umożliwiają migrację i wymianę genów między populacjami zwierząt. Linia kolejowa przecina korytarz ekologiczny w województwie pomorskim GKPn-16 Bory Tucholskie – od km ok. 71+400 do 101+200 i od 105+500 do 131+400.

Tabela Zestawienie odcinków charakteryzujących się wzmożoną obecnością ssaków na przecięciu z linią kolejową nr 201 na analizowanym odcinku

Lp.	km od	km do	Nazwa polska	Nazwa łacińska
1.	81+435	87+993	Jeleń (europejski)	<i>Cervus elaphus</i>
			Lis (pospolity)	<i>Vulpes vulpes</i>
			Sarna	<i>Capreolus capreolus</i>
			Zając szarak	<i>Lepus capensis</i>
2.	112+565	130+156	Dzik	<i>Sus scrofa</i>
			Jeleń (europejski)	<i>Cervus elaphus</i>

Lp.	km od	km do	Nazwa polska	Nazwa łacińska
			Sarna	<i>Capreolus capreolus</i>
			Wydra	<i>Lutra lutra</i>

Wśród cenniejszych korytarzy migracyjnych należy wymienić korytarz migracyjny (Odry - Sarnowy) (km ok. 112,565-130,156) – główny korytarz migracyjny na terenach leśnych Borów Tucholskich ze stałą i intensywną migracją zwierząt na całym odcinku. Niemal połowa odcinka od strony zachodniej graniczy z Wdzydzkim Parkiem Krajobrazowym.

W zakresie nietoperzy na analizowanym odcinku linii kolejowej stwierdzono 9 gatunków, przy czym dominującymi gatunkami były: borowiec wielki, karlik większy i karlik malutki oraz mroczek późny. Gatunkami, których liczebność była najniższa były gacek brunatny oraz karlik drobny. Aktywność jak i różnorodność gatunkowa nietoperzy na poszczególnych punktach nasłuchowych była zmienna. Wszystkie zinwentaryzowane gatunki należą do gatunków wymienionych w załączniku II bądź IV Dyrektywy Siedliskowej: z Załącznika II – mopek; z Załącznika IV – borowiec wielki, borowiaczek, karlik większy, karlik malutki, karlik drobny, mroczek późny, mroczek posrebrzany oraz gacek brunatny. Są to równocześnie gatunki objęte ścisłą ochroną prawną w Polsce.

Tabela. Miejsca występowania nietoperzy w rejonie planowanych prac dla wariantów (od km 37+100 do km 72+500, oddziaływanie oraz powierzchnie takie samo w wariantach)

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
1.	38+650/0m	Borowiec wielki, karlik malutki, mopek, karlik większy, mroczek późny	Licznie/ Powierzchnia występowania – 7,04 ha, w granicach prac 1,99 ha (28%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Bezpośredni, krótkoterminowy, Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Szlak migracji nietoperzy wzdłuż linii kolejowej. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
2.	41+580/str.I/22 m	Nieoznaczony	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia występowania 0,4 ha w całości w granicach planowanych prac. Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	W przypadku prac na obiekcie możliwość płoszenia osobników, oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego	Szlak migracji nietoperzy wzdłuż linii kolejowej. Miejsce odpoczynku w obiekcie. W obiekcie stanowiącym schronienie nietoperzy nie będą prowadzone prace w okresie 30 września - 1 kwiecień,

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
				zasiedlenia.	w okresach z temperaturą poniżej 10°C lub prace prowadzić pod nadzorem chiropterologa. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
3.	42+500/str.p/22 m	Nieoznaczony	Pojedyncza obserwacja/ Powierzchnia 0,14 ha, w granicach planowanych prac 0,1 ha (71%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Bezpośredni, krótkoterminowy, Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Miejsce odpoczynku nietoperzy, poza zakres planowanych prac. Szlak migracji nietoperzy w poprzek linii kolejowej. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
4.	50+230/str.l/24 m	Nieoznaczony	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 0,28 ha, w granicach planowanych prac 0,21 ha (75%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Brak prowadzonych prac w budynku - brak wpływu.	Miejsce odpoczynku w budynku mieszkalnym. Brak zaleceń.
5.	54+900/0 m	Mroczek późny, nieoznaczony, karlik większy, karlik malutki, mopek, borowiec wielki, mroczek posrebrzany, nocek nieoznaczony	Licznie/ Powierzchnia 5,75 ha, w granicach planowanych prac 1,78 ha (30%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Bezpośredni, krótkoterminowy, Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Szlak migracji nietoperzy w poprzek linii kolejowej między km 54+800 – 55+000. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
6.	60+560/0 m	Nocek nieoznaczony, karlik większy, borowiec wielki, karlik malutki, nieoznaczony, mroczek późny,	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac 3,01 ha (42%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Bezpośredni, krótkoterminowy. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
7.	63+200 - 63+550 Wzdłuż linii kolejowej	Mroczek późny, karlik malutki, nieoznaczony, borowiec wielki, karlik większy,	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac 3,43 ha (48%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Brak prowadzonych prac w budynku - brak wpływu.	Godowisko. Ślady bytności nietoperzy w budynkach przy linii kolejowej. Szlak migracji wzdłuż linii.
8.	65+850/0 m	Nieoznaczony, karlik malutki,	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach	Bezpośredni, krótkoterminowy,	Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
		borowiaczek, borowiec wielki, karlik malutki, karlik drobny, mroczek posrebrzany,	planowanych prac 1,87 ha (26%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
9.	67+900/0m	Karlik większy, borowiec wielki, mroczek późny, karlik większy, karlik malutki, borowiaczek	Licznie/Licznie / powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac 2,58 ha (36%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Bezpośredni, krótkoterminowy, Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Korytarz komunikacyjny. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
10	69+400/0m	Karlik większy, borowiec wielki, mroczek późny, karlik większy, karlik malutki, nieoznaczone.	Licznie/ powierzchnia 5,34 ha, w granicach planowanych prac 3,19 ha (60%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Bezpośredni, krótkoterminowy, Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Korytarz komunikacyjny; Szlak migracji w km 69+350 – 69+500 Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
11	71+630/0m	Karlik większy, borowiec wielki, mroczek późny, karlik malutki, nieoznaczone.	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac 3,82 ha (54%). Powierzchnia taka sama we wszystkich wariantach.	Bezpośredni, krótkoterminowy. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
12	76+000/0m	Nieoznaczony, nocek nieoznaczony, karlik większy, borowiec wielki, mroczek późny, karlik malutki, mopek, gacek brunatny,	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNŚ – 1,24 ha (17%) W2 – 0,71 ha (10%)	Bezpośredni, krótkoterminowy we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNŚ oraz W2.
13	82+050/str.1/3 m	Mroczek posrebrzany, mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy karlik malutki, nocek,	Licznie/ powierzchnia 0,92 ha, w granicach planowanych prac W1, WNŚ – 0,89 ha (96%) W2 – 0,68 ha (73%)	Bezpośredni, krótkoterminowy we wszystkich-analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują.	Godowisko. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach W1,

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
				Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	WNS oraz W2 .
14	91+430/0m	Mopek, mroczek posrebrzany, mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy karlik malutki, nocek, borowiaczek	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS – 0,24 ha (3,5%) W2 – 0,13 ha (1,8%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.
15	94+350/str.p/27m	Mroczek późny	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 0,28 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS – 0,28 ha (100%) W2 – 0,05 ha (18%)	W przypadku prac w budynku możliwość płoszenia osobników, oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Ponadto w sąsiedztwie obiektów zlokalizowanych w km 94+350 (budynek mieszkalny jednorodzinny, budynek dworca, budynków gospodarstw rolnych) przewidziane jest prowadzenie prac związanych z budową torów wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz budową chodnika do budynku stacyjnego. Z uwagi na możliwe pogorszenie dostępności budynków w wyniku prowadzonych prac budowlanych w rejonie tego km, po ich zakończeniu, proponuje się wprowadzenie działań kompensacyjnych wskazanych w rozdz. 15.4. raportu ooś (propozycje działań kompensacyjnych w odniesieniu do chiropterofauny).	Miejsce odpoczynku. Budynek przy linii kolejowej. W obiekcie stanowiącym schronienie nietoperzy nie będą prowadzone prace w okresie 30 września - 1 kwiecień, w okresach z temperaturą poniżej 10°C lub prace prowadzić pod nadzorem chiropterologa we wszystkich analizowanych wariantach W1, WNS oraz W2.
16	94+800 – 94+900/str.p/>30 m	Mroczek późny, nieoznaczony	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 0,88 ha, w granicach planowanych prac W1,	W przypadku prac w budynku możliwość płoszenia osobników, oddziaływanie bezpośrednie	Miejsce odpoczynku, 2 budynki przy linii kolejowej. Szlak migracji wzdłuż torów na odcinku od km 94+800 –

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
			WNS – 0,88 ha (100%) W2 – 0,15 ha (17%)	i chwilowe we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Ponadto w sąsiedztwie obiektów zlokalizowanych w km 94+800 – 94+900 (budynek mieszkalny jednorodzinny, budynek dworca, budynków gospodarstw rolnych) przewidziane jest prowadzenie prac związanych z budową torów wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz budową chodnika do budynku stacyjnego. Spośród budynków sąsiadujących z linią kolejową we wskazanym kilometrażu, przewiduje się rozbiórkę jedynie dwóch garaży zlokalizowanych w km 94+800. Z uwagi na możliwe pogorszenie dostępności budynków w wyniku prowadzonych prac budowlanych w rejonie km 94+800-94+900, po ich zakończeniu, proponuje się wprowadzenie działań kompensacyjnych wskazanych w rozdz. 15.4. raportu oos (propozycje działań kompensacyjnych w odniesieniu do chiropterofauny).	95+000. W obiekcie stanowiącym schronienie nietoperzy nie będą prowadzone prace w okresie 30 września - 1 kwiecień, w okresach z temperaturą poniżej 10°C lub prace prowadzić pod nadzorem chiropterologa we wszystkich analizowanych wariantach.
17	99+950/str.1/30m	mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy, karlik malutki, karlik drobny, nocek, borowiaczek	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS – 0,37 ha (5%) W2 – 0,21 ha (3%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Korytarz komunikacyjny. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
18	107+500/0m	Karlik większy, borowiec wielki, nocek nieoznaczony,	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS – 3,68ha (52%) W2 – 1,5 ha (2,1%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska	Godowisko. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
				(podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
19	109+800/0m	Karlik malutki, mroczek późny, nieoznaczony, borowiec wielki, karlik malutki,	Licznie/ powierzchnia 2,34 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS – 0,87 ha (37%) W2 – 0,34 ha (14%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Szlak migracji wzdłuż rz. Wdy. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
20	112+500/0m	Mroczek późny, karlik większy, karlik malutki, nieoznaczony, borowiec wielki, karlik większy	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS – 2,3 ha (32%) W2 – 1,1 ha (15%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich-analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Korytarz komunikacyjny; Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
21	114+600/0m	Karlik większy	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –1,94 ha (27%) W2 – 0,99 ha (14%)	Brak wpływu we wszystkich analizowanych wariantach.	Korytarz komunikacyjny. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
22	115+000/str.p/25 m	Mroczek późny	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –1,94 ha (27%) W2 – 0,99 ha (14%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie	Godowisko. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
				linii kolejowej.	
23	115+100/str.p/25 m	Mroczek późny	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –1,88 ha (25%) W2 – 0,99 ha (14%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Korytarz komunikacyjny Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
24	115+220/str.p/25 m	Karlik większy	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,00 ha (30%) W2 – 0,99 ha (14%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Korytarz komunikacyjny. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
25	115+420/str.p/30m	Mroczek późny	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,12 ha (32%) W2 – 1,2 ha (16%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Korytarz komunikacyjny. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
26	115+770/str.p/17 m	Mroczek późny/karlik większy	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –1,94 ha (27%) W2 – 0,99 ha (14%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie	Korytarz komunikacyjny/godowisko Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
				linii kolejowej.	
27	115+840/str.p/16 m	Karlik większy	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,5 ha (35%) W2 – 1,4 ha (20%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich-analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
28	115+860/str.p/10m	Borowiec wielki	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,5 ha (35%) W2 – 1,4 ha (20%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Żerowisko. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
29	116+220/0m	Borowiec wielki	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –3,83 ha (54%) W2 – 1,99 ha (28%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
30	116+400 - 116+850, str.l/>10m	Mroczek późny, nocek nieokreślony, karlik większy, borowiec wielki	Licznie/ powierzchnia 14,00 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –5,76 ha (41%) W2 – 5,55 ha (39%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie	Korytarz komunikacyjny/godowisko Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
				linii kolejowej.	
31	117+000/ str.l/20m	Karlik większy	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,65 ha (37%) W2 – 1,96 ha (28%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
32	117+650/ str.l/25 m	Karlik większy	Pojedyncza obserwacja/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,85 ha (40%) W2 – 1,90 ha (26%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
33	117+900 – 118+400/ str.lewa/>20 m	Mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy, mroczek posrebrzany	Licznie/ powierzchnia 21 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –4,02 ha (19%) W2 – 1,60 ha (7,6%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują.	Godowisko/szlak komunikacyjny Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
34	Transekt od 119+500 – 123+900/ str.l i p	Mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy, mroczek posrebrzany, nocek nieokreślony	Licznie/ powierzchnia 77 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –23 ha (29%) W2 – 16 ha (20%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko/szlak komunikacyjny. Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.

Lp.	Km/strona LK/ odległość od torów [m]	Gatunek	Ilość/powierzchnia	Wpływ realizacji inwestycji na nietoperze	Uwagi/Zalecenia
35	Transekt od 125+800 – 130+500/ str.l i p	Mroczek późny, borowiec wielki, karlik większy, mroczek posrebrzany, nocek nieokreślony	Licznie/ powierzchnia 137 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –28 ha (20%) W2 – 18 ha (13%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko/szlak komunikacyjny. Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.
36	126+100/str.p/15 m	Gacek brunatny	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,40 ha (34%) W2 – 2,15 ha (30%)	W przypadku prac w budynku możliwość płoszenia osobników, oddziaływanie bezpośrednie i chwilowe we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują.	Zimowisko. W obiekcie stanowiącym zimowisko nietoperzy prace nie będą prowadzone w okresie 30 września - 1 kwiecień, w okresach z temperaturą poniżej 10°C, w miejscach stwierdzenia kolonii rozrodznej nietoperzy nie będą prowadzone prace w okresie 1 maj - 31 sierpień we wszystkich analizowanych wariantach.
37	135+000/ 0m	Karlik większy, mroczek późny, nocek nieoznaczony, borowiec wielki	Licznie/ powierzchnia 7,04 ha, w granicach planowanych prac W1, WNS –2,19 ha (31%) W2 – 1,07 ha (15%)	Bezpośredni, krótkoterminowy, we wszystkich analizowanych wariantach, z rozróżnieniem na % powierzchni godowiska (podany w kolumnie 4), w którą prowadzone prace w danym wariantcie ingerują. Po zakończeniu prac nastąpi możliwość ponownego zasiedlenia terenów w rejonie linii kolejowej.	Godowisko/szlak komunikacyjny. Szlak migracji w km 135+000 Usuwanie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego we wszystkich analizowanych wariantach.

Podsumowując należy stwierdzić, iż najbardziej zagrożonymi na zniszczenie siedliskami będą siedliska hydrogeniczne. Ryzyko ich zniszczenia związane jest z potencjalnym wyciekami substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na stan pozostałych siedlisk znajdujących się poza zakresem prowadzonych prac. Oddziaływanie na florę będzie wiązało się głównie z uszkodzeniami mechanicznymi na etapie realizacji inwestycji. Poszerzenie pasa torowiska może się przyczynić do powiększenia powierzchni dogodnych występowaniu bezkręgowców. Ewentualna utrata siedlisk owadów może pojawić się w minimalnym stopniu i nie będzie

miała wpływu na populację tych zwierząt. W przypadku zastosowania zalecanych działań minimalizujących oraz nie wystąpienia żadnej awarii nie przewiduje się oddziaływania na populację ryb, w tym gatunków chronionych. Linia kolejowa nie stanowi bariery migracyjnej dla płazów również mimo nasypów. Negatywne oddziaływanie na płazy i gady może wystąpić w czasie prowadzenia robót budowlanych. Analizowany odcinek linii kolejowej przebiega przez stosunkowo cenne obszary pod względem występowania gatunków ptaków, nie stanowi on jednak bariery migracyjnej, dodatkowo ptaki zamieszkujące tereny bliskie LK201 są przyzwyczajone do jej dotychczasowego oddziaływania i znajdują w elementach infrastruktury kolei miejsce do bytowania. W fazie realizacji inwestycji może pojawić się negatywne oddziaływanie w przypadku pozostawienia niezabezpieczonych wykopów, które mogą stanowić dla tych zwierząt pułapki. Populacja nietoperzy nie zmienia się w związku z modernizacją linii kolejowej, nie przewiduje się również, negatywnego wpływu na te zwierzęta.

Wpływ etapu realizacji planowanego przedsięwzięcia na korytarze ekologiczne będzie krótkotrwały i silnie przestrzennie ograniczony. Organizacja prac rozbiórkowych i budowlanych zakłada etapową realizację poszczególnych odcinków linii kolejowej. W danym momencie etapu realizacji prace prowadzone będą na stosunkowo krótkim odcinku. Po zakończeniu prac w jednym miejscu będą one przesuwane na dalsze odcinki linii. Nie przewiduje się prowadzenia długotrwałych prac na długich odcinkach linii mogących zaburzyć migracje w skali całego sezonu. Oddziaływania, które mogą wpływać na drożność zidentyfikowanych korytarzy ekologicznych będą oddziaływaniami krótkotrwałymi o niewielkim zasięgu. Dotyczy to bodźców akustycznych (hałas związany z pracami budowlanymi) oraz wizualnych (obecność i praca ekipy budowlanej). Nie prognozuje się, aby oddziaływania te, ze względu na ich zasięg przestrzenny i czasowy były źródłem istotnie negatywnego oddziaływania na zidentyfikowane korytarze ekologiczne.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego wpływu na korytarze ekologiczne. Linia kolejowa nie będzie tworzyła barier ekologicznych oraz nie zaburzy podstawowej funkcji korytarzy ekologicznych, nadal będą pełniły funkcję łączników między obszarami węzłowymi. Planowana inwestycja nie zakłada wyraźnej zmiany zagospodarowania terenów objętych planowaną modernizacją. Dotyczy to zwłaszcza wycinki drzew, która będzie ograniczona do zasięgu 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego, zgodnie z § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonania robót

ziemnych sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247 t.j.). Wycinka realizowana będzie wyłącznie na wybranych fragmentach linii, przez co nie dojdzie do zakłócenia istniejącej ciągłości istotnych pod względem migracji struktur krajobrazowych, jakie tworzą zadrzewienia i zakrzewienia.

Spośród oddziaływań bezpośrednich najsilniejszy wpływ na przyrodę ożywioną będzie miało przekształcenie terenu wynikające z zaplanowanych prac budowlanych i prac przygotowawczych bezpośrednio je poprzedzających (usuwanie roślinności, w tym wycinka drzew i krzewów, usuwanie warstwy gleby, prace ziemne). Przekształcenia te będą dotyczyły przede wszystkim takich elementów inwestycji jak torowisko i jego odwodnienie, przejazdy, przejścia kolejowe i obiekty inżynierskie. W mniejszym stopniu przekształcenia te dotyczyć będą obiektów kubaturowych i obiektów obsługi podróżnych ze względu na położenie tych elementów na terenach zurbanizowanych oraz elementów małej architektury i techniki sieci trakcyjnej ze względu na niewielką skalę przekształceń wymaganych do realizacji prac na tych elementach. Zasięg powyższych oddziaływań ograniczony będzie do terenu zajmowanego przez wspomniane elementy infrastruktury kolejowej oraz ich najbliższego sąsiedztwa. Część obszaru w rejonie przedsięwzięcia zajęta zostanie ponadto przez drogi dojazdowe i zaplecza budów.

W ramach planowanego zadania, zarówno w wariantcie inwestycyjnym WNS, jak i alternatywnym, konieczne będzie usunięcie drzew i krzewów. Wycinka uwarunkowana będzie zachowaniem bezpieczeństwa związanego z funkcjonowaniem linii kolejowej, zapewnieniem odpowiednich warunków widoczności przejazdów i przejść.

Planowana inwestycja przebiega bezpośrednio przez niżej wymienione obszary chronione prawnie:

- Parki Krajobrazowe: od ok. km istn. 115+250 zakres inwestycji przebiega przez obszar otuliny Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego, następnie od około km istn. 120+430 do km ok. 130+550 przebiega wzdłuż wschodniej granicy rubieżą Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny. Od tego momentu zakres inwestycji znajduje się w całości w otulinie, a w ok. km istn. 131+430 wybiega poza jej obszar.
- Natura 2000: przedmiotowe przedsięwzięcie na długości około km istn. 67+360 (od km ok. 64+600 do km ok. 131+760 linii kolejowej nr 201), przebiega przez obszar specjalnej ochrony ptaków „Bory Tucholskie”, na odcinku od około km istn. 127+270

do około km 131+115 przebiega przez specjalny obszar ochrony siedlisk „Jeziora Wdzydzkie”.

- Obszary Chronionego Krajobrazu, zwane dalej w skrócie OChK: przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega przez OChK Borów Tucholskich na odcinku od około km istn. 95+160 do około km 100+790 oraz od około km istn. 112+140 do około km 123+765, a OChK Doliny Wierzycy przecięty jest przez przedmiotowe przedsięwzięcia na długości od około km istn. 123+765 do km 130+570.

W zakresie analizowanego przedsięwzięcia nie zinwentaryzowano żadnych pomników przyrody. W buforze 500 m od przedmiotowego przedsięwzięcia, znajdują się 3 pomniki przyrody oraz 39 użytków ekologicznych.

W celu uniknięcia przypadkowego zabijania zwierząt oraz niszczenia okazów roślin i siedlisk przyrodniczych w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz z uwagi na konieczne działania minimalizujące, prace prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym, obejmującym specjalistów od grup organizmów najczęściej spotykanych na trasie inwestycji, m.in.:

- a) dendrologa – przy wycince drzew i krzewów oraz zabezpieczeniu tych, które nie są przewidziane do wycinki;
- b) herpetologa – przy pracach prowadzonych w sąsiedztwie/ obrębie rozlewisk i terenów podmokłych oraz w korytach cieków; do kontroli wykonania i stanu zabezpieczenia placu budowy, przeglądu wykopów, zagłębień, zastoisk i zalewisk występujących w rejonie placu budowy, w poszukiwaniu, uwalnianiu i przenoszeniu w odpowiednie miejsca uwieczonych zwierząt; do kontroli wykonania i zabezpieczenia urządzeń odwodnienia aby nie były pułapką dla zwierząt;
- c) ichtiologa – przy prowadzeniu prac w korytach cieków;
- d) botanika – przy pracach związanych z identyfikacją chronionych siedlisk i gatunków roślin oraz ich zabezpieczeniu, przy przenoszeniu okazów roślin chronionych na siedliska zastępcze;
- e) entomologa i chiropterologa – w przypadku konieczności usunięcia drzew mogących stanowić potencjalne siedlisko dla chronionych owadów lub nietoperzy (zasadniczo dla drzew o piersńnicy powyżej 50 cm);
- f) ornitologa – przy pracach związanych z wycinką drzew i krzewów i kontrolą terenu inwestycji pod kątem występowania zasiedlonych dziupli oraz gniazd ptaków (w przypadku prowadzenia prac terenowych w trakcie sezonu lęgowego).

Wśród zadań nadzoru wskazuje się w szczególności: kontrolę obszaru oddziaływania inwestycji pod kątem występowania gatunków chronionych i cennych siedlisk przyrodniczych w terminie zapewniającym ich wykrywalność, co pozwoli na uniknięcie przypadkowej realizacji czynności zakazanych szczególnie w stosunku do gatunków, które pojawiły się później, a zatem nie zostały wykazane na etapie prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Dotyczy to także pasa budowy przed zdjęciem humusu, w obrębie którego mogą występować osobniki płazów. Specjaliści będą mieli także za zadanie oznakowywanie i zabezpieczanie przed zniszczeniem stanowisk gatunków chronionych oraz cennych siedlisk przyrodniczych, znajdujących się na terenie przeznaczonym pod realizację inwestycji oraz w bezpośrednim jego sąsiedztwie oraz kontrolę, czy prace realizowane będą w sposób niepowodujący łamania zakazów obowiązujących w stosunku do stwierdzonych na przedmiotowym terenie gatunków chronionych. Szczegółowa lokalizacja siedlisk i roślin do zabezpieczenia została przedstawiona w tabelach powyżej. W przypadku braku takiej możliwości do obowiązków nadzoru przyrodniczego będzie wskazanie gatunków chronionych oraz czynności zakazanych, oraz uzyskanie zezwolenia właściwego organu ochrony przyrody. Do zadań nadzoru przyrodniczego będzie również należała kontrola sposobu zabezpieczenia drzew i krzewów nieprzeznaczone do wycinki przed uszkodzeniem lub zniszczeniem. Ze względu na obecność na trasie planowanej inwestycji licznych gatunków płazów i gadów w celu uniknięcia ich śmierci w wykopach i innych miejscach mogących stanowić dla nich pułapkę, nadzór przyrodniczy będzie regularnie (co najmniej raz dziennie) kontrolował te miejsca w trakcie realizacji inwestycji. Aby uniknąć przypadkowego ranienia zwierząt podczas chwytania i przenoszenia ich osobników w bezpieczne miejsca, czynności te ze względu na znajomość biologii poszczególnych gatunków będą wykonywać specjaliści z nadzoru przyrodniczego. Na całym odcinku prowadzonych prac zaplanowano realizację zabezpieczeń placu budowy przed wtargnięciem zwierząt. Ponieważ zabezpieczenia te mogą ulec uszkodzeniu, a tym samym mogą przestać pełnić swoją funkcję, do nadzoru przyrodniczego będzie należała ich kontrola.

Specjaliści będą wskazywać miejsca składowania materiałów i mas ziemnych oraz miejsca dogodne do parkowania maszyn, aby nie zostały one umiejscowione na obszarach ważnych dla zachowania lokalnych populacji gatunków chronionych, w obrębie cennych siedlisk przyrodniczych, a także zachowane zostały pozostałe warunki dotyczące miejsc ich lokalizacji, zgodnie z warunkami niniejszego postanowienia.

Nadzór przyrodniczy będzie kontrolował wpływ robót na gatunki chronione i cenne siedliska przyrodnicze, co pozwoli na zapewnienie właściwej i szybkiej reakcji w przypadku sytuacji nieprzewidzianych na etapie oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym zminimalizuje ryzyko negatywnego oddziaływania na gatunki chronione i cenne siedliska przyrodnicze.

Nadzór będzie miał również obowiązek zaproponowania i podjęcia działań minimalizujących nieprzewidzianych w niniejszym postanowieniu i w przypadku zaistnienia takiej potrzeby, w stosunku do nowo stwierdzonych stanowisk gatunków chronionych. Do zadań nadzoru przyrodniczego należeć będzie również kontrola nad przywracaniem środowiska do stanu początkowego, aby po zakończeniu prac mogły nadal one służyć gatunkom chronionym, tj. egzekwowanie demontażu obiektów tymczasowych i wymogu rekultywacji terenu.

Na potrzeby sporządzenia raportu oos dla planowanej inwestycji, w okresie od lutego do października 2016 r. sporządzono inwentaryzację przyrodniczą obejmującą obszar planowanej inwestycji wraz z buforem 2 x 150 m, po obu stronach linii kolejowej. Na podstawie tych danych przeprowadzono analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na znajdujące się na jego trasie oraz w odległości do 5 km od niego obszary Natura 2000.

Planowana inwestycja na długości ok. 67,360 km (od ok. km istn. 64+580 do ok. km 131+760 LK201) przebiega przez obszar Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 są: brodziec piskliwy *Actitis hypoleucos*, włośchatka *Aegolius funereus*, zimorodek *Alcedo atthis*, cyraneczka *Anas crecca*, cyranka *Anas querquedula*, krakwa *Anas strepera*, gęgawa *Anser anser*, czapla siwa *Ardea cinerea*, podgorzałka *Aythya nyroca*, bąk *Botaurus stellaris*, puchacz *Bubo bubo*, gągoł *Bucephala clangula*, lelek *Caprimulgus europaeus*, rybitwa białowąsa *Chlidonias hybridus*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, bocian biały *Ciconia ciconia*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, siniak *Columba oenas*, derkacz *Crex crex*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, kszczyk *Gallinago gallinago*, kokoszka *Gallinula chloropus*, żuraw *Grus grus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bączek *Ixobrychus minutus*, lerka *Lullula arborea*, nurogęś *Mergus merganser*, szlachar *Mergus serrator*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, pliszka górska *Motacilla cinerea*, rybołów *Pandion haliaetus*, trzmielojad *Pernis apivorus*, kormoran czarny *Phalacrocorax carbo sinensis*,

perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, wodnik *Rallus aquaticus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, perkozek *Tachybaptus ruficollis*, samotnik *Tringa ochropus* i dudek *Upupa epops*. Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: inne typy zabudowy, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze, wycinka lasu, osuszanie terenów ujściowych i bagiennych, zabudowa rozproszona, drapieżnictwo, inne rodzaje praktyk leśnych, polowanie, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych oraz drogi i autostrady.

Dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 31 marca 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2015 r., poz. 1161), został ustanowiony plan zadań ochronnych. Ponadto, przygotowany został projekt zmiany ww. zarządzenia. Dla sporządzonej dla ww. projektu dokumentacji został przeprowadzony udział społeczny, jednak nie została ona jeszcze ustanowiona.

Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych i projektu jego zmiany cele działań ochronnych i cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony w granicach tego obszaru i ustanowione dla nich cele działań ochronnych:

A168 – Brodziec piskliwy (*Actitis hypoleucos*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji lęgowej w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 24 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku, tj. odcinki cieków o długości min. 1 km, o szerokości co najmniej 7 m, o charakterze naturalnym, wolno płynące bądź ze spowolnieniami nurtu, nieuregulowane, o brzegach piaszczystych, kamienistych bądź mulistych, brak budowli hydrotechnicznych na długości minimum 2 km powyżej odcinka, bądź mające podobny charakter obrzeża wód stojących o długości min. 500 m, ograniczone wykorzystanie rekreacyjne w sezonie lęgowym, na odcinkach o długości łącznie co najmniej 20 km.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru

objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na brodzieca piskliwego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A223 - Włochatka (*Aegolius funereus*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie nie pogorszonego stanu ochrony U1 populacji osiadłej,
- uzupełnienie stanu wiedzy o rozmieszczeniu populacji lęgowej i dostępności miejsc lęgowych wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 63 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 27 000 ha, w postaci płatów o powierzchni ponad 100 ha, średnim wieku drzewostanu ponad 120 lat, drzewostany sosnowo-świerkowe, świerkowe, jodłowe, jodłowo-bukowe i bukowo-jodłowe, ewentualnie sosnowe z min. 10% udziałem świerka lub z dobrze rozwiniętym podrostem/podszytem świerkowym lub jodłowym, obecność w płacie siedliska (lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie) obszarów podmokłych (bagien, torfowisk), cieków wodnych, zrębów, halizn, upraw, młodników.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na włochatkę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A229 - Zimorodek (*Alcedo atthis*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 162 par,

- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na długości co najmniej 160 km linii brzegowej cieków o charakterze naturalnym lub zbiorników, ze skarpami o wysokości co najmniej 1,5 m ponad średni stan wody wczesnoletniej, z zadrzewionymi brzegami na długości co najmniej 80% odcinków.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na zimorodka. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A052 - Cyraneczka (*Anas crecca*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie stanu wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji lęgowej oraz wpływie polowań (na terenie województwa pomorskiego) na stan ochrony gatunku w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 86 par,
- utrzymanie właściwego stanu zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 1 500 ha, tj. zbiorników o charakterze sztucznym lub naturalnym o stałym lustrze wody z pasem roślinności przybrzeżnej. Akweny pod niewielką antropopresją, wyłączone spod zabudowy rekreacyjnej i mieszkaniowej.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na cyraneczkę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A055 - Cyranka (*Anas querquedula*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie stanu wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji lęgowej wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 14 par,
- utrzymanie właściwego stanu zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 1 000 ha, tj. niewielkich jezior, starorzeczy lub stałych podmokłych zagłębień w obrębie ekstensywnie użytkowanych łąk i pastwisk, tereny pod niewielką antropopresją, wyłączone spod zabudowy rekreacyjnej i mieszkaniowej.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na cyrankę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A051 - Krakwa (*Anas strepeta*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie stanu wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji lęgowej wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 82 par,
- utrzymanie właściwego stanu zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 1 500 ha, tj. akwenów o charakterze sztucznym lub naturalnym o stałym lustrze wody z pasem roślinności przybrzeżnej, bądź zagłębień śródłąkowych lub śródpolnych ze stale stagnującą wodą. Akweny pod niewielką antropopresją, wyłączone spod zabudowy rekreacyjnej i mieszkaniowej.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na krakwę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A043 - Gęgawa (*Anser anser*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie nie pogorszonego stanu ochrony U1 populacji łąkowej,
- uzupełnienie wiedzy o rozmieszczeniu populacji łąkowej oraz wpływie polowań na stan ochrony gatunku w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 200 par,
- utrzymanie właściwego stanu zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 2 000 ha, tj. akwenów o charakterze sztucznym lub naturalnym o stałym lustrze wody z roślinnością pływającą, zajmujący obszar powyżej 15 ha. W co najmniej 10-15% powierzchni występuje gęsta i wysoka roślinność szuwarowa (szuwar trzcinowy, pałkowy, turzycowy oczeretowy, kłociowy). Akweny pod niewielką antropopresją.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na gęgawę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A028 - Czapla siwa (*Ardea cinerea*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji łąkowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 178 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) 2 kolonii: na wyspach Jeziora Somińskiego (mieszana z kormoranem), w niewielkim lasku na północno-zachodnim skraju miejscowości Osiek.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na

czapłę siwą. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A060 - Podgorzałka (*Aythya nyroca*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie wiedzy o występowaniu łęgów gatunku w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 1 pary,
- utrzymanie obecności 10 ha siedlisk umożliwiających występowanie gatunku w obszarze, w postaci zbiorników z dobrze rozwiniętą roślinnością, taką jak: rogatek, wywłócznik, włosiennicznik, różne gatunki rdestnic, grązele i grzybienie oraz z obfitością szuwaru.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na podgorzałkę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A021 - Bąk (*Botaurus stellaris*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji łęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 52 samców,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 1740 ha, w postaci zbiorników wodnych z występującą na co najmniej 30% powierzchni gęstą i wysoką roślinnością szuwarową.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na

bąka. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A215 - Puchacz (*Bubo bubo*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie nie pogorszonego stanu ochrony U1 populacji osiadłej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 5 par,
- utrzymanie odpowiedniej struktury siedlisk lęgowych poprzez pozostawianie wykrotów i przewróconych drzew w miejscach gniazdowania lub regularnego przebywania puchacza (strefach i miejscach określonych na podstawie prowadzonych przez RDOŚ badań lub zgłoszeń innych podmiotów zweryfikowanych przez RDOŚ). Utrzymanie powierzchni 10 km² potencjalnych siedlisk lęgowych gatunku, tj. olsy i łągi w wieku powyżej 70 lat z licznymi kępami oraz wysepkami, prześwietlone bory na terenach pagórkowatych, rozległe, częściowo zalesione torfowiska, stare drzewostany borowe lub mieszane z gniazdami ptaków szponiastych lub bociana czarnego, położone zawsze w pobliżu terenów otwartych.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na puchacza. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A067 - Gągoł (*Bucephala clangula*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 273 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 3 000 ha, w postaci zbiorników i cieków oligo- i mezotroficznym zlokalizowanych w otoczeniu lub bliskim sąsiedztwie lasów, borów albo zadrzewień

łęgowych, w których występują starsze, zwłaszcza ponad 120-letnie drzewa, wraz z przylegającymi drzewostanami.

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, gągoł został stwierdzony w ok. km 112+150 linii kolejowej w odległości ok. 92 m od osi linii kolejowej, było to miejsce odpoczynku przedstawicieli tego gatunku. Planowane prace nie obejmą tego stanowiska, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A224 - Lelek (*Caprimulgus europaeus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 564 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 90 000 ha, w postaci rozległych, suchych i świeżych (niepodmokłych) nizinnych puszczańskich borów o powierzchni powyżej 100 km² obfitujących w otwarte środowiska wewnątrz kompleksów: polany, zręby z pojedynczymi drzewami, uprawy do 5 lat.

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostało stwierdzone sześć stanowisk lelka. Miejsca rozrodu tego gatunku zostały stwierdzone w km 88+250 linii w odległości ok. 60 m od osi torowiska, w ok. km 113+600 w odległości ok. 125 m, w ok. km 117+400 w odległości ok. 126 m, w ok. km 118+700 w odległości ok. 130 m, w ok. km 122+800 w odległości ok. 115 m i w ok. km 126+250 w odległości ok. 90 m. Planowane prace nie obejmą tych stanowisk, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem

planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A196 - Rybitwa białowąsa (*Chlidonias hybridus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie nie pogorszonego stanu ochrony U1 populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 5 par,
- zachowanie warunków umożliwiających występowanie populacji i jej żerowisk w kolonii nad jeziorem Udzierz.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na rybitwę białowąsą. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A197 - Rybitwa czarna (*Chlidonias Niger*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie nie pogorszonego stanu ochrony U1 populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 30 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 200 ha, w postaci zbiorników z dogodnymi miejscami do założenia gniazda, w szczególności: roślinnością pływającą, podtopionymi kępami turzyc, wykoszona roślinnością wodną, opuszczonymi gniazdami perkozów itp.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru

objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na rybitwę czarną. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A031 - Bocian biały (*Ciconia ciconia*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej,
- uzupełnienie stanu wiedzy o wpływie na ten gatunek kolizji ptaków z przewodami napowietrznych linii elektrycznych wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 225 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 60 000 ha, w postaci mozaiki pól, łąk, pastwisk, zadrzewień i rozproszonej zabudowy wiejskiej.

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostały stwierdzone dwa gniazda bociana białego, w ok. 103+850 km linii kolejowej, w odległości ok. 75 m od osi torowiska i w ok. 104+816 km linii kolejowej, w odległości ok. 265 m od osi torowiska. Planowane prace nie obejmą tych stanowisk, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A030 - Bocian czarny (*Ciconia nigra*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 12 par,
- zachowanie w obszarze powierzchni co najmniej 100 km² potencjalnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych gatunku, w postaci drzewostanu liściastego lub mieszanego w wieku powyżej 70 lat, z co najmniej 1 ocienionym drzewem liściastym (dąb, buk, olcha) lub drzewem iglastym o rozłożystych koronach (sosna, jodła), przypadającym na 1 ha, lub drzewostanu liściastego lub mieszanego w wieku powyżej 90 lat i pierśnicy powyżej 60 cm ze śródleśnymi wilgotnymi polanami, położonych w dolinie rzecznej lub/i w pobliżu, tj. do 2 km od kompleksów stawów rybnych, starorzeczy, jezior, podmokłych łąk, bagien, otwartych torfowisk.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na bociana czarnego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A081- Błotniak stawowy (*Circus aeruginosus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 104 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 2600 ha, w postaci zbiorników o powierzchni powyżej 10 ha z pasami roślinności nadbrzeżnej szerokości co najmniej 10 m, torfowiska niskie i przejściowe, podmokłe łąki o wielkości 50 -100 ha, w pobliżu terenów otwartych użytkowanych rolniczo z niewielkimi obszarami zabudowy oraz śródpolnych oczek wodnych.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na błotniaka stawowego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania

na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A207 - Siniak (*Columba oenas*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 150 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 30 000 ha, w postaci drzewostanu w wieku co najmniej 100 lat, z udziałem buka oraz starodrzewu sosnowego w wieku powyżej 120 lat z dziuplami dzięcioła czarnego.

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostało stwierdzone miejsce rozrodu i żerowania siniaka, w ok. 98+240 km linii kolejowej, w odległości ok. 90 m od osi torowiska. Planowane prace nie obejmą tego stanowiska, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A122- Derkacz (*Crex crex*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 69 samców,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 3100 ha, w postaci ekstensywnie użytkowanych łąk, turzycowisk, pastwisk, użytków zielonych, nieużytków z sukcesją, rozległych ugorów.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na derkacza. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A038 - Łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*)

Cele działań ochronnych:

- uzupełnienie wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji przelotnej i zimującej w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych,
- uzupełnienie wiedzy o występowaniu lęgów gatunku w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji lęgowej gatunku na poziomie co najmniej 1 pary,
- utrzymanie obecności siedlisk lęgowych umożliwiających występowanie gatunku w obszarze, w postaci zbiorników o powierzchni co najmniej około 10 ha, z bogatą roślinnością wynurzoną i podwodną, położonych w otoczeniu lasów lub zakrzaceń,
- utrzymanie populacji migrującej gatunku na poziomie co najmniej 220 osobników,
- identyfikacja noclegowisk i żerowisk populacji migrującej gatunku w obszarze. Weryfikacja celu ochrony nastąpi po uzupełnieniu stanu wiedzy na temat populacji migrującej gatunku w całym obszarze,
- utrzymanie populacji zimującej gatunku na poziomie co najmniej 104 osobników,
- utrzymanie zimowisk, tj. zbiorników o powierzchni powyżej 10 ha, w tym: fragmenty rzeki Wdy (jezioro Somińskie; j. Schodno i Wda do Loryńca; j. Radolne; j. Gołuń; j. Wdzydze; j. Krąg; j. Niedackie; j. Wieckie k. Wiecka – łączna powierzchnia jezior – 2217 ha).

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na łabędzia krzykliwego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania

na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A036 - Łabędź niemy (*Cygnus olor*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej,
- uzupełnienie wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji zimującej w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji lęgowej gatunku na poziomie co najmniej 252 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk lęgowych gatunku na powierzchni co najmniej 3 600 ha, w postaci zbiorników wodnych z dobrze rozwiniętą roślinnością szuwarową,
- utrzymanie populacji zimującej gatunku na poziomie co najmniej 120 osobników,
- utrzymanie siedlisk zimowiskowych, tj. zbiorników powyżej 10 ha, przynajmniej częściowo wypłyconych, posiadających pasy roślinności wynurzanej, fragmenty rzeki Wdy (jezioro Somińskie; j. Wieckie k. Śluzy; j. Fiszewo; jeziora: Wyrównno, Osty, Bielawy; j. Schodno i Wda do Loryńca; j. Radolne; j. Gołuń; j. Wdzydze; j. Wiele; j. Krag; j. Niedackie; j. Kałębie; j. Ocypel; j. Wieckie k. Wiecka; j. Śpiewnik).

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostało stwierdzone miejsce rozrodu i żerowania łabędzia niemego, w ok. 105+800 km linii kolejowej, w odległości ok. 88 m od osi torowiska. Przedmiotowe stanowisko zlokalizowane jest na zbiorniku wodnym i nie będzie objęte planowanymi w ramach inwestycji pracami, jednak istnieje ryzyko, iż podczas prowadzenia prac w bezpośrednim sąsiedztwie tego zbiornika dochodzić będzie do dostania się do niego zanieczyszczeń, w tym zawiesin, spływających z terenu budowy. W celu wyeliminowania tego zagrożenia teren zaplecza budowy, baz materiałowo sprzętowych i transportowych zostanie zlokalizowany w odległości ponad 50 m od zbiornika, a teren budowy zostanie wyposażony w sorbenty do neutralizacji wycieków. W celu zatrzymania ewentualnych spływów zanieczyszczonych wód, teren budowy na odcinku w km 105+725-105+780 po stronie prawej zostanie oddzielony od terenu stawu za pomocą ułożenia rzędu worków z piaskiem. Prace dotyczące przekroczenia cieku obiektem w km ok. 105+725, więc w sąsiedztwie siedliska łabędzia niemego, będą prowadzone poza jego okresem lęgowym. Ponadto, w celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim

oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A236 - Dzięcioł czarny (*Dryocopus martius*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 377 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 37 000 ha, w postaci płatów o powierzchni ponad 300 ha i średnim wieku drzewostanu ponad 90 lat.

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostało stwierdzone siedem stanowisk dzięcioła czarnego. Miejsca rozrodu tego gatunku zostały stwierdzone w km 70+400 linii w odległości ok. 220 m od osi torowiska, w ok. km 75+750 w odległości ok. 50 m, w ok. km 107+520 w odległości ok. 115 m, w ok. km 117+200 w odległości ok. 380 m, w ok. km 123+400 w odległości ok. 150 m, a miejsca żerowania i rozrodu znajdują się w ok. km 127+100 w odległości ok. 130 m i w ok. km 130+150 w odległości ok. 100 m od linii kolejowej. Planowane prace nie obejmą tych stanowisk, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A153 - Kszyk (*Gallinago Gallinago*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 160 par,
- utrzymanie właściwego stanu zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 1500 ha, w postaci torfowisk, łąk zalewowych dolinach rzek, turzycowisk, luźnych trzcinowisk, śródpolnych i śródleśnych bagien.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na kszycę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A123 - Kokoszka (*Gallinula chloropus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 97 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 750 ha, w postaci zbiorników wodnych z dobrze rozwiniętą i gęstą strefą roślinności szuwarowej.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na kokoszkę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A127- Żuraw (*Grus grus*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej,

- uzupełnienie wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji przelotnej wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji lęgowej gatunku na poziomie co najmniej 613 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk lęgowych gatunku na powierzchni co najmniej 5 100 ha, w postaci terenów podmokłych o ograniczonej możliwości penetracji przez drapieżniki: śródleśne mokradła, zabagnione doliny rzeczne, brzegi zbiorników, olsy, łągi, torfowiska, śródpolne oczka wodne itp.,
- utrzymanie populacji migrującej gatunku na poziomie co najmniej 1800 osobników,
- utrzymanie 3 noclegowisk populacji migrującej w stanie właściwym (FV) (zbiorniki wodne o wielkości ponad 10 ha, przynajmniej częściowo bardzo płytkie - projektowany rezerwat Jezioro Lipno, wypłycenia nad jeziorem Krąg, jezioro Udzierz, łącznie 212 ha).

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostało stwierdzone osiem stanowisk żurawia. Miejsce rozrodu tego gatunku zostały stwierdzone w km 113+700 linii w odległości ok. 400 m od osi torowiska, a miejsca żerowania i rozrodu znajdują się w ok. km 67+950 w odległości ok. 75 m, w ok. km 101+920 w odległości ok. 50 m, w ok. km 127+893 w odległości ok. 125 i w ok. km 128+000 w odległości ok. 83 m od linii kolejowej oraz w ok. km 128+100 w odległości ok. 84 m, z kolei żerowiska znajdują się w ok. 56+100 km linii kolejowej w odległości ok. 200 m od torowiska i w ok. km 105+450 w odległości ok. 12 m. Planowane prace nie obejmą tych stanowisk, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Ponadto, planowane w ramach inwestycji prace będą prowadzone miejscowo i będą postępowały wraz z frontem robót, dzięki czemu żurawie będą mogły wykorzystywać do żerowania zarówno teren za i przed frontem robót. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A075 - Bielik (*Haliaeetus albicilla*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 15 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 30 000 ha, w postaci drzewostanu w wieku co najmniej 140 lat (sosna) lub 80 lat (olsza), zróżnicowanego wiekowo i przestrzennie, z występującymi w promieniu 5 km terenami otwartymi, zbiornikami wodnymi, dolinami rzecznyymi, wilgotnymi łąkami.

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostało stwierdzone jedno stanowisko bielika. Miejsce rozrodu tego gatunku zostały stwierdzone w ok. km 65+800-66+400 linii. Strefa ochrony całorocznej tego gatunku znajduje się w odległości ok. 150 m od torów kolejowych, a strefa ochrony okresowej w odległości ok. 15 m i sąsiaduje z granicą planowanych prac. Prace nie spowodują uraty powierzchni ww. stref ochronnych, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem ochronnym tego gatunku i lęgowym większości ptaków, czyli poza okresem od 1 stycznia do 31 sierpnia. Ponadto planowane w ramach inwestycji prace będą prowadzone miejscowo i będą postępowały wraz z frontem robót, dzięki czemu bielik będą mogły wykorzystywać do żerowania zarówno teren za i przed frontem robót. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A022 - Bączek (*Ixobrychus minutus*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie nie pogorszonego stanu ochrony U1 populacji lęgowej,
- uzupełnienie stanu wiedzy o rozmieszczeniu populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 6 samców,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 1740 ha, w postaci zbiorników wodnych z występującą na co najmniej 30% powierzchni gęstą i wysoką roślinnością szuwarową.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na bączka. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A264 - Lerka (*Lullula arborea*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 1600 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 9 000 ha, w postaci płątów o powierzchni powyżej 5 ha zrębów zupełnych, halizn, płazowizn lub 2-6 letnich upraw sosnowych, a także pasów przeciwpożarowych, wiatrowałów itp. na suchym, piaszczystym siedlisku, przylegających do ściany drzewostanu co najmniej w IV klasie wieku, wraz z tym drzewostanem.

Ocena: Jak wynika ze standardowego formularza danych populacja lerki ww. obszarze Natura 2000 wynosi do 2500 par. Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostało stwierdzone czterdzieści jeden stanowisk lerki z czego 25 stwierdzeń (19 na terenie województwa pomorskiego) znajdują się w obrębie terenu prowadzonych prac i mogą zostać w ich wyniku zniszczone. Narażone na zniszczenie miejsce rozrodu tego gatunku zostały stwierdzone w ok. km 85+300 linii w odległości ok. 20 m od osi torowiska, w ok. km 88+330 w odległości ok. 10 m, w ok. km 88+770 w odległości ok. 30 m, w ok. km 92+800 w odległości ok. 20 m, w ok. km 94+680 w odległości ok. 37 m, w ok. km 96+540 w odległości ok. 2 m, w ok. km 97+320 w odległości ok. 35 m, w ok. km 94+680 w odległości ok. 37 m, w ok. km 110+300 w odległości ok. 26 m, w ok. km 112+140 w odległości ok. 1 m, w ok. km 112+900 w odległości ok. 7 m, w ok. km 113+800 w odległości ok. 5 m, w ok. km 114+580

w odległości ok. 6 m, w ok. km 115+310 w odległości ok. 39 m, w ok. km 116+050 w odległości ok. 1 m, w ok. km 116+920 w odległości ok. 0 m, w ok. km 117+800 w odległości ok. 18 m, w ok. km 118+520 w odległości ok. 0 m, w ok. km 120+200 w odległości ok. 5 m i w ok. km 125+120 w odległości ok. 11 m, a narażone na zniszczenie miejsca żerowania i rozrodu znajdują się w ok. km 98+320 w odległości ok. 8 m, w ok. km 99+530 w odległości ok. 40 m, w ok. km 99+920 w odległości ok. 5 m, w ok. km 100+400 w odległości ok. 1 m i w ok. km 125+800 w odległości ok. 40 m od linii kolejowej. Planowane prace nie obejmą pozostałych stwierdzonych stanowisk lerki. W celu zabezpieczenia przedstawicieli populacji lęgowej tego gatunku przed oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z niszczeniem miejsc lęgowych oraz z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Ponadto, planowane w ramach inwestycji prace będą prowadzone miejscowo i będą postępowały wraz z frontem robót, dzięki czemu lerki będą mogły wykorzystywać do żerowania zarówno teren za i przed frontem robót. Teren za frontem robót będzie mógł przez ptaki być także wykorzystywany do gniazdowania. Teren robot przed ich rozpoczęciem będzie nadzorowany przez specjalistę- ornitologa, który będzie potwierdzał brak gniazdowania lerki na terenie prac. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na populację lęgową tego gatunku. Populacja lerki w obszarze wynosi do 2500 par, w związku z czym czasowe ograniczenie możliwości gniazdowania dla 25 par, nie będzie oddziaływaniem znaczącym, ani nie wpłynie na wielkość populacji w obszarze po zakończeniu prac. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A070 - Nurogęś (*Mergus merganser*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 103 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 3 000 ha, w postaci zbiorników i cieków oligo- i mezotroficznych zlokalizowanych w otoczeniu lub bliskim sąsiedztwie lasów, borów albo zadrzewień

łęgowych, w których występują starsze, zwłaszcza ponad 120-letnie drzewa, wraz z przylegającymi drzewostanami.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na nurogęś. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A069 - Szlachar (*Mergus serrator*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie wiedzy o występowaniu łęgów gatunku w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie obecności siedlisk umożliwiających występowanie gatunku w obszarze, w postaci dużych, czystych jezior mezotroficznych z wyspami i skąpo rozwiniętą roślinnością przybrzeżną, położonych w otoczeniu lasów.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na szlachara. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A073 - Kania czarna (*Milvus migrans*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji łęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 4 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania potencjalnych siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 10 000 ha, w postaci drzewostanu sosnowego, mieszanego lub liściastego w wieku co najmniej 100 lat, graniczącego ze zbiornikami lub rzekami.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na kanię czarną. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A074 - Kania ruda (*Milvus milvus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 15 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 10 000 ha, w postaci drzewostanu sosnowego, mieszanego lub liściastego w wieku co najmniej 100 lat.

Ocena: Na terenie objętym inwentaryzacją, w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zostały stwierdzone dwa żerowiska kani rudej, w ok. km 105+204 w odległości ok. 98 m od osi torowiska i w ok. km 117+150 w odległości ok. 20 m. Planowane prace nie obejmą tych żerowisk, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniego oddziaływania inwestycji na ten gatunek. W celu zabezpieczenia przedstawicieli tego gatunku przed pośrednim oddziaływaniem planowanego zamierzenia, związanym z hałasem i ruchem maszyn budowlanych, prace przygotowawcze w postaci wycinki drzew i krzewów oraz usuwania wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Ponadto, planowane w ramach inwestycji prace będą prowadzone miejscowo i będą postępowały wraz z frontem robót, dzięki czemu kanie rude będą mogły wykorzystywać do żerowania zarówno teren za i przed frontem robót. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na ten gatunek. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A261 - Pliszka górska (*Motacilla cinerea*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 62 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 2000 ha, w postaci cieków o charakterze naturalnym z piaszczystymi, kamienistymi lub mulistymi brzegami.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na pliszkę górską. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A081 - Rybołów (*Pandion haliaetus*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie wiedzy o występowaniu lęgów gatunku w obszarze wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- weryfikacja występowania gatunku w obszarze
- weryfikacja siedlisk lęgowych gatunku w obszarze. Utrzymanie powierzchni 100 km² potencjalnych żerowisk gatunku tj. jezior eutroficznych lub mezotroficznych, szerokich rzek o spokojnym nurcie.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na rybołowa. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A072 - Trzmielojad (*Pernis apivorus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 11 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania potencjalnych siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 12 000 ha, w postaci dużych kompleksów leśnych z fragmentami drzewostanów mieszanych lub liściastych o powierzchni 10-20 ha w wieku powyżej 70 lat, z obecnością niewielkich śródleśnych powierzchni otwartych lub w pobliżu granicy lasu z terenami otwartymi.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na trzmielojada. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A391 - Kormoran czarny (*Phalacrocorax carbo sinensis*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 432 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) kolonii lęgowej na wyspach na Jez. Somińskim.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na kormorana czarnego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A005 - Perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 691 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 3 600 ha, w postaci zbiorników wodnych z pasami trzciny lub innej roślinności wynurzanej o powierzchni lustra wody powyżej 1 ha.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na perkoza dwuczubego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A118 - Wodnik (*Rallus aquaticus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 290 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 750 ha, w postaci zbiorników z dobrze rozwiniętą i gęstą strefą roślinności szuwarowej oraz pływaczami do 30 cm wody, torfowisk niskich, zabagnionych fragmentów dolin rzecznych.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na wodnika. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A193 - Rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 3 par,

- utrzymanie dogodnych miejsc lęgowych w województwie pomorskim: jez. Udzierz, Okunie k. Kłęczna i tereny podmokłe Pceń k. Zapcenia.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na rybitwę rzeczną. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A004 - Perkozek (*Tachybaptus ruficollis*)

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie stanu wiedzy o rozmieszczeniu i stanie populacji lęgowej wraz z zaplanowaniem w uzasadnionym przypadku dodatkowych działań ochronnych.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 80 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 280 ha, tj. zbiorników o charakterze sztucznym lub naturalnym, o powierzchni 1-15 ha o stałym lustrze wody z roślinnością pływającą. W co najmniej 10% powierzchni występuje gęsta i wysoka roślinność szuwarowa (szuwar trzcinowy, pałkowy, turzycowy oczeretowy, kłociowy). Akweny pod niewielką antropopresją wyłączone spod zabudowy rekreacyjnej i mieszkaniowej.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na perkozka. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A165 - Samotnik (*Tringa ochropus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji lęgowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 225 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 2000 ha, w postaci podmokłych i zabagnionych lasów olsowych i łągów w dolinach rzecznych i na terenach zalewowych ze starorzeczami, zabagnionych brzegów zbiorników, śródleśnych zbiorników i wolno płynących cieków w otoczeniu borów.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na samotnika. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A232 - Dudek (*Upupa epos*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) populacji łąkowej.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie co najmniej 130 par,
- utrzymanie właściwego stanu (FV) zachowania siedlisk gatunku na powierzchni co najmniej 42 500 ha, w postaci mozaiki pól, łąk, pastwisk, zadrzewień i rozproszonej zabudowy wiejskiej.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na dudka. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

W związku z faktem, iż w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 zajdzie konieczność zlokalizowania około 35 ekranów akustycznych, które mogą stanowić zagrożenie dla ptaków, w związku z ryzykiem rozbijania się różnych gatunków awifauny o ich powierzchnię, w celu ograniczenia tego zjawiska nałożono na Inwestora obowiązek stosowania ekranów nieprzezroczystych lub matowych, barwnych,

a w przypadku konieczności zastosowania ekranów przezroczystych oklejenie wszystkich ich elementów, na całej ich powierzchni pionowo rozmieszczonymi paskami taśmy lub rzędami kropek o szerokości: w przypadku stosowania linii: szerokość pasków powinna wynosić minimum 6 mm przy odstępach maksymalnie do 10 cm, w przypadku stosowania kropek: średnica elementów powinna wynosić minimum 1 cm przy odstępach maksymalnie do 10 cm. Do wykonania oklejenia zostanie wykorzystany materiał dobrej jakości - trwały i odporny na zmienne warunki atmosferyczne. Ponadto, ekrany będą lokalizowane tylko na obszarach wiejskich i miejskich, poza terenem lasów. Przy zastosowaniu ww. działań nie przewiduje się by ekrany akustyczne mogły stanowić zagrożenie dla ptaków stanowiących przedmioty ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

Lokalizacja placów budowy będzie każdorazowo weryfikowana przez nadzór przyrodniczy, w którego skład wejdzie specjalista - ornitolog. Pozwoli to zminimalizować ryzyko zajęcia pod place budowy obszarów cennych dla ptaków.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynika, że jego realizacja, przy zastosowaniu opisanych wyżej działań minimalizujących, nie będzie w sposób znacząco negatywny oddziaływać na poszczególne przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 ani nie pogorszy integralności tego obszaru. Planowana inwestycja nie utrudni także realizacji zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru celów działań ochronnych.

Planowana inwestycja na odcinku od ok. km istn. 127+270 do ok. km 131+115 LK201 przebiega przez obszar Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 są siedliska przyrodnicze: 2330 - wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*), 3110 - jeziora lobeliowe, 3140 - twarowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic *Charatea*, 3150 - starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 3160 - naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 4030 - suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*), 6510 - niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7110 - torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), 7140 - torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetae*), 7210 - torfowiska nakredowe (*Cladietum marisci*, *Caricetum buxbaumii*, *Schoenetum nigricantis*), 7230 - górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 91D0 - bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum*

pubescentis, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Spagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*), olsy źródłiskowe oraz 91T0 - sosnowy bór chrobotkowy (*Cladonio-Pinetum* i chrobotkowa postać *Peucedano-Pinetum*). Przedmiotem ochrony są również gatunki: kumak nizinny (*Bombina bombina*), bóbr europejski (*Castor fiber*), koza pospolita (*Cobitis taenia*), haczykowiec błyszczący (*Hamatocaulis vernicosus*), lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*), elisma wodna (*Luronium natans*), wydra europejska (*Lutra lutra*), nocek łydkowłosy (*Myotis dasycneme*), różanka europejska (*Rhodeus amarus*), skalnica torfowiskowa (*Saxifraga hirculus*) oraz traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: nawożenie i nawozy sztuczne, zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych), inne kompleksy sportowe i rekreacyjne, wydeptywanie i nadmierne użytkowanie, wędkarstwo, zabudowa rozproszona, intensywne hodowla ryb i jej intensyfikacja, gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji, zmniejszenie lub utrata określonych cech siedlisk, problematyczne gatunki rodzime, spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych, osuszanie terenów morskich, ujściowych i bagiennych oraz zmiana składu gatunkowego (sukcesja).

Dla obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 28 kwietnia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2014 r., poz. 1841), został ustanowiony plan zadań ochronnych.

Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i ustanowione dla nich cele działań ochronnych:

2330 – Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi *Koelerio - Corynephoretea*

Cel działań ochronnych:

- zachowanie siedliska w niepogorszonej formie ochrony.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, na terenie objętym inwentaryzacją przeprowadzoną na potrzeby sporządzenia raportu nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 2330. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego

dla tego siedliska celu działań ochronnych.

3110 – Jeziora lobeliowe

Cele działań ochronnych:

- zachowanie parametrów siedliska w niepogorszonym stanie,
- zapobieganie eutrofizacji siedliska.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, na terenie objętym inwentaryzacją przeprowadzoną na potrzeby sporządzenia raportu stwierdzono występowanie siedliska przyrodniczego 3110. Ww. siedlisko przyrodnicze zlokalizowane jest w ok. km 129+300-129+400 w odległości ok. 55 m od osi torów oraz w ok. km 129+400-129+600 w odległości ok. 30 m od osi torów. Siedliska te w niektórych miejscach znajdują się w odległości od 5 m od granic terenu objętego inwestycją. Planowane prace nie obejmą stwierdzonych obszarów tego siedliska. Ponadto, w celu zabezpieczenia siedliska przed dostaniem się do niego zanieczyszczeń zaplecza budowy zostaną zlokalizowane poza km 127+900-131+000 przebudowywanej linii. W bezpośrednim sąsiedztwie jezior lobeliowych nie będzie także prowadzona wycinka drzew. Drzewa będą wycinane w odległości nie mniejszej niż 11 m od jeziora zlokalizowanego na wysokości 129+400-129+600 linii nr 201 i w odległości nie mniejszej niż 50 m od jeziora zlokalizowanego 129+300-129+400, co pozwoli zabezpieczyć te zbiorniki przed zmianą warunków w ich sąsiedztwie. Dodatkowo w celu uniknięcia przypadkowej ingerencji w to siedlisko zostanie ono oznaczone w terenie poprzez zastosowanie pełnego wygradzenia na granicy obszaru budowy w km 129+300-129+550. Przy zastosowaniu ww. działań minimalizujących nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na siedlisko przyrodnicze 3110.

3140 – Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łakami ramienic (*Charetea spp.*)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie parametrów siedliska w niepogorszonym stanie,
- zapobieganie eutrofizacji siedliska,
- ograniczenie presji turystycznej.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, na terenie objętym inwentaryzacją przeprowadzoną na potrzeby sporządzenia raportu stwierdzono występowanie siedliska przyrodniczego 3140. Ww. siedlisko przyrodnicze zlokalizowane jest

w ok. km 128+700-129+800 w odległości ok. 80 m od granic placu budowy. W celu zabezpieczenia siedliska przed dostaniem się do niego zanieczyszczeń, zaplecza budowy zostaną zlokalizowane poza km 127+900-131+000 przebudowywanej linii. Przy zastosowaniu ww. działania minimalizującego nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na siedlisko przyrodnicze 3110.

3150 – Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion, Potamin*

Cele działań ochronnych:

- zachowanie parametrów siedliska w niepogorszonym stanie,
- zapobieganie eutrofizacji siedliska,
- ograniczenie presji turystycznej.

Ocena: Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 3150. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

3160 – Naturalne dystroficzne zbiorniki wodne

Cel działań ochronnych:

- zachowanie siedliska w niepogorszonym stanie ochrony.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 3160. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

4030 – Suche wrzosowiska (*Calluno- Genistion, Pohlio- Callunion, Calluno-Arctostaphylion*)

Cel działań ochronnych:

- zachowanie siedliska w niepogorszonym stanie ochrony.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 4030. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać,

by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

6410 – Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*)

Cel działań ochronnych:

- aktualizacja statusu przedmiotu ochrony

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 6410. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

7110 – Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą, żywe

Cel działań ochronnych:

- zachowanie siedliska w niepogorszonym stanie ochrony

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 7110. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

7140 – Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*)

Cele działań ochronnych:

- nie pogarszanie stanu parametru powierzchni siedliska,
- zapobieganie odwadnianiu i zarastaniu.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 7140. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

7230 – Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk

Cel działań ochronnych:

- aktualizacja statusu przedmiotu ochrony.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 7230. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

91D0 – Bory i lasy bagienne (*Vaccinio- uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio- uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno-girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony siedliska.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 91D0. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*), olsy źródliskowe

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony siedliska

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska przyrodniczego 91E0. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

91T0 - Sosnowy bór chrobotkowy

Cel działań ochronnych:

- zachowanie siedliska w niepogorszonej formie ochrony

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, w odległości do 100 m od granic obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania siedliska

przyrodniczego 91T0. W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na to siedlisko. Planowana inwestycja nie będzie wpływała na realizację przewidzianego dla tego siedliska celu działań ochronnych.

1528 - Skalnica torfowiskowa (*Saxifraga hirculus*)

Cele działań ochronnych:

- pełne rozpoznanie zasobów gatunku w obszarze Natura 2000,
- aktualizacja statusu przedmiotu ochrony.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na skalnicę torfowiskową. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1831 - Elisma wodna (*Luronium natans*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie populacji gatunku w obszarze Natura 2000.

Ocena: Elisma wodna jest gatunkiem występującym w jeziorach lobeliowych. Siedlisko to zlokalizowane jest w ok. km 129+300-129+400 w odległości ok. 55 m od osi torów oraz w ok. km 129+400-129+600 w odległości ok. 30 m od osi torów. Dzięki zastosowaniu działań minimalizujących wpływ inwestycji na te jeziora m.in. zakaz lokalizowania baz materiałowo sprzętowych w ich sąsiedztwie, wygrodzenie czy ograniczenie wycinki otaczających je drzew, planowana inwestycja nie będzie wpływać na jeziora lobeliowe, a tym samym na występującą w nich elismę wodną. Planowane zamierzenie nie będzie także utrudniało realizacji celów działań ochronnych zaplanowanych dla tego gatunku.

1318 - Nocek łydkowłosy (*Myotis dasycneme*)

Cele działań ochronnych:

- pełne rozpoznanie zasobów gatunku w obszarze Natura 2000,
- aktualizacja statusu przedmiotu ochrony.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Jednak podczas prowadzonych badań na transekcji zlokalizowanej w km 125+800-130+500 linii nr 201 zaobserwowano nocka, którego nie udało się oznaczyć do gatunku. W związku z powyższym w celu zabezpieczenia

przedstawicieli tego gatunku przed negatywnym wpływem planowanego zamierzenia prace związane z rozbiórką obiektów mogących stanowić zimowisko dla tych nietoperzy będą prowadzone poza okresem od 30 września do 1 kwietnia oraz poza okresami, gdy temperatura powietrza będzie wynosiła poniżej 10 °C. Dodatkowo w okresie aktywności nietoperzy (od 1 kwietnia do 31 października) do oświetlenia terenu budowy będzie wykorzystywane oświetlenie kierunkowe ograniczające rozproszenie światła poza miejsce prowadzonych prac, a prace w miejscu stwierdzonych kolonii rozrodczych nietoperzy nie będą prowadzone w okresie od 1 maja do 31 sierpnia. Ponadto, prace związane z wycinką drzew oraz likwidacją obiektów lub prace w obiektach będą prowadzone pod nadzorem chiropterologa. W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie znacząco negatywnie wpływać na populacje nocka łydkowłosego, a opracowane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją zamierzenia.

1337 - Bóbr europejski (*Castor fiber*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony gatunku.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na bobra europejskiego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1355 - Wydra (*Lutra lutra*)

Cel działań ochronnych:

- niepogarszanie stanu ochrony gatunku poprzez ochronę siedliska gatunku.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Jednocześnie wskazano, iż w ww. obszarze Natura 2000 w km 127+270-130+156 linia 201 przecina lokalny korytarz migracyjny wydry. W przedłożonym raporcie wskazano, iż podczas badań nie zaobserwowano żadnego stanowiska wydry na tym odcinku. Zważywszy na fakt, iż planowana inwestycja dotyczy istniejącej linii kolejowej, w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie inwestycja nie przecina cieków wodnych i znajduje się w odległości ponad 40 m od jezior, a plac budowy będzie wyposażony w materiały do neutralizacji

ewentualnych wycieków substancji z pracujących maszyn, nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na wydrę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1166 - Traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*)

Cele działań ochronnych:

- pełne rozpoznanie zasobów gatunku w obszarze Natura 2000,
- aktualizacja statusu przedmiotu ochrony.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na traszkę grzebieniastą. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1188 - Kumak nizinny *Bombina bombina*

Cele działań ochronnych:

- pełne rozpoznanie zasobów gatunku w obszarze Natura 2000,
- aktualizacja statusu przedmiotu ochrony.

Ocena: Linia kolejowa przecina szlak migracyjny kumaka nizinnego. W związku z tym faktem miejsca, w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, gdzie migracja płazów przez teren linii kolejowej jest najintensywniejsza, czyli w km 127+600-127+900, 129+200-129+600, będą na etapie realizacji inwestycji ogrodzone płotkami herpetologicznymi, które uniemożliwią płazom dostanie się na teren budowy. Ponadto, teren budowy będzie kontrolowany przez specjalistę herpetologa, który będzie także odpowiedzialny za weryfikację skuteczności działań minimalizujących. W celu umożliwienia swobodnego przemieszczania się płazów, na etapie eksploatacji zostanie zachowana minimum 5 cm przerwa pomiędzy górną powierzchnią podsypki, a dolną płaszczyznę stopki szyny. Zważywszy na fakt, iż planowana inwestycja dotyczy istniejącej linii kolejowej, w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie inwestycja nie przecina cieków wodnych i znajduje się w odległości ponad 40 m od jezior, a plac budowy będzie wyposażony w materiały do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji z pracujących maszyn, nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać

na kumaka nizinnego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

5339 - Różanka (*Rhodeus amarus*)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony gatunku.

Ocena: Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034 w granicach obszaru objętego inwestycją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Jednak różanka była obserwowana w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie PLH220034, na wysokości ok. km 132+730 linii kolejowej, w rzece Wierzycy, która znajduje się w odległości ok. 10 m od linii kolejowej. W związku z powyższym prace przy korycie rzeki Wierzycy będą prowadzone poza okresem tarła tego gatunku. Ponadto w przypadku odprowadzania do tego cieków wód odpompowanych z obszaru inwestycji, będą one przed wprowadzeniem oczyszczane w osadnikach. Dodatkowo w celu zmniejszenia agresywności mechanicznej wprowadzanej do cieków wody z odwodnień, rura wprowadzająca wodę do cieków będzie ułożona pod kątem 45°, a zmniejszenie zmacenia wody zostanie osiągnięte dzięki prowadzeniu prac na ciekach pod osłonami/grodziami lub na tymczasowych platformach ze żwiru, płyt betonowych. Przy zastosowaniu wyżej opisanych działań minimalizujących można wykluczyć znaczący negatywny wpływ inwestycji na różankę. Ponadto w granicach obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie inwestycja nie przecina cieków wodnych i znajduje się w odległości ponad 40 m od jezior, a plac budowy będzie wyposażony w materiały do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji z pracujących maszyn, nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na różankę. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynika, że jego realizacja, przy zastosowaniu opisanych wyżej działań minimalizujących, nie będzie w sposób znacząco negatywnie oddziaływać na poszczególne przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Jeziora Wdzydzkie, ani nie pogorszy integralności tego obszaru. Planowana inwestycja nie utrudni także realizacji zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru celów działań ochronnych.

W promieniu 5 km od trasy planowanej inwestycji znajduje się również obszar Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073 (w odległości ok. 0,8 km).

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec, 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073 są: 6510 – niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7140 – torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*), 9160 – grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*) oraz leniec bezpodkwiatkowy *Thesium ebracteatum*. Zagrożeniami dla przedmiotów ochrony w obszarze są m.in.: koszenie, ścinanie trawy, leśnictwo, drogi, autostrady, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych i obiektów rekreacyjnych, wędkarstwo, wydeptywanie, nadmierne użytkowanie oraz osuszanie terenów bagiennych.

Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 13 maja 2014 r., zmienionego zarządzeniem z dnia 16 marca 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2014 r., poz. 1843 ze zm.) ustanowiono plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073. Ponadto, przygotowany został projekt kolejnej zmiany ww. zarządzenia. Dla sporządzonej dla ww. projektu dokumentacji został przeprowadzony udział społeczny, jednak nie została ona jeszcze ustanowiona.

Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych i projektu jego zmiany cele działań ochronnych i cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073:

6510 – Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*)

Cel działań ochronnych wynikający z obowiązującego zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie stanu ochrony siedliska na co najmniej dotychczasowym poziomie (U1).

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie powierzchni 1,98 ha siedliska,
- utrzymanie wskaźnika „gatunki ekspansywne roślin zielnych” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. pokrycie żadnego z gatunków silnie ekspansywnych nie przekracza 10% i łączne pokrycie gatunków ekspansywnych wynosi < 50%, stwierdzono: pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica* <5%, podagrycznik pospolity *Aegopodium podagraria* +, oraz trzcina pospolita *Phragmites australis*,

- utrzymanie właściwego (FV) stanu wskaźnika „ekspansja krzewów i podrostu drzew” na niezmiennym poziomie, tj. łączne pokrycie krzewów i podrostu drzew na poziomie <1%,
- utrzymanie wskaźnika „Struktura przestrzenna płatów siedliska” na właściwym poziomie (FV), tj. brak fragmentacji lub fragmentacja nieznaczna,
- utrzymanie wskaźnika „obce gatunki inwazyjne” na obecnym, właściwym poziomie (FV), tj. brak obcych gatunków inwazyjnych,
- utrzymanie wskaźnika „wojłok (martwa materia organiczna)” na poziomie właściwym (FV), tj. < 2 cm.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 6510. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla siedliska przyrodniczego cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

7140 – Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością *Scheuchzeria-Caricetea*)

Cel działań ochronnych wynikający z obowiązującego zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie stanu ochrony siedliska na dotychczasowym poziomie (FV).

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie 1,70 ha powierzchni siedliska,
- utrzymanie właściwej (FV) oceny wskaźnika „gatunki charakterystyczne” tj. powyżej 6 gatunków charakterystycznych lub mniej, lecz pokrycie gatunków charakterystycznych na transekcie powyżej 50%, na minimum połowie reprezentatywnych płatów siedliska. Stwierdzono: *Scheuchzeria palustris*, *Drosera rotundifolia*, *Carex limosa*, *Sphagnum sp.*, *Eriophorum vaginatum*, *Eriophorum angustifolium*, *Rhynchospora alba*, *Ledum palustre*, *Oxycoccus palustris*,
- zachowanie właściwej (FV) oceny wskaźnika „pokrycie i struktura gatunkowa mchów”, tj. całkowite pokrycie mchów ponad 50% i mchy torfowce zajmują łącznie ponad 50% całkowitej powierzchni porośniętej przez wszystkie gatunki mchów. Stwierdzono stan,

w którym mchy torfowce dominują w warstwie mchów na płacie siedliska, stanowiąc ok. 95% pokrycia,

- utrzymanie wskaźnika „obce gatunki inwazyjne” na obecnym poziomie (FV), tj. brak obcych gatunków inwazyjnych,
- utrzymanie stanu wskaźnika „gatunki ekspansywne roślin zielnych” na obecnym poziomie FV tj. brak lub pojedyncze gatunki ekspansywne roślin zielnych,
- utrzymanie wskaźnika „stopień uwodnienia” na obecnym poziomie właściwym (FV), tj. poziom wody mierzony w piezometrze - powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska,
- utrzymanie oceny wskaźnika „pozyskanie torfu” na obecnym właściwym (FV), poziomie tj. brak śladów pozyskania torfu,
- utrzymanie oceny wskaźnika „melioracje odwadniające” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. brak sieci rowów i kanałów melioracyjnych oraz innych elementów infrastruktury melioracyjnej odwadniających torfowisko.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 7140. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla siedliska przyrodniczego cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

9160 - Grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*)

Cele działań ochronnych wynikające z obowiązującego zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie stanu ochrony siedliska na co najmniej dotychczasowym poziomie (U2),
- osiągnięcie wartości wskaźnika parametru struktury i funkcji gatunki dominujące w poszczególnych warstwach fitocenozy na FV z U1.

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie 1,63 ha powierzchni siedliska,
- utrzymanie wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna runa” na właściwym (FV) poziomie, tj. typowa, właściwa dla siedliska przyrodniczego, na 50% stanowisk w obszarze. Stwierdzono gatunki: *Hepatica nobilis*, *Stellaria holostea*, *Milium effusum*, *Phyteuma spicatum*, *Aegopodium podagraria*,

- poprawa wskaźnika „gatunki dominujące w poszczególnych warstwach fitocenozy” ze stanu niezadowalającego (U2), tj. w jednej lub więcej warstw dominuje gatunek obcy dla naturalnego zbiorowiska roślinnego, do stanu właściwego (FV), tj. we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska, przy czym zachowane są naturalne stosunki ilościowe. W warstwie drzew występują gatunki typowe dla tego typu lasów (grab *Carpinus betulus*, buk *Fagus sylvatica*, dęby *Quercus petraea* i *Q. robur*). W podszyciu stwierdzono występowanie podrostu buka, leszczyny i grabu. W warstwie runa: *Oxalis acetosella*, *Maianthemum bifolium*, *Stellaria holostea*. Obniżająco na ocenę tego parametru wpływa występowanie w pewnym fragmencie płatu siedliska znacznego udziału gatunków drzew iglastych (*Pinus sylvestris* i *Larix decidua*),
- utrzymanie wskaźnika „udział w drzewostanie gatunków liściastych, bez wczesnosukcesyjnych” na poziomie niezadowalającym (U1), tj. udział 50 - 90 %. Stan U1 spowodowany jest przez sztuczne nasadzenie sosny i modrzewia, które przekraczają tolerowane pokrycie do 10% składu drzewostanu,
- utrzymanie wskaźnika „udział graba” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. >10% w drzewostanie,
- utrzymanie właściwego (FV) stanu wskaźnika „gatunki obce geograficznie w drzewostanie”, tj. gatunki obce geograficznie poniżej 1% i nie odnawiające się,
- poprawa wskaźnika „martwe drewno leżące lub stojące >3 m długości i >50 cm grubości” ze stanu złego U2, tj. 5 szt./ha,
- utrzymanie wskaźnika „inwazyjne gatunki obce w podszyciu i runie” na obecnym właściwym poziomie (FV), tj. brak gatunków inwazyjnych, na wszystkich stanowiskach.,
- utrzymanie wskaźnika „struktura pionowa i przestrzenna roślinności” w obecnym, niezadowalającym stanie (U1), tj. jednolity stary drzewostan lub struktura zróżnicowana ze zwartym starym drzewostanem zajmującym 10-50% powierzchni,
- utrzymanie wskaźnika „ekspansywne gatunki rodzime w runie (apofity), w tym gatunki porębowe, w tym trzcinnik piaskowy, jeżyny” na dotychczasowym, właściwym poziomie (FV), tj. co najwyżej pojedynczo.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 9160. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania

na środowisko wskazuje, iż opracowane dla siedliska przyrodniczego cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1437 - Leniec bezpodkwiatkowy (*Thesium ebracteatum*)

Cel działań ochronnych wynikający z obowiązującego zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie stanu ochrony gatunku na co najmniej dotychczasowym poziomie (U1).

Cele ochrony wynikające z projektowanej zmiany zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych:

- utrzymanie parametrów populacji na dotychczasowym, niezadowalającym poziomie (U1), tj. liczebność populacji 25-50 i/lub mniejsza, niż w poprzednim okresie monitoringowym, ale nie więcej niż o 25% oraz liczba (%) osobników generatywnych na poziomie 10-25% populacji,
- utrzymanie wskaźnika „ocienienie” we właściwym stanie (FV), tj. spośród warstw „a” i „c” tylko jedna >50% (ale nie więcej niż 60% w przypadku warstwy „a” i 75% w przypadku warstwy „c” oraz warstwa „b” <15%),
- zachowanie naturalnych procesów pozwalających utrzymać ocenę wskaźnika „wysokość runi lub runa” na poziomie niezadowalającym (U1), tj. 25-35 cm lub wyższą. Stwierdzono wysokość runi/runa - 25 cm
- utrzymanie wskaźnika „powierzchnia potencjalnego siedliska” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. 0,05ha i nie zmniejsza się (powierzchnia potencjalnego siedliska leńca bezpodkwiatkowego w obszarze wynosi 0,1 ha),
- utrzymanie wskaźnika „gatunki ekspansywne” na obecnym, niezadowalającym poziomie (U1), tj. gatunki ekspansywne pokrywają 10-25% powierzchni i/lub jeden gatunek pokrywa 40-60% powierzchni. Aktualnie brak gatunków ekspansywnych w obrębie stanowiska, ale w bliskim sąsiedztwie obecna *Urtica dioica* i *Aegopodium podagraria*,
- utrzymanie wskaźnika „zwarcie drzew i krzewów” na obecnym, właściwym (FV) poziomie, tj. suma zwarców warstw a i b wynosi <60%,
- utrzymanie wskaźnika „gatunki obce inwazyjne” na obecnym, właściwym (FV) poziomie, tj. brak w obrębie stanowiska i w bezpośrednim sąsiedztwie.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Leniec nad Wierzycą PLH220073 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać

na leńca bezpodkwiatkowego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele działań ochronnych i projektowane cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 800 m od granic obszaru Leniec nad Wierzycą PLH220073, w związku z czym, ze względu na znaczną odległość terenu budowy od obszaru Natura 2000, nie przewiduje się, by w związku z realizacją inwestycji mogły wystąpić jakiegokolwiek znaczące negatywne oddziaływania na poszczególne przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Planowana inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru. Analizowane zamierzenie nie będzie także mieć wpływu na realizację zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru celów działań ochronnych.

W promieniu 5 km od trasy planowanej inwestycji znajduje się również obszar Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082 (w odległości ok. 1,7 km od planowanej inwestycji).

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec, 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze **Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082** są: 3160 – naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 7140 – torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*) oraz strzebla błotna *Rhynchoypris percnurus*. Zagrożeniami dla przedmiotów ochrony w obszarze są m.in.: uprawa, zabudowa, wędkarstwo, zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie oraz ewolucja biocenotyczna, sukcesja.

Dla obszaru Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082 nie został ustanowiony plan zadań ochronnych. Dnia 18.10.2021 r. obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOC.6323.95.2021.MB.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

Poniżej przedstawiono tymczasowe cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082:

3160 – Naturalne dystroficzne zbiorniki wodne

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia siedliska”: utrzymanie powierzchni minimum 1,6 ha siedliska z uwzględnieniem naturalnych procesów,
- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki charakterystyczne”: utrzymanie obecności gatunków z listy charakterystycznych dla siedliska,

- wskaźnik stanu ochrony „Rodzime gatunki ekspansywne”: utrzymanie wskaźnika rodzime gatunki ekspansywne na dotychczasowym właściwym (FV) poziomie, tj. brak gatunków ekspansywnych,
- wskaźnik stanu ochrony „Obce gatunki inwazyjne”: utrzymanie wskaźnika gatunki inwazyjne i/lub obce dla zbiorowiska w obecnym właściwym (FV) stanie ochrony, tj. dopuszczenie wyłącznie obecności moczarki kanadyjskiej *Elodea canadensis*,
- wskaźnik stanu ochrony „Konduktywność (przewodnictwo elektrolityczne)”: utrzymanie przewodnictwa elektrolitycznego w zbiornikach w obszarze o wartości niższej niż $500 \mu\text{S cm}^{-1}$,
- wskaźnik stanu ochrony „Odczyn wody”: utrzymanie wskaźnika o wartości nie więcej niż pH 8,
- wskaźnik stanu ochrony „Barwa wody”: utrzymanie barwy wody brązowej, klarownej lub o niewielkiej mętności,
- wskaźnik stanu ochrony „Melioracje”: utrzymanie wskaźnika melioracje na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. system melioracyjny w zaniku, brak działań zmierzających do czyszczenia lub remontu rowów,
- wskaźnik stanu ochrony „Wskaźnik HDI”: utrzymanie wskaźnika HDI na właściwym (FV) poziomie, tj. o wartości >50 .

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 3160. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego siedliska cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

7140 – Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością *Scheuchzeria-Caricetea*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia siedliska”: utrzymanie powierzchni siedliska o areale 1,53 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów,
- wskaźnik stanu ochrony „Procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcji”: utrzymanie wskaźnika procent powierzchni zajętej przez siedlisko na transekcji - w obecnym właściwym stanie (FV), tj. 80-100%,

- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki charakterystyczne”: utrzymanie wskaźnika gatunki charakterystyczne na poziomie powyżej 6 gatunków lub mniej, lecz pokrycie na transekcie powyżej 50%,
- wskaźnik „Gatunki dominujące”: utrzymanie dominacji gatunków charakterystycznych,
- wskaźnik stanu ochrony „Pokrycie i struktura gatunkowa mchów”: pokrycie i struktura gatunkowa mchów - w obecnym właściwym (FV) stanie, tj. całkowite pokrycie mchów ponad 50% i mchy torfowce zajmujące łącznie ponad 50% całkowitej powierzchni porośniętej przez wszystkie gatunki mchów,
- wskaźnik stanu ochrony „Obce gatunki inwazyjne”: utrzymanie wskaźnika obce gatunki inwazyjne w obecnym właściwym (FV) stanie, tj. brak gatunków inwazyjnych,
- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki ekspansywne roślin zielnych”: utrzymanie wskaźnika gatunki ekspansywne roślin zielnych na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. brak lub pojedyncze,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień uwodnienia”: utrzymanie wskaźnika stopień uwodnienia na obecnym właściwym (FV) poziomie tj. poziom wody mierzony w piezometrze – powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 7140. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego siedliska cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

6326 - Strzebla błotna (*Rhynchocypris percunurus*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Liczebność”: utrzymanie 4 stanowisk strzebli w obszarze,
- wskaźnik stanu ochrony „Głębokość lustra wody w lipcu/sierpniu”: utrzymanie wskaźnika głębokość lustra wody w lipcu/sierpniu na poziomie $> 0,8\text{m}$.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na strzeble błotną. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania

na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 1,7 km od granic obszaru Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082, w związku z czym, ze względu na znaczną odległość terenu budowy od obszaru Natura 2000, nie przewiduje się, by w związku z realizacją inwestycji mogły wystąpić jakiegokolwiek znaczące negatywne oddziaływania na poszczególne przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Planowana inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru. Analizowane zamierzenie nie będzie także mieć wpływu na realizację zaplanowanych dla przedmiotów ochrony tego obszaru celów ochrony.

W promieniu 5 km od trasy planowanej inwestycji znajduje się również obszar Natura 2000 Wielki Klincz PLH220083 (w odległości ok. 3,4 km od planowanej inwestycji).

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec, 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Wielki Klincz PLH220083 są: 3160 – naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 91D0 - bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo- sosnowe bagienne lasy borealne oraz strzebla błotna *Rhynchocypris percnurus*. Zagrożeniami dla przedmiotów ochrony w obszarze są m.in.: uprawa, wypas, stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych, nawożenie, nawozy sztuczne, leśnictwo, wydobywanie torfu, ścieżki, szlaki piesze i rowerowe, drogi i autostrady, zabudowa rozproszona, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych i obiektów rekreacyjnych, obce gatunki inwazyjne, zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie, ewolucja biocenotyczna, sukcesja oraz nagromadzenie materii organicznej.

Dla obszaru Natura 2000 Wielki Klincz PLH220083 nie został ustanowiony plan zadań ochronnych. Dnia 12 listopada 2021 r. obwieszczeniem znak: RDOŚ-Gd-WOC.6323.110.2021.MB.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunku i jego siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

Poniżej przedstawiono tymczasowe cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Wielki Klincz PLH220083:

3160 – Naturalne dystroficzne zbiorniki wodne

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia siedliska”: utrzymanie powierzchni siedliska 0,08 ha z zachowaniem naturalnych procesów,

- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki charakterystyczne”: utrzymanie obecności gatunków z listy charakterystycznych dla siedliska,
- wskaźnik stanu ochrony „Rodzime gatunki ekspansywne”: utrzymanie wskaźnika rodzime gatunki ekspansywne na dotychczasowym właściwym (FV) poziomie, tj. brak gatunków ekspansywnych,
- wskaźnik stanu ochrony „Obce gatunki inwazyjne”: utrzymanie wskaźnika gatunki inwazyjne i/lub obce dla zbiorowiska w obecnym właściwym (FV) stanie ochrony, tj. dopuszczenie wyłącznie obecności moczarki kanadyjskiej *Elodea canadensis*,
- wskaźnik stanu ochrony „Konduktywność (przewodnictwo elektrolityczne)”: utrzymanie przewodnictwa elektrolitycznego w zbiornikach w obszarze o wartości niższej niż $100 \mu\text{S cm}^{-1}$, tj. w stanie właściwym (FV),
- wskaźnik stanu ochrony „Odczyn wody”: utrzymanie pH w przedziale 3-7 (tj. stan właściwy FV),
- wskaźnik stanu ochrony „Barwa wody”: utrzymanie wskaźnika na obecnym właściwym poziomie (FV) - brązowej, klarownej barwy wody,
- wskaźnik stanu ochrony „Melioracje”: utrzymanie wskaźnika melioracje na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. system melioracyjny w zaniku, brak działań zmierzających do czyszczenia lub remontu rowów.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Wielki Klincz PLH220083 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 3160. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego siedliska cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

91D0 – Bory i lasy bagienne

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia siedliska”: utrzymanie siedliska o powierzchni 2,09 ha z zachowaniem naturalnych procesów,
- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki charakterystyczne”: utrzymanie wskaźnika na poziomie U1 na stanowisku, tj. obecnych 30 - 60% gatunków z listy gatunków charakterystycznych,
- wskaźnik „Inwazyjne gatunki obce w runie”: utrzymanie wskaźnika na poziomie FV, tj. brak inwazyjnych gatunków obcych w runie,

- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki obce geograficznie w drzewostanie”: utrzymanie wskaźnika na poziomie FV, tj. brak,
- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki obce ekologicznie w drzewostanie”: utrzymanie wskaźnika na poziomie FV, tj. brak gatunków obcych.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Wielki Klincz PLH220083 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 91D0. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego siedliska cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

6326 - Strzebla błotna (*Rhynchocypris percunurus*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Liczba stanowisk”: utrzymanie gatunku na 6 stanowiskach,
- wskaźnik stanu ochrony „Głębokość wody (m)”: zachowanie wartości wskaźnika w nie pogorszonym stanie, tj. w przedziale 0,8-4,0 m.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Wielki Klincz PLH220083 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na strzeblę błotną. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 3,4 km od granic obszaru Wielki Klincz PLH040083, w związku z czym, ze względu na znaczną odległość terenu budowy od obszaru Natura 2000, nie przewiduje się, by w związku z realizacją inwestycji mogły wystąpić jakiegokolwiek znaczące negatywne oddziaływania na poszczególne przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Planowana inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru. Analizowane zamierzenie nie będzie także mieć wpływu na realizację zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru celów ochrony.

W promieniu 5 km od trasy planowanej inwestycji znajduje się również obszar Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 (w odległości ok. 3,5 km od planowanej inwestycji).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 18 lutego 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jezioro Krąg (PLH220070) (Dz. U. z 2022 r.,

poz. 481) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 są następujące siedliska przyrodnicze: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne z zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (3150) i górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk (7230), a także następujące gatunki: lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*), skalnica torfowiskowa (*Saxifraga hirculus*) i poczwarówka Geyera (*Vertigo geyeri*). W Standardowym Formularzu Danych (aktualizacja: marzec, 2022 r.) opracowanym dla tego obszaru jako jego przedmioty ochrony wskazano także: haczykowiec błyszczący (*Hamatocaulis vernicosus*), poczwarkówkę zwężoną (*Vertigo angustior*) i poczwarkówkę jajowatą (*Vertigo moulinsiana*). Rozbieżność między Standardowym Formularzem Danych obszaru, a Rozporządzeniem jest w trakcie korygowania.

Jak wynika ze Standardowego Formularza Danych obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 (aktualizacja: marzec, 2022 r.) zagrożeniami dla obszaru są m.in.: ścieżki, szlaki piesze i rowerowe, drogi i autostrady, wycinka lasu, wypas, akwakultura morska i słodkowodna, koszenie i ścinanie traw, zabudowa rozproszona i inne typy zabudowy, naturalna eutrofizacja, tereny zurbanizowane i zamieszkane, leśnictwo, eksploatacja lasu bez odnawiania, czy naturalnego odrastania, linie elektryczne i telefoniczne.

Dla obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 nie został ustanowiony plan zadań ochronnych. Dnia 18.10.2021 r. obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOC.6323.93.2021.MB.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

Poniżej przedstawiono tymczasowe cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070:

3150 – Starorzecza i naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia siedliska”: utrzymanie powierzchni 132,39 ha siedliska z uwzględnieniem naturalnych procesów,
- wskaźnik stanu ochrony „Charakterystyczna kombinacja zbiorowisk w obrębie transektu”: utrzymanie charakterystycznej kombinacji zbiorowisk w obrębie transektu na poziomie właściwym (FV), tj. dużej różnorodności fitocenotycznej zbiorowisk, obecność elodeidów i nymfeidów, obecność pleustofitów do 25 % pokrycia powierzchni na transektach,

- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki wskazujące na degradację”: utrzymanie wskaźnika gatunki inwazyjne i/lub obce dla zbiorowiska - w obecnym właściwym (FV) stanie ochrony, tj. dopuszczenie wyłącznie obecności moczarki kanadyjskiej *Elodea canadensis*,
- wskaźnik stanu ochrony „Barwa wody”: utrzymanie wskaźnika barwa wody na poziomie właściwym (FV), tj. słabo zielona, słabo przezroczysta lub brązowo-przezroczysta,
- wskaźnik stanu ochrony „Konduktywność (przewodnictwo elektrolityczne)”: utrzymanie przewodnictwa o wartości niższej niż 600 $\mu\text{S cm}^{-1}$,
- wskaźnik stanu ochrony „Przezroczystość wody”: utrzymanie przezroczystości wody nie mniejszej niż 1 m.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 3150. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego siedliska cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

7230 – Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia siedliska”: utrzymanie powierzchni siedliska o areale 3,78 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów,
- wskaźnik stanu ochrony „Procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcie”: utrzymanie procentu powierzchni zajętej przez siedlisko na poziomie właściwym (FV), tj. 80-100%,
- wskaźnik „Gatunki charakterystyczne”: utrzymanie wskaźnika gatunki charakterystyczne w stanie właściwym (FV), tj. powyżej 8 gatunków charakterystycznych,
- wskaźnik stanu ochrony „Gatunki dominujące”: utrzymanie wskaźnika gatunki dominujące w co najmniej obecnym niezadowalającym (U1) poziomie, tj. 4-8 gatunków charakterystycznych lub pokrycie na transekcie 20-50%,
- wskaźnik stanu ochrony „Pokrycie i struktura gatunkowa mchów”: utrzymanie wskaźnika pokrycie i struktura gatunkowa mchów na co najmniej obecnym poziomie,

- tj. >50% całkowitego pokrycia mchów, w tym mchy brunatne zajmują łącznie nie mniej niż 20% całkowitej powierzchni zajmowanej przez wszystkie gatunki mchów,
- wskaźnik stanu ochrony „Obce gatunki inwazyjne”: utrzymanie wskaźnika obce gatunki inwazyjne na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. brak gatunków obcych i inwazyjnych,
 - wskaźnik stanu ochrony „Gatunki ekspansywne roślin zielnych”: utrzymanie wskaźnika gatunki ekspansywne roślin zielnych na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. brak lub pojedyncze
 - wskaźnik stanu ochrony „Zakres pH”: utrzymanie wskaźnika pH na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. powyżej pH 7,
 - wskaźnik stanu ochrony „Ekspansja podrostów i krzewów”: utrzymanie wskaźnika ekspansja krzewów i podrostu drzew na co najmniej obecnym (U1) poziomie, tj. łączne pokrycie nie więcej niż 15%,
 - wskaźnik stanu ochrony „Stopień uwodnienia”: utrzymanie wskaźnika stopień uwodnienia na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. poziom wody mierzony w piezometrze – do 2 cm powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska,
 - wskaźnik stanu ochrony „Pokrycie torfu”: utrzymanie wskaźnika pozyskanie torfu na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. brak pozyskania torfu,
 - wskaźnik stanu ochrony „Melioracje odwadniające”: utrzymanie wskaźnika melioracje odwadniające na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. system melioracyjny w zaniku, brak działań zmierzających do czyszczenia lub remontu rowów.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na siedlisko przyrodnicze 7230. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego siedliska cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1528 - Skalnica torfowiskowa (*Saxifraga hirculus*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Liczebność”: utrzymanie liczebności na co najmniej poziomie niezadowalającym (U1), tj. nie mniej niż 50 osobników,

- wskaźnik stanu ochrony „Struktura”: utrzymanie wskaźnika struktura na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. >50 pędów generatywnych,
- wskaźnik stanu ochrony „Stan zdrowotny”: utrzymanie wskaźnika stan zdrowotny na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. brak uszkodzeń lub uszkodzenia sporadyczne,
- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia potencjalnego siedliska”: utrzymanie wskaźnika powierzchnia potencjalnego siedliska – 10000 m²,
- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia zajętego siedliska”: utrzymanie wskaźnika powierzchnia zajętego siedliska na poziomie (U1), tj. co najmniej 1500 m²,
- wskaźnik stanu ochrony „Fragmentacja siedliska”: utrzymanie wskaźnika fragmentacja siedliska na właściwym poziomie (FV), tj. siedlisko niepofragmentowane lub fragmentacja mała,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień zarośnięcia siedliska przez roślinność drzewiastą i krzewiastą”: utrzymanie wskaźnika stopień zarośnięcia siedliska przez roślinność drzewiastą i krzewiastą – na poziomie właściwym (FV), tj. brak zarośnięcia lub <10%,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień zarośnięcia siedliska przez wysokie byliny jedno- i dwuliścienne”: utrzymanie wskaźnika łącznie na poziomie co najmniej niezadawalającym (U1), tj. zarośnięcie na poziomie 10-25%,
- - wskaźnik stanu ochrony „Zwarcie warstwy ziół”: utrzymanie wskaźnika zwarcie warstwy ziół na poziomie co najmniej niezadawalającym (U1), tj. 65-80%,
- wskaźnik stanu ochrony „Pokrycie sprzyjające gatunkowi”: utrzymanie wskaźnika pokrycie sprzyjających gatunków mchów na poziomie właściwym (FV), tj. >25%,
- wskaźnik stanu ochrony „Udział wskaźników acydyfikacji i eutrofizacji”: utrzymanie wskaźnika udział wskaźników eutrofizacji i acydyfikacji w warstwie mszystej na poziomie właściwym (FV), tj. <25%,
- wskaźnik stanu ochrony „Poziom wód gruntowych”: utrzymanie wskaźnika poziom wód gruntowych na poziomie właściwym (FV), tj. <10 cm (z wyłączeniem silnych susz letnich).

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na skalnicę torfowiskową. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania

na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1903 - Lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Liczebność”: utrzymanie liczebności na poziomie 20 osobników,
- wskaźnik stanu ochrony „Fragmentacja siedliska”: utrzymanie wskaźnika fragmentacja siedliska na właściwym poziomie (FV), tj. siedlisko niepofragmentowane lub fragmentacja mała,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień zarośnięcia siedliska przez roślinność drzewiastą i krzewiastą”: utrzymanie stopnia ocienienia na poziomie właściwym (FV), tj. drzewa i krzewy poniżej 25%,
- wskaźnik stanu ochrony „Grubość wojłoku”: utrzymanie grubości wojłoku na poziomie <5 cm,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień uwodnienia”: utrzymanie stopnia uwodnienia podłoża na bardzo dobrym poziomie (widoczne lustro wody).

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na lipiennika Loesela. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1393 - Haczykowiec błyszczący (*Hamatocaulis vernicosus*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Powierzchnia darni”: utrzymanie powierzchni darni (łącznie) na poziomie niezadowalającym (U1), tj. na poziomie 1-10 m²,
- wskaźnik stanu ochrony „Fragmentacja siedliska”: utrzymanie wskaźnika fragmentacja siedliska na właściwym poziomie (FV), tj. siedlisko niepofragmentowane lub fragmentacja mała,
- wskaźnik stanu ochrony „Ocienienie przez drzewa i krzewy”: utrzymanie ocienienia przez drzewa i krzewy na poziomie niezadowalającym (U1), tj. stopień pokrycia drzew i krzewów poniżej 20%,

- wskaźnik stanu ochrony „Zwarcie runi lub runa”: utrzymanie wskaźnika na poziomie co najmniej niezadowolającym (U1), tj. na poziomie 40-70%.
- wskaźnik stanu ochrony „Uwodnienie terenu (wilgotność podłoża)”: utrzymanie stopnia uwodnienia podłoża na dużym poziomie (miejscami widoczna woda między darniami).

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na haczykowca błyszczącego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1013 - Poczwarówka Geyera (*Vertigo geyeri*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Zagęszczenie populacji”: zagęszczenie na poziomie co najmniej niezadowolającym (U1), tj. $<10 \text{ os./m}^2$ a $>1 \text{ os./m}^2$,
- wskaźnik stanu ochrony „Odczyn wody”: utrzymanie odczyn wody na poziomie co najmniej niezadowolającym (U1), tj. pH wartości 7-8,
- wskaźnik stanu ochrony „Przewodność elektrolityczna wody”: utrzymanie przewodności elektrolitycznej wody na poziomie niezadowolającym (U1), tj. 165-330 $\mu\text{S/cm}$,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień zarośnięcia”: utrzymanie stopnia zarośnięcia na poziomie właściwym (FV), tj. $<40\%$,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień wilgotności”: utrzymanie stopnia wilgotności na poziomie właściwym (FV), tj. $\geq 80\%$ prób kwalifikuje się do 2 i/lub 3 stopnia skali Killeen’a i Moorkens (2003),
- wskaźnik stanu ochrony „Fragmentacja siedliska”: utrzymanie wskaźnika fragmentacja siedliska na poziomie co najmniej niezadowolającym (U1) tj. siedlisko w niewielkim stopniu pofragmentowane.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na poczwarówkę Geyera. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania

na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1014 - Poczwarówka zwężona (*Vertigo angustior*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Zagęszczenie populacji”: utrzymanie zagęszczenia populacji gatunku na dotychczasowym – właściwym poziomie (FV), tj. $>10 \text{ os/m}^2$,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień zarośnięcia”: utrzymanie stopnia zarośnięcia na poziomie właściwym (FV), tj. $<40\%$,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień wilgotności”: utrzymanie stopnia wilgotności na poziomie właściwym (FV), tj. $\geq 80\%$ prób kwalifikuje się do 2 i/lub 3 stopnia skali Killeen’a i Moorkens (2003),
- wskaźnik stanu ochrony „Fragmentacja siedliska”: utrzymanie wskaźnika fragmentacja siedliska na poziomie co najmniej niezadawalającym (U1), tj. siedlisko w niewielkim stopniu pofragmentowane.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na poczwarówkę zawężoną. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1016 - Poczwarówka jajowata (*Vertigo moulinsiana*)

Cele ochrony:

- wskaźnik stanu ochrony „Zagęszczenie populacji”: utrzymanie zagęszczenia populacji gatunku na dotychczasowym – właściwym poziomie (FV), tj. $>10 \text{ os/m}^2$,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień zarośnięcia”: utrzymanie stopnia zarośnięcia na poziomie właściwym (FV), tj. $<40\%$,
- wskaźnik stanu ochrony „Stopień wilgotności”: utrzymanie stopnia wilgotności na poziomie właściwym (FV), tj. $\geq 50\%$ prób kwalifikuje się do 2 i/lub 3 stopnia skali Killeen’a i Moorkens (2003), woda powyżej poziomu gruntu, obszar zalewany i podmokły,
- wskaźnik stanu ochrony „Fragmentacja siedliska”: utrzymanie wskaźnika fragmentacja siedliska na poziomie właściwym (FV), tj. siedlisko nie pofragmentowane.

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070 i nie będzie w żadnej sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na poczwarówkę jajowatą. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 3,5 km od granic obszaru Natura 2000 Jezioro Krąg PLH220070, w związku z czym, ze względu na znaczną odległość terenu budowy od obszaru Natura 2000, nie przewiduje się by w związku z realizacją inwestycji mogły wystąpić jakiegokolwiek znaczące negatywne oddziaływania na poszczególne przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Planowana inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru. Analizowane zamierzenie nie będzie także mieć wpływu na realizację projektowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru celów ochrony.

W promieniu 5 km od trasy planowanej inwestycji znajduje się również obszar Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034 (w odległości ok. 3,7 km od planowanej inwestycji), który położony jest poza terenem województwa pomorskiego.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec, 2022 r.) przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034 jest nocek duży *Myotis myotis*. Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: zabudowa rozproszona, nawożenie i nawozy sztuczne, restrukturyzacja gospodarstw rolnych, zmiana sposobu uprawy, stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych w rolnictwie oraz zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie.

Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 3 listopada 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2016 r., poz. 3880) ustanowiono plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034.

Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych cele działań ochronnych przedmiotu ochrony obszaru Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034:

1324 - Nocek duży (*Myotis myotis*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie obecności kolonii rozrodzej gatunku,
- poprawa warunków siedliskowych gatunku do oceny właściwej (FV).

Ocena: Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar, ani nie doprowadzi do zmiany warunków hydrologicznych na jego terenie. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na nocka łydkowłosego. Weryfikacja wyników przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wskazuje, iż opracowane dla tego gatunku cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 3,7 km od granic obszaru Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034, w związku z czym, ze względu na znaczną odległość terenu budowy od obszaru Natura 2000, nie przewiduje się, by w związku z realizacją inwestycji mogły wystąpić jakiegokolwiek znaczące negatywne oddziaływania na przedmiot ochrony ww. obszaru Natura 2000. Planowana inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru. Analizowane zamierzenie nie będzie także mieć wpływu na realizację zaplanowanych dla przedmiotu ochrony tego obszaru celów działań ochronnych.

Należy także podkreślić, że wszystkie planowane prace w granicach obszarów Natura 2000 będą objęte nadzorem przyrodniczym, który będzie odpowiadał za kontrolę wykonania zapisów niniejszej decyzji.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w tym w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej wynika, że planowana do realizacji inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, Jeziora Wdzydzkie PLH220034, Leniec nad Wierzycą PLH220073, Stary Bukowiec PLH220082, Wielki Klincz PLH220083, Jezioro Krąg PLH220070 i Kościół w Śliwicach PLH040034. Nie ma również podstaw przypuszczać, aby realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia mogła spowodować utratę lub fragmentację siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, dla których zaprojektowano ww. obszary Natura 2000. Wskazane w Planach Zadań Ochronnych dla obszarów Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, Jeziora Wdzydzkie PLH220034, Leniec nad Wierzycą PLH220073 i Kościół w Śliwicach PLH040034 cele działań ochronnych dla siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków i gatunków stanowiących przedmioty ochrony w tych obszarach zostaną zachowane, a realizacja wnioskowanej inwestycji, przy zachowaniu warunków niniejszej decyzji, nie spowoduje zagrożenia dla ww. przedmiotów ochrony tych obszarów. Wskazane tymczasowe cele ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarach Natura 2000 Stary Bukowiec PLH220082, Wielki Klincz PLH220083, Jezioro Krąg PLH220070 również zostały zachowane, a realizacja

wnioskowanej inwestycji nie spowoduje zagrożenia dla ww. przedmiotów ochrony tych obszarów.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336), na ewentualne odstępstwo od zakazów wymienionych w art. 51 ww. ustawy należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy stwierdził, co następuje.

Planowana inwestycja realizowana jest w granicach obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody:

1. Rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego.

Ingerencja w obszar ww. rezerwatu przyrody następuje w przypadku realizacji inwestycji we wszystkich wariantach, przy czym wariant najkorzystniejszy dla środowiska dotyczy miejsca, gdzie linia kolejowa przebiega w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego tj. od km proj. ok. 67+500 do 68+400 linii kolejowej nr 201.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska (WNS) zakłada rezygnację z budowy przejścia podziemnego ze ścieżką pieszo-rowerową, przebudowę istniejącego przejazdu w km 67+900, rezygnację z zastosowania typowych i ustandaryzowanych przez Inwestora rozwiązań technicznych w zakresie odwodnienia torów, przebiegu linii kablowych i kształtowania nasypów kolejowych, na rzecz zastosowania w tych branżach dedykowanych rozwiązań indywidualnych pozwalających na ograniczenie zajętości terenu. W związku z tym, w miejscach występowania nasypów kolejowych w sąsiedztwie projektowanej linii kolejowej:

- zmniejszono szerokości nasypów kolejowych, stosując ścianki oporowe typu L,
- rowy odwodnieniowe zastąpiono płytkami korytkami odwadniającymi i drenażami,
- zmieniono konstrukcje ścian czołowych przepustów tak, aby współpracowały z zastosowanymi konstrukcjami ścian oporowych,
- zbliżono przebiegi wszystkich kabli do torów i ułożono je równolegle do ścian oporowych w dedykowanych konstrukcjach betonowych, zakopywanych w ziemi,
- dostosowano przebieg pasów przeciwpożarowych do nowej sytuacji, utrzymując ich minimalną, wymaganą rozporządzeniem odległość od nasypu kolejowego i szerokości (art. 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania

robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych).

Zgodnie z raportem realizacja inwestycji w odniesieniu do zakazów obowiązujących w granicach ww. rezerwatu przyrody wiąże się w szczególności z podjęciem działań wymienionych w ustawie o ochronie przyrody - art. 15 ust. 1 punkty:

- 1) budowy lub przebudowy obiektów budowlanych i urządzeń technicznych, z wyjątkiem obiektów i urządzeń służących celom parku narodowego albo rezerwatu przyrody;
- 3) umyślnego płoszenia zwierząt kręgowych;
- 5) niszczenia lub umyślne uszkodzania roślin oraz grzybów;
- 6) dokonywania zmian obszarów i składników przyrody;
- 7) zmiany stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody;
- 9) niszczenia gleby lub zmiany przeznaczenia i użytkowania gruntów;
- 15) ruchu pieszego;
- 18) ruchu pojazdów poza drogami publicznymi;
- 20) zakłócania ciszy;
- 22) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu.

Na podstawie art. 15 ust. 9 ustawy o ochronie przyrody dla przedmiotowego zamierzenia uzgodnienie warunków realizacji w zakresie działań objętych zakazami na terenie ww. rezerwatu przyrody uzyskano uzgodnienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, przedstawione postanowieniem z dnia 21 lipca 2023 r., znak: DZP-WP.6205.56.2023.AL. Warunki realizacji przedsięwzięcia określone przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska uwzględniono w niniejszej decyzji. Jednocześnie, w przypadku części warunków określonych przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w tym w zakresie stosowania sprawnych maszyn i urządzeń, zabezpieczenia drzew, wykonania sprawnego systemu odwodnienia, zachowania warunków migracji zwierząt małych poprzez zachowanie 5-cm szczeliny pod dolną płaszczyznę stopki szyny, zabezpieczenia urządzeń odwodnieniowych przed dostępem płazów, jak również wprowadzenia zabezpieczeń przed porażeniem ptaków prądem na linii napowietrznej, zastosowanie mają dla całości przebiegu inwestycji. Ponadto, na podstawie przedstawionego raportu, zawarto warunek określający, że prowadzone prace nie będą powodować zmiany stosunków wodnych w rezerwacie przyrody. Zgodnie z raportem bowiem nie będą wprowadzane zmiany w stosunkach wodnych (nie dojdzie do zmiany stosunków wodnych ze względu na zastosowaną technologię wykonywania robót)

w pobliżu rezerwatu Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego w km 67+580 – 68+350, co mogłoby mieć bardzo negatywne oddziaływania na cele ochronne rezerwatu.

Rezerwat przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego ustanowiono zarządzeniem Ministra Leśnictwa z dnia 18 czerwca 1956 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M. P. z 1956 r. Nr 59, poz. 719). Obecnie rezerwat funkcjonuje w oparciu o rozporządzenie Nr 4/2007 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Cisów Staropolskich imienia Leona Wyczółkowskiego” (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2007 r. Nr 74, poz. 1194). Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie najliczniejszego na niżu Polski stanowiska cisa pospolitego *Taxus baccata*.

Przedmiotowy rezerwat przyrody posiada plan ochrony ustanowiony zarządzeniem nr 22/0210/2011 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 28 grudnia 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego” (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2011 r., Nr 311, poz. 3394 ze zm.). W dokumencie tym charakter planowanej inwestycji nie został wymieniony wśród zidentyfikowanych istniejących, bądź potencjalnych zagrożeń dla przyrody rezerwatu.

Przeprowadzona analiza wariantowa wskazuje na wybór wariantu nr WNS, jako najkorzystniejszego dla rezerwatu m.in. ze względów przyrodniczych, gdyż nie będzie wiązała się z wycinką drzew i nie spowoduje zmian w walorach przyrodniczych rezerwatu. Zgodnie z przedstawionym raportem oraz uwzględniając warunki określone w ww. postanowieniu Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 21 lipca 2023 r., znak: DZP-WP.6205.56.2023.AL, usuwanie drzew i krzewów na terenie rezerwatu przyrody możliwe jest wyłącznie w celu realizacji działań kompensujących w odniesieniu do otwartych zbiorowisk bagiennych w oddziałach: 210m, 211b, Leśnictwo Rykowisko, Nadleśnictwo Zamrzenica.

Zamierzenie nie spowoduje naruszenia lub zniszczenia cennych gatunków i ich siedlisk oraz nie wpłynie negatywnie, zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio, na zachowanie walorów rezerwatu przyrody. Przewidziane prace związane z modernizacją istniejącej linii w obszarze rezerwatu nie spowodują zakłócenia jego funkcjonowania, nie wpłyną negatywnie na jego walory przyrodnicze oraz nie spowodują trwałych zmian, które mogłyby w dłuższej perspektywie czasowej przyczynić się do degradacji tego obszaru chronionego.

Wskazane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko alternatywne wariant nr 1 i nr 2 zostały wykluczone, ponieważ przeprowadzenie inwestycji zgodnie z tymi wariantami wiązałoby się wycięciem drzew, co wiązałoby się ze znacząco większą ingerencją w środowisko przyrodnicze rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego oraz koniecznością podjęcia działań minimalizujących wpływ inwestycji na rezerwat oraz działań kompensujących. Zgodnie z powyższym należy stwierdzić, iż nie istnieją inne niż wariant WNS racjonalne warianty alternatywne realizacji inwestycji oddziałujące w mniejszym stopniu na cel ochrony rezerwatu. Ingerencja w środowisko przyrodnicze na obszarze rezerwatu w przypadku wariantu WNS nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie rezerwatu. Tym niemniej dojdzie do fizycznej ingerencji w granicę i wewnątrz rezerwatu przyległe do jego granic. Z tego powodu wśród warunków uzgodnienia inwestycji wskazano konieczne działania minimalizujące oraz zakres kompensacji jaka powinna być wdrożona.

Zamierzenie polegające na przeprowadzeniu modernizacji linii kolejowej nr 201 stanowi, zgodnie z art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r., poz. 334), w związku z art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r., poz. 997), inwestycję liniową celu publicznego. Tym samym spełnione zostały wymogi wynikające z art. 15 ust. 9 ustawy o ochronie przyrody w odniesieniu do ww. rezerwatu przyrody.

2. Tucholskiego Parku Krajobrazowego (wraz z otuliną).

Na terenie Tucholskiego Parku Krajobrazowego obowiązuje rozporządzenie Nr 38/2004 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 3 grudnia 2004 r. w sprawie Tucholskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 120, poz. 2018, ze zm.).

Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie. Jednocześnie zamierzenie, które realizowane jest w oparciu o istniejącą i funkcjonującą linię kolejową, nie wpływa istotnie negatywnie na zachowanie Tucholskiego Parku Krajobrazowego, w tym walorów przyrodniczych i krajobrazowych, dla ochrony których Park ten został powołany.

3. Śliwickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, gdzie obowiązują odpowiednio uchwała nr XXIII/343/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie Śliwickiego

Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r., poz. 3284 ze zm.) oraz uchwała nr XLIX/813/18 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 września 2018 r. w sprawie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2018 r., poz. 4859).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie. Jednocześnie, zamierzenie które realizowane jest w oparciu o istniejącą i funkcjonującą linię kolejową, nie wpływa istotnie negatywnie na zachowanie ww. obszarów chronionego krajobrazu, w tym walorów przyrodniczych i krajobrazowych, dla ochrony których obszary te zostały powołane.

4. Obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009.

Względem obszarów Natura 2000 obowiązują uwarunkowania określone art. 33 ustawy o ochronie przyrody, w tym zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Ponadto, względem ww. obszaru zastosowanie znajdują ustalenia zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2015 r., poz. 1183).

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 są gatunki ptaków:

- a) populacje lęgowe gatunków: perkozek, perkoz dwuczuby, bąk, bączek, czapla siwa, bocian czarny, bocian biały, łabędź niemy, łabędź krzykliwy, gęgawa, krakwa, cyraneczka, cyranka, podgorzałka, gągoł, szlachar, nurogęs, trzmielojad, kania czarna, kania ruda, bielik, błotniak stawowy, rybołów, wodnik, derkacz, kokoszka, żuraw, kszyk, samotnik, brodziec piskliwy, rybitwa rzeczna, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, siniak, puchacz, włośchatka, lelek, zimorodek, dudek, dzięcioł czarny, lerka, pliszka górską, kormoran,

- b) populacje migrujące gatunków: łabędź krzykliwy, żuraw,
- c) populacja zimujące gatunków: łabędź niemy, łabędź krzykliwy.

Analizowana inwestycja, w przebiegu w granicach ww. obszaru Natura 2000, związana jest w szczególności z wycinką drzew, w tym w obrębie terenów leśnych. Zgodnie z przedstawionym raportem w zasięgu planowanego przedsięwzięcia (w granicach województwa kujawsko-pomorskiego), stwierdzono w szczególności obecność:

- siedlisk lęgowych żurawia – 2 stanowiska lęgowe (w odległości 74 m oraz 211 m od linii), które nie ulegną naruszeniu. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia wiąże się z wprowadzeniem dodatkowego toru na linii kolejowej nr 201 i towarzyszącej mu trakcji energetycznej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego toru, zatem oddziaływanie (także w zakresie ryzyka kolizji z liniami energetycznymi napowietrznymi) nie ulegnie istotnej zmianie i nie nastąpi znacząco negatywne oddziaływanie na gatunek,
- siedlisk lęgowych lelka (1 stanowisko), dzięcioła czarnego (2 stanowiska) oraz lerki (8 stanowisk). W związku z tym zdecydowano m.in. o zastosowaniu zabezpieczeń ekranów przed kolizjami z awifauną, a także o wprowadzeniu nadzoru przyrodniczego i dostosowania terminu robót, w tym wycinki do okresu lęgowego ptaków,
- siedliska lęgowe bociana białego (1 stanowisko). Zgodnie z przeprowadzoną na potrzeby raportu inwentaryzacją, inwestycja nie wymaga niszczenia gniazda bociana białego. Jednakże, przed przystąpieniem do prac związanych z realizacją zadania, będzie przeprowadzona wcześniejsza kontrola całego obszaru planowanych prac pod kątem występowania miejsc gniazdowania ptaków, w tym również bociana białego. W przypadku pojawienia się takich okoliczności, prace będą prowadzone poza okresem lęgowym, czyli od 15 września do końca lutego. Gniazdo zostanie przeniesione w miejsce jak najbliżej miejsca poprzedniego, z lokalizacją umożliwiającą wylot na żerowiska,
- strefy ochrony miejsca gniazdowania bielika na odcinku w ok. km 65+800 – 66+400, przy czym na podstawie raportu strefa całoroczna znajduje się w odległości ok. 150 m od torów kolejowych, strefa okresowa w odległości ok. 15 m i sąsiaduje z granicą planowanych prac. Zakres prac ograniczono tak, by zrealizować je w sposób jak najmniej naruszający strefę ochrony okresowej bielika. Strefa ochrony całorocznej nie zostanie naruszona.

Wycinka, która obejmuje fragment okresowej strefy ochrony bielika, realizowana będzie na terenie leśnym na długości 43 m i powierzchni 38 m², znajdującym się w odległości mniejszej niż 6 m od zewnętrznej krawędzi rowu bocznego. Konieczność ww. prac wynika bezpośrednio z wymogów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247 j.t.).

Jak wskazuje przedłożony raport, linia kolejowa nr 201 w sąsiedztwie obszaru chronionego bielika już istnieje, a w ramach przedsięwzięcia zostanie jedynie przebudowana i unowocześniona, tak więc możliwość potencjalnego oddziaływania inwestycji związanego ze śmiertelnością bielików będzie taka sama lub zbliżona do stanu istniejącego. Zwiększenie prędkości pociągów nie będzie miało istotnego znaczenia dla zwiększenia śmiertelności bielika w analizowanym rejonie. Główne żerowisko bielika znajduje się w kierunku wschodnim (stawy, jeziora, tereny rolnicze), w związku z czym istnieje mniejsze prawdopodobieństwo przelotów bielika w kierunku zachodnim, na linię kolejową. Wybudowanie sieci trakcyjnej również nie będzie miało istotnego znaczenia dla zwiększenia śmiertelności bielika. Ptaki siadają na przewodach, konstrukcjach wsporczych i nie dochodzi do kolizji ptaków z siecią trakcyjną. Potwierdza to wykonana w 2016 r. „Ekspertyza dotycząca wpływu linii kolejowych na zwierzęta oraz szlaki ich migracji dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2014-2020” – ptaki” przez ASANGA Pracownia Analiz Środowiskowych, która wykazała, że nie zanotowano wpływu linii kolejowej na migrujące ptaki szponiaste. Pułap przelotu ptaków szponiastych był znacznie wyższy niż wysokość trakcji kolejowej. Ponadto, dotychczas stwierdzano kolizje orłów bielików z taborem kolejowym jedynie w przypadku żerowania orłów na padlinie pozostawionej bezpośrednio na torach. Wymieniona wyżej ekspertyza potwierdza, że padlina wabi z dużej odległości ptaki szponiaste, które pożywiają się padłymi ssakami. Narażone są przez to na kolizję z pociągiem. Szczególnie dotyczyło to dużych i ciężkich bielików, które z padliny bardzo chętnie korzystają. W ekspertyzie wskazano, że w celu ograniczenia prawdopodobieństwa zaistnienia kolizji należy w miarę możliwości szybko usuwać martwe zwierzęta

z torowiska. PKP PLK S.A. podejmuje działania minimalizujące w tym zakresie. W przypadku zgłoszenia kolizji pociągu ze zwierzętami w miarę szybko usuwane są martwe zwierzęta z układu torowego, tak aby nie stwarzać zagrożenia dla dużych ptaków (padlinożerców). W kolizjach z pociągami najczęściej giną osobniki młode. Ich kierunki wylotów z gniazda też będą w większym stopniu związane z terenami na wschód, a nie na zachód, gdzie przebiega linia kolejowa.

Jednocześnie przy planowaniu i realizacji ww. robót w granicach strefy ochrony miejsca gniazdowania gatunku zostaną uwzględnione wymagania wynikające bezpośrednio z art. 60 cyt. ustawy o ochronie przyrody, w tym poprzez dostosowanie terminu realizacji robót do okresu lęgowego bielika i okresu funkcjonowania strefy (okres ten trwa od 1 stycznia do 31 lipca). Ponadto, prace prowadzić można po uzyskaniu zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na podstawie art. 60 ust. 6 ww. ustawy o ochronie przyrody – niniejsza decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje przedmiotowego zezwolenia.

W związku z powyższym przy zachowaniu działań minimalizujących i zabezpieczających, możliwe jest wykluczenie znacząco negatywnego wpływu na populacje ww. gatunków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000.

Przedmiotowa inwestycja przecina obszar Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Realizacja inwestycji (w odniesieniu do województwa kujawsko-pomorskiego) nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych i potencjalnie atrakcyjnych siedlisk ww. gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 oraz nie wpłynie na zmniejszenie ich liczebności w obszarze. Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2015 r., poz. 1183), do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należy przede wszystkim utrzymanie na odpowiednim poziomie liczebności poszczególnych przedmiotów ochrony oraz powierzchni dostępnych dla nich siedlisk.

W związku z powyższym realizacja inwestycji, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

5. Użytków ekologicznych, zgodnie z poniższym wykazem:

Lp.	Nr rejestracyjny CRFOP	Rodzaj użytku	Orientacyjny kilometrąz istniejący [km]	Strona P – prawa L - lewa
1.	PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1743	Torfowisko	38+125 do 38+200	P
2.	PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1742	Bagno	38+420 do 38+452	P
3.	PL.ZIPOP.1393.UE.0403032.1726	Bagno	38+750 do 39+030	P/L
4.	PL.ZIPOP.1393.UE.0414102.1636	Bagno	55+520 do 55+645	L
5.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1482	Bagno	63+185 do 63+435	L
6.	PL.ZIPOP.1393.UE.0414052.1486	Bagno	64+322 do 64+410	P
7.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1474	Bagno	64+590 do 64+685	L
8.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1472	Bagno	64+945 do 65+652	L
9.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1463	Bagno	67+248 do 67+850	P
10.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1446	Bagno	70+180 do 70+275	P
11.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.730	Bagno	76+875 do 77+075	P
12.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416052.1374	Bagno	95+768 do 95+920	P

Względem użytków ekologicznych zastosowanie znajdują w szczególności uwarunkowania wynikające z art. 44 i 45 ww. ustawy o ochronie przyrody. Na podstawie przedłożonego raportu stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie wiąże

się z zajęciem i przekształceniem fragmentów obszarów ww. użytków ekologicznych, co skutkować będzie także naruszeniem zakazów obowiązujących na ich terenie. W przedmiotowej sprawie zastosowanie ma art. 45 ust. 2 pkt 2 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zgodnie z którym zakazy (wprowadzone na obszarze użytku ekologicznego), nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody. W analizowanej sprawie, w oparciu o raport, wykluczono możliwość podjęcia rozwiązań alternatywnych (w tym wykluczających potrzebę naruszenia użytków ekologicznych), a planowane zamierzenie stanowi inwestycję celu publicznego. Ponadto, przedstawione zostały stanowiska właściwych miejscowo Rad Gmin (tj. organów ustanawiających użytki ekologiczne), w zakresie uzgodnienia zakresu prac i podjęcia czynności objętych zakazami na terenie ww. użytków ekologicznych. Zestawienie ww. uzgodnień Rad Gmin (w zakresie województwa kujawsko-pomorskiego) przedstawiono w poniższym zestawieniu.

Lp.	Użytek ekologiczny	Rada Gminy	Uchwała
1.	PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1743	Osielsko	Uchwała nr VIII/75/2021 Rady Gminy Osielsko z dnia 14 września 2021 r. w sprawie uzgodnienia odstępstw od zakazów dla użytku ekologicznego
2.	PL.ZIPOP.1393.UE.0403062.1742	Osielsko	Uchwała nr IX/100/2021 Rady Gminy Osielsko z dnia 19 października 2021 r. w sprawie uzgodnienia odstępstw od zakazów dla użytku ekologicznego
3.	PL.ZIPOP.1393.UE.0403032.1726	Dobrcz	Uchwała nr XXXVI/378/2021 Rady Gminy Dobrcz z dnia 23 listopada 2021 r. w sprawie uzgodnienia zakresu prac na terenie użytku ekologicznego numer PL.ZIPOP.1393.UE.0403032.1726 w części działek ew. 22003/7 i 22003/8, obręb ewidencyjny Magdalenka, jedn. ew. Dobrcz
4.	PL.ZIPOP.1393.UE.0414102.1636	Świekatowo	Uchwała nr XXV/153/2021 Rady Gminy Świekatowo z dnia 6 września 2021 r. w sprawie uzgodnienia inwestycji pn. „Prace na alternatywnym

			ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto, obejmującym linię nr 201 na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna”
5.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1482	Cekcyn	Uchwała nr XXVIII/280/21 Rady Gminy Cekcyn z dnia 26 listopada 2021 r. w sprawie uzgodnienia zakresu prac związanych z realizacją inwestycji celu publicznego na terenie użytków ekologicznych
6.	PL.ZIPOP.1393.UE.0414052.1486	Lniano	Uchwała nr XXXII/257/2021 Rady Gminy Lniano z dnia 27 września 2021 r. w sprawie uzgodnienia inwestycji celu publicznego tj. zakresu prac na terenie użytku ekologicznego numer PL.ZIPOP.1393.UE.0414052.1486
7.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1474	Cekcyn	Uchwała nr XXVIII/280/21 Rady Gminy Cekcyn z dnia 26 listopada 2021 r. w sprawie uzgodnienia zakresu prac związanych z realizacją inwestycji celu publicznego na terenie użytków ekologicznych
8.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1472		
9.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1463		
10.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.1446		
11.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416012.730		
12.	PL.ZIPOP.1393.UE.0416052.1374	Śliwice	Uchwała nr XXV/204/21 Rady Gminy Śliwice z dnia 30 września 2021 r. w sprawie uzgodnienia realizacji celu publicznego na terenie użytku ekologicznego

Ponadto, w odległości ok. 3,7 km od planowanego przedsięwzięcia, na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, znajduje się obszar Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034, który wyznaczony został w celu ochrony populacji rozrodzkiej nocka dużego. Względem obszarów Natura 2000 obowiązują uwarunkowania określone art. 33 ww. ustawy o ochronie przyrody. Ponadto, względem ww. obszaru zastosowanie znajdują ustalenia zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 3 listopada 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2016 r., poz. 3880 ze zm.).

Realizacja inwestycji nie spowoduje zniszczenia siedlisk nocka dużego, zlokalizowanych w granicach obszaru Natura 2000. Zgodnie z ww. zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 3 listopada 2016 r. do celów ochrony obszaru należą utrzymanie obecności kolonii rozrodzanej nocka dużego na poziomie min. 100 osobników oraz utrzymanie właściwych warunków siedliskowych (zachowanie niepogorszonej powierzchni dostępnej dla nietoperzy oraz ograniczonej możliwości wstępu na strych kościoła).

W związku z powyższym realizacja inwestycji (w odniesieniu do województwa kujawsko-pomorskiego), nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Kościół w Śliwicach PLH040034 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

Zgodnie z przedstawionym raportem w zasięgu przedsięwzięcia, w tym w obszarze planowanych robót, stwierdzono występowanie gatunków chronionych roślin, w szczególności:

- wilżyny ciernistej, mącznicy lekarskiej, fałdownika nastroszonego, torfowca błotnego, torfowca kończystego i torfowca frędzlowatego, gajnika lśniącego oraz widłozębu miotłowego, których stanowiska mogą ulec częściowemu zniszczeniu w związku z inwestycją. Gatunki te należą do szeroko rozpowszechnionych na terenie województwa. Jednocześnie przewidziano zastosowanie działań zabezpieczających (oznakowanie stanowisk na etapie realizacji, wprowadzenie nadzoru przyrodniczego), pozwalających na wykluczenie znacząco negatywnego wpływu na zachowanie ww. gatunków,
- rókietnika pospolitego, którego siedliska (przede wszystkim na skutek wycinki i zajęcia terenu) ulegną częściowemu zniszczeniu. Rókietnik pospolity należy do szeroko rozpowszechnionych i pospolicie występujących gatunków, stąd konieczne zniszczenie nie będzie powodować znacząco negatywnego wpływu na zachowanie jego populacji,
- kruszczyka rdzawoczerwonego oraz bagna zwyczajnego, względem których przewidziano działania zabezpieczające (nadzór przyrodniczy, oznakowanie stanowisk na etapie realizacji), jak również (w przypadku kolizji z inwestycją) przemieszczenie osobników w inne siedliska, co pozwoli na wykluczenie znacząco negatywnego wpływu.

Ponadto, realizacja inwestycji wiązać może się ze zniszczeniem siedlisk przyrodniczych 91E0 na powierzchni ok. 0,13 ha w ok. km 57+600 oraz 91D0 na powierzchni ok. 0,95 ha (km 95+600 – 96+050) i 6,15 ha (95+300 – 95+970).

Ww. zniszczenie realizowane jest poza obszarami Natura 2000, wyznaczonymi dla ochrony przedmiotowych siedlisk przyrodniczych. Jednocześnie, uwzględniając rozpowszechnienie ww. siedlisk przyrodniczych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, jak również stosunkowo niewielką i lokalną skalę naruszenia ww. siedlisk przyrodniczych oraz przy zachowaniu i wdrożeniu działań zabezpieczających nie stwierdza się znacząco negatywnego wpływu na ich zachowanie. Realizacja inwestycji w wariantcie WNS¹ pozwala na wykluczenie konieczności naruszenia siedliska przyrodniczego 9170.

Zgodnie z raportem oszacowano, że (na całym przebiegu inwestycji, tj. w granicach województwa kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego) niezbędne będzie wycięcie ok. 22000 szt. drzew pojedynczych, ok. 19 ha krzewów lub grup krzewów, 13 ha podrostów i młodych zadrzewień do 10 lat oraz ok. 105 ha powierzchni lasów. Inwestor nie przewiduje nasadzeń kompensacyjnych z uwagi na brak terenów, na których możliwe jest posadzenie drzew lub krzewów poza obszarem wskazanym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2008 r., Nr 153, poz. 955). Lasy przewidziane do wycinki w ramach inwestycji są to w przeważającej większości lasy gospodarcze, tzn. lasy, w których prowadzi się planową hodowlę w celu realizacji funkcji produkcyjnej. Lasy te nie są zaliczane do kategorii lasów szczególnie chronionych ze względu na pełnione funkcje lub stopień zagrożenia, przewidziane w ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1356 ze zm.). Jednocześnie, uwzględniając biocenotyczną i siedliskotwórczą rolę drzewostanów i zadrzewień, przewidziano zastosowanie działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym zastosowanie sztucznych siedlisk dla ptaków oraz nietoperzy.

Na podstawie raportu, w zasięgu inwestycji stwierdzono występowanie gatunków chronionych bezkręgowców: trzmieli (drzewny, gajowy, ziemny), biegacza granulowanego oraz mrówki rudnicy (w tym mrowisko). Realizacja zadania skutkować może naruszeniem części siedlisk ww. gatunków, przy czym warunki ich występowania zostaną zachowane i nie przewiduje się utraty możliwości ich występowania (gatunki te należą do szeroko rozpowszechnionych w kraju i regionie). Ponadto, stwierdzone mrowisko mrówki rudnicy w ok. km 65+820 (strona prawa) zostanie zabezpieczone przed uszkodzeniem i zniszczeniem, a w przypadku kolizji – przeniesione w inną lokalizację.

Zgodnie z raportem w obrębie cieków Kotomierzycy stwierdzono występowanie chronionych gatunków ryb – śliza oraz różanki. W związku z powyższym, w oparciu o przedstawione wskazania raportu, przewidziano konieczność uwzględnienia okresu tarłowego ww. gatunków w przypadku realizacji i planowania prac, jak również wskazano na potrzebę zastosowania nadzoru ichtiologicznego.

Na podstawie raportu w zasięgu zamierzenia stwierdzono występowanie siedlisk oraz korytarzy ekologicznych herpetofauny (płazów i gadów). Przedsięwzięcie wiąże się z czasowym zajęciem niewielkich części ww. siedlisk, nie powodując zagrożenia dla ich zachowania oraz nie wpływając w sposób istotnie negatywny na możliwość bytowania ww. gatunków. Ponadto, ze względu na obecność ww. gatunków, w tym ich siedlisk i korytarzy ekologicznych przewidziano zastosowanie działań minimalizujących i zabezpieczających, w szczególności:

- a) wprowadzenie nadzoru przyrodniczego oraz zastosowanie tymczasowych wygradzeń herpetologicznych na odcinkach stwierdzonej migracji gatunków, co ma na celu m.in. wykluczenie ryzyka śmiertelności płazów i gadów,
- b) przystosowanie obiektów na ciekach do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, w tym płazów. Przystosowanie realizowane będzie poprzez pozostawienie strefy dostępnej dla zwierząt pomiędzy korytem cieków a ścianami obiektu. Strefa dostępna dla płazów powinna mieć szerokość minimum 40 cm i pokryta gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody. W granicach województwa kujawsko-pomorskiego funkcję taką pełnić będą:
 - ok. km 39+390, most kolejowy;
 - ok. km 40+659, przepust;
 - ok. km 50+095, przepust;
 - ok. km 50+843, przepust;
 - ok. km 51+478, przepust;
 - ok. km 52+771, przepust;
 - ok. km 54+887, przepust kolejowy;
 - ok. km 55+228, przepust;
 - ok. km 57+549, przepust;
 - ok. km 59+715, most kolejowy;
 - ok. km 65+076, most kolejowy/most drogowy;
 - ok. km 65+487, przepust;
 - ok. km 67+734, przepust;

- ok. km 69+485, przepust;
 - ok. km 89+341, most kolejowy/most drogowy;
 - ok. km 95+963, przepust,
- c) zachowanie 5 cm przerwy pomiędzy górną powierzchnią podsypki, a dolną płaszczyzną stopki szyn, co zapewni możliwość swobodnego przemieszczania się płazów i gadów w poprzek linii kolejowej.

W związku z powyższym możliwe jest wykluczenie znacząco negatywnego wpływu inwestycji na herpetofaunę, w tym w zakresie oddziaływania na warunki migracji i przemieszczania się gatunków.

Zgodnie z przedstawionym raportem realizacja przedsięwzięcia wiąże się z ingerencją w siedliska ptaków, w szczególności:

- gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (żuraw, lelek, lerka, dzięcioł czarny, bocian biały, bielik), co omówiono we wcześniejszej części opinii, wykluczając ryzyko znacząco negatywnego oddziaływania na populacje i obszar Natura 2000,
- gąsiorka, świergotka polnego, dzięcioła zielonego. W związku z powyższym zaplanowano działania minimalizujące możliwe oddziaływanie na ww. gatunki, w tym dostosowanie terminu prowadzenia robót do okresu lęgowego ptaków oraz wprowadzenie nadzoru przyrodniczego. W przypadku dzięcioła zielonego stanowisko lęgowe znajduje się na granicy planowanych, a w bezpośrednim miejscu występowania gatunku brak planowanej wycinki drzew (siedlisko zostanie zachowane). W przypadku gąsiorka oraz świergotka polnego naruszenie siedlisk będzie związane przede wszystkim z wycinką zadrzewień, usunięciem roślinności oraz pracami ziemnymi, przy czym ze względu na powszechność potencjalnie dostępnych siedlisk oraz liczebność populacji gatunków, nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na ich zachowanie.

Realizacja inwestycji nie wiąże się z trwałym zniszczeniem oraz utratą siedlisk ssaków objętych ochroną. W przypadku stwierdzonych gatunków: wydry, jeża wschodniego oraz bobra europejskiego, możliwa ingerencja w siedlisko bytowania będzie miała charakter chwilowy, obejmując jednocześnie niewielki fragment siedliska, nie powodując jednocześnie zagrożenia dla zachowania populacji.

Zgodnie z raportem realizacja inwestycji:

- a) wiązać będzie się z ingerencją w korytarze ekologiczne chiropterofauny, przebiegających przede wszystkim wzdłuż linii kolejowej – oddziaływanie to będzie

miało charakter krótkoterminowy i związane będzie w szczególności z realizacją robót, w tym wycinką. Na etapie funkcjonowania warunki przemieszczania się i żerowania nietoperzy zostaną zachowane,

- b) wiązać będzie się z ingerencją w godowiska nietoperzy w km 76+000, 82+050, 91+430 - oddziaływanie to będzie miało charakter krótkoterminowy i związane będzie w szczególności z realizacją robót, w tym wycinką. Na etapie funkcjonowania warunki i możliwość bytowania nietoperzy zostaną zachowane. Jednocześnie ze względu na niszczenie potencjalnych siedlisk występowania nietoperzy związanych z wycinką drzew, w ramach działań kompensacyjnych proponuje się montaż 100 budek (skrzynek, schronów) typu Issel (50 szt.) oraz Stratmann (50 szt.) dla nietoperzy na terenach PGL Lasy Państwowe, po konsultacji z danym leśnictwem, w lokalizacji zbliżonej do prowadzonej wycinki drzew, jednak nie w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych (ww. ilość skrzynek dotyczy sumarycznego przebiegu inwestycji w granicach woj. kujawsko-pomorskiego i pomorskiego),
- c) może wiązać się z ingerencją w siedliska – miejsca odpoczynku nietoperzy zlokalizowane w obiektach budowlanych w ok. km 41+580, 94+350, 94+800 – 94+900, w związku z powyższym zdecydowano o dostosowaniu terminu prowadzenia prac do okresu zimowania nietoperzy oraz wprowadzeniu nadzoru chiropterologicznego. Z uwagi na możliwe pogorszenie dostępności budynków dla nietoperzy w wyniku prowadzonych prac budowlanych w rejonie km 94+800-94+900 i 94+350, po ich zakończeniu, zgodnie z raportem proponuje się w ramach działań kompensacyjnych zamontowanie 20 budek dla nietoperzy w rejonie zbliżonym do lokalizacji budynków, jednak nie bezpośrednio przy torach kolejowych. Jeżeli będzie taka możliwość techniczna, budki dla nietoperzy alternatywnie można zamontować bezpośrednio na budynkach.

Łącznie zatem w ramach planowanej inwestycji zastosowanych zostanie:

- 130 skrzynek dla nietoperzy (100 skrzynek jako działanie minimalizujące w odniesieniu do wycinki w przebiegu linii kolejowej, 20 skrzynek jako działanie minimalizujące prace w obrębie obiektów budowlanych oraz 10 budek szczelinowych jako działanie minimalizujące w odniesieniu do rezerwatu przyrody),
- 120 skrzynek dla ptaków (100 skrzynek jako działanie minimalizujące w odniesieniu do wycinki w przebiegu linii kolejowej, 20 skrzynek jako działanie minimalizujące w odniesieniu do rezerwatu przyrody).

Nadmienić należy, że skrzynki (100 skrzynek dla ptaków oraz 100 skrzynek dla nietoperzy) jako działanie minimalizujące w odniesieniu do wycinki w przebiegu linii kolejowej mogą być zlokalizowane na terenie województwa kujawsko-pomorskiego i/lub pomorskiego, gdyż ww. działanie dotyczy inwestycji w całym jej przebiegu.

Planowana inwestycja przecina korytarze ekologiczne zwierząt, w tym korytarze ssaków o znaczeniu krajowym:

- a) Bory Tucholskie – Dolina Noteci na odcinku od km ok. 34+200 do 40+900, 59+200 do 70+550,
- b) Bory Tucholskie – od km ok. 71+400 do granicy województwa kujawsko-pomorskiego i pomorskiego.

Ponadto, na podstawie raportu stwierdzono obecność korytarzy o znaczeniu regionalnym i lokalnym, w szczególności:

- a) korytarz migracyjny (Maksymilianowo - Stronno) - km ok. 34,979-40,803 - korytarz łączący Obszar Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy z południową częścią Borów Tucholskich. Linia kolejowa przebiega we wschodniej części kompleksu leśnego przecinając go na długości ok. 5,5 km. Odcinek ten przecina Kotomierzankę, gdzie stwierdzono występowanie wydry. W miejscu lokowania korytarza po obu stronach znajduje się teren zalesiony, a więc główna migracja zwierząt odbywać się będzie głównie w tym pasie. Nie występuje efekt wychodzenia na otwartą przestrzeń leżącą po drugiej stronie linii kolejowej,
- b) korytarz migracyjny (Błądzim - Wierzchlas) - km ok. 61,840-68,405 - korytarz migracyjny na terenach leśnych Borów Tucholskich. W środkowej części korytarza po zachodniej i wschodniej stronie linii kolejowej na długości ok. 800 m znajdują się tereny nieleśne oraz użytkowane rolniczo. W tym miejscu korytarz przecina również droga powiatowa nr 240 o stosunkowo dużym natężeniu ruchu. W północnej części odcinka linia kolejowa bezpośrednio graniczy z rezerwatem przyrody Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego oraz terenami podmokłymi przylegającymi do rezerwatu stanowiącymi dogodne miejsce migracji ssaków kopytnych,
- c) korytarz migracyjny (Stary Wierzchucin – Małe Gacno) - km ok. 72,622-77,839 - południową część korytarza po obu stronach linii kolejowej (zachód - wschód) stanowią tereny nieleśne oraz użytkowane rolniczo. Jednakże część północna to zwarty kompleks leśny obszaru Borów Tucholskich ze stałą i intensywną migracją zwierząt na całej części tego odcinka korytarza,

d) korytarz migracyjny (Wielkie Gacno – Rosochatka) -km ok. 81,435-87,993 - korytarz migracyjny na terenach leśnych Borów Tucholskich ze stałą i intensywną migracją zwierząt na całym odcinku. Jedynie w części północnej wzdłuż linii kolejowej na niewielkim obszarze znajdują się tereny użytkowane rolniczo.

W związku z powyższym przewidziano działania minimalizujące i zabezpieczające, ograniczające ryzyko negatywnego wpływu na warunki migracji zwierząt, spośród których wymienić należy w szczególności rozwiązania w zakresie dostosowania obiektów inżynierskich do funkcji przejść dla zwierząt. Należy tutaj również uwzględnić, że warunki i możliwość migracji fauny zostaną zachowane bezpośrednio przez linię kolejową, w szczególności na odcinkach przebiegających w otoczeniu terenów leśnych i rolnych, co pozwoli na zachowanie możliwości swobodnego przemieszczania się zwierząt.

Zgodnie z przedstawionym raportem na odcinku przebiegającym w granicach oraz bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody zaplanowane zostało wykonanie przepustu o funkcji przejścia dla zwierząt małych ok. km 67+734 (67+737). Ponadto, w sąsiedztwie zrealizowane zostaną most kolejowy i most drogowy w ok. km 65+072 (65+076) oraz przepusty w ok. km 65+487 i 69+485. W ten sposób zapewnione zostanie zachowanie warunku określonego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 21 lipca 2023 r., znak: DZP-WP.6205.56.2023.AL w brzmieniu „obiekty pod torami w miejscach dogodnych do migracji ssaków zostaną przystosowane do ich wykorzystania przez zwierzęta poprzez zapewnienie minimalnych parametrów strefy migracji przeznaczonej dla zwierząt”. Zachowana zostanie również możliwość przejścia zwierząt bezpośrednio po powierzchni linii kolejowej.

Jednocześnie, faktyczny wpływ inwestycji na zachowanie warunków migracji zwierząt, w tym w odniesieniu do śmiertelności fauny, będzie przedmiotem zaplanowanego monitoringu porealizacyjnego, którego wyniki stanowiąc mogą podstawę do określenia dodatkowych działań minimalizujących i zabezpieczających.

Na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione, w tym rezerwat przyrody oraz obszary Natura 2000, a inwestycję uzgadnia się w opiniowanym zakresie, określając ww. warunki.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych, bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych

zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

W sprawie rezerwatu, opinii udzielił również Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Rezerwat przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego ustanowiono zarządzeniem Ministra Leśnictwa z dnia 18 czerwca 1956 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M. P. z 1956 r. Nr 59, poz. 719). Obecnie rezerwat funkcjonuje w oparciu o rozporządzenie Nr 4/2007 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Cisów Staropolskich imienia Leona Wyczółkowskiego” (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. z 2007 r. Nr 74, poz. 1194). Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie najliczniejszego na niżu Polski stanowiska cisa pospolitego *Taxus baccata*.

Przedmiotowy rezerwat przyrody posiada plan ochrony ustanowiony zarządzeniem nr 22/0210/2011 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 28 grudnia 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Cisy Staropolskie imienia Leona Wyczółkowskiego” (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. z 2011 r. Nr 311, poz. 3394 ze zm.). W dokumencie tym charakter planowanej inwestycji nie został wymieniony wśród zidentyfikowanych istniejących bądź potencjalnych zagrożeń dla przyrody rezerwatu.

Rezerwat przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego zlokalizowany jest w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009.

Zgodnie z materiałami przedstawionymi przez Wnioskodawcę uzgodnienie dotyczy warunków modernizacji odcinka linii kolejowej nr 201 w części przebiegającej w obrębie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego. Przeprowadzona analiza wariantowa wskazuje na wybór wariantu nr WNŚ, jako najkorzystniejszego dla rezerwatu m.in. ze względów przyrodniczych, gdyż nie będzie wiązała się z wycinką drzew

i nie spowoduje zmian w walorach przyrodniczych rezerwatu. Zamierzenie nie spowoduje naruszenia lub zniszczenia cennych gatunków i ich siedlisk oraz nie wpłynie negatywnie, zarówno bezpośrednio jak i pośrednio, na zachowanie walorów rezerwatu. Przewidziane prace związane z modernizacją istniejącej linii w obszarze rezerwatu nie spowodują zakłócenia jego funkcjonowania, nie wpłyną negatywnie na jego walory przyrodnicze oraz nie spowodują trwałych zmian, które mogłyby w dłuższej perspektywie czasowej przyczynić się do degradacji tego obszaru chronionego. W odniesieniu do walorów przyrodniczych obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, z analizy przedstawionego Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto, odejmującym linię nr 201 na odcinku Maksymilianowo-Kościierzyna” wynika, że realizacja w obrębie rezerwatu prac w wariantcie WNS nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na siedliska gatunków, dla ochrony których wyznaczono ww. obszar Natura 2000.

Określono również warunki, które mają na celu zabezpieczyć rezerwat przed presją w jego materię ze strony infrastruktury technicznej, która będzie wykorzystana w czasie prac związanych z przeprowadzaniem inwestycji.

Dodatkowo dla zapewnienia stałej kontroli prowadzonych prac w rejonie rezerwatu pod kątem wpływu na walory przyrodnicze rezerwatu określono warunek, zgodnie z którym prace będą objęte nadzorem przyrodniczym.

Biorąc powyższe pod uwagę należy uznać, iż proponowane działania, realizowane z uwzględnieniem warunków nałożonych niniejszą decyzją, nie spowodują znaczącego negatywnego oddziaływania na gatunki chronione i siedliska w rezerwacie przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego oraz przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. W wyniku analizy akt sprawy wzięto pod uwagę przedstawione przez Wnioskodawcę rozwiązania alternatywne. Wskazane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko alternatywne wariant nr 1 i nr 2 zostały wykluczone, ponieważ przeprowadzenie inwestycji zgodnie z tymi wariantami wiązałoby się wycięciem drzew, co wiązałoby się ze znacząco większą ingerencją w środowisko przyrodnicze rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego oraz koniecznością podjęcia działań minimalizujących wpływ inwestycji na rezerwat oraz działań kompensujących.

Zgodnie z powyższym należy stwierdzić, iż nie istnieją inne niż wariant WNS racjonalne warianty alternatywne realizacji inwestycji oddziałujące w mniejszym stopniu na cel ochrony rezerwatu. Ingerencja w środowisko przyrodnicze na obszarze rezerwatu

w przypadku wariantu WNS nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie rezerwatu. Tym niemniej dojdzie do fizycznej ingerencji w granicę i wewnątrz rezerwatu przyległe do jego granic. Z tego powodu wśród warunków uzgodnienia inwestycji wskazano konieczne działania minimalizujące oraz zakres kompensacji jaka powinna być wdrożona.

Zamierzenie polegające na przeprowadzeniu modernizacji linii kolejowej nr 201 stanowi, zgodnie z art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r., poz. 334), w związku z art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r., poz. 997), inwestycję liniową celu publicznego, w związku z czym w przedmiotowym przypadku ma zastosowanie art. 15 ust. 9 ustawy o ochronie przyrody.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu kolejowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków linii,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu,
3. huragany - poważne utrudnienia w ruchu,
4. upały - deformacja.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu linii kolejowej, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

W odniesieniu do transportu kolejowego, wrażliwość na warunki klimatyczne rozpatrzono z punktu widzenia trzech podstawowych elementów, tj.:

- infrastruktura,
- środki transportu,
- komfort socjalny.

Z drugiej strony, transport kolejowy jest ze względu na przestrzenny charakter szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące

m.in. tarasowanie linii i zniszczenia infrastruktury oraz taboru kolejowego, mogą w przyszłych latach się nasilać. Analogicznie zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na tabor, jak i na elementy infrastruktury kolejowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczenie widoczności wpłynie negatywnie na transport kolejowy, a wielokrotne przechodzenie poprzez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Dla przedmiotowej inwestycji praktycznie nie występuje zagrożenie w stosunku do czynników wpływających na zmianę klimatu. Zagrożenie średnie może wystąpić w przypadku występowania intensywnych ekstremalnych czynników klimatycznych, tj. ekstremalnych burz, opadów śniegu, promieniowania słonecznego. Potencjalne utrudnienie w funkcjonowaniu przedsięwzięcia będzie chwilowe i ustąpi w sytuacji poprawy warunków atmosferycznych.

Inwestycja będzie związana z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów.

Zgodnie z dokumentem „Polityka klimatyczna Polski. MŚ 2003 r.” głównym celem dla m.in. polityki transportowej w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych jest zwiększenie pochłaniania dwutlenku węgla. W raporcie wskazano działania na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie.

W związku z realizacją zamierzenia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na modernizacji istniejących linii kolejowych. Największe oddziaływania w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń wystąpią na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zakłada się, że na etapie eksploatacji w wyniku poprawienia stanu infrastruktury kolejowej oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia zostanie ograniczone do minimum.

Obiekty punktowe znajdujące się w rejonie analizowanych linii kolejowej charakteryzują się głównie oddziaływaniem w zakresie emisji zanieczyszczeń. Jednak należy podkreślić, że oddziaływania te są niewielkie i występują tylko lokalnie w obrębie inwestycji.

Na oddziaływanie liniowe składają się wszelkie drogi o wzmożonym ruchu ulicznym oraz inne linie kolejowe, które wpływają na kumulację hałasu oraz na jego uciążliwość.

Linia kolejowa nr 201 będzie modernizowana również na odcinkach stycznych do przedmiotowego, w ramach odrębnych przedsięwzięć tj.:

- a) na odcinku od ok. km 29+800 do ok. km 37+100 w zakresie przedsięwzięcia pod nazwą „Prace na stacji Maksymilianowo” realizowanego w ramach projektu pn.: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz Trójmiasto”;
- b) na odcinku od ok. km 136+096 do ok. km 205+200 w ramach przedsięwzięcia pod nazwą „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”.

Na trasie odcinka linii kolejowej nr 201 znajdują się następujące węzły kolejowe umożliwiające zjazdy na inne linie kolejowe:

- a) Wierzchucin – połączenie z linią nr 208 Działdowo – Chojnice,
- b) Lipowa Tucholska – połączenie z linią nr 215 Laskowice Pomorskie – Czersk – Bąk,
- c) Lipowa Tucholska – połączenie z linią nr 743 Lipowa Tucholska – Szlachta.

Przedmiotowa linia kolejowa na modernizowanym odcinku w rejonie ok. km 103+989 krzyżuje się z linią kolejową nr 203 Tczew – Kostrzyn.

W ramach przedmiotowego postępowania przeanalizowano możliwość skumulowanego oddziaływania głównie linii kolejowej nr 201 i 203. W toku prowadzonych obliczeń i analiz jednoznacznie wykazano, że oddziaływanie skumulowane w zakresie emisji hałasu do środowiska nie spowodują przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, a ekran akustyczny zaprojektowany przy linii kolejowej nr 201 dostatecznie ograniczy rozprzestrzenianie się hałasu pochodzącego od linii kolejowej.

Określono również miejsca, w których może wystąpić kumulacja oddziaływań modernizowanej linii kolejowej oraz istniejących dróg kołowych na zabudowę chronioną akustycznie:

- a) skrzyżowanie z drogą krajową nr 56 w rejonie ok. km 43+918 (gmina Dobrcz) w związku z przebudową przejazdu kolejowo-drogowego,
- b) skrzyżowanie z drogą wojewódzką DW240 w ok. km 64+565 w związku z budową wiaduktu drogowego nad torami kolejowymi (gmina Cekcyn),
- c) skrzyżowanie z drogą wojewódzką DW 214 w ok. km 131+789 (gmina Kościerzyna) w związku z przeprowadzeniem prac utrzymaniowych dla wiaduktu drogowego.

- d) skrzyżowanie linii LK201 z obwodnicą Kościerzyny DK20 w obszarze objętym zakresem inwestycji (odcinek LK201 poza zakresem prac torowych). Wiadukt znajduje się nad linią kolejową w odległości ok. 30 m w linii prostej od km 136+047.

Oddziaływanie skumulowane analizowanego przedsięwzięcia może wystąpić również podczas jednoczesnej realizacji i późniejszej eksploatacji planowanych (w ramach odrębnych przedsięwzięć) inwestycji drogowych tj.:

- a) przebudowa drogi krajowej nr 22 w rejonie ok. km 103+700 linii kolejowej nr 201. Planuje się przebudowę drogi krajowej na odcinku ok. 2,2 km krzyżującej się z linią kolejowej nr 201 i przebiegającej równoległe do linii kolejowej nr 203 (na wysokości ok. 57+400 – 59+600 nr 203);
- b) przebudowa drogi gminnej nr 010304C Małe Gacno – Zdroje w miejscowości Szklana Huta (dz. Nr 7 i 10/3 obręb 0006 Małe Gacno) w zakresie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego oznaczonego działkami ewidencyjnymi nr 10/1 i 10/5 - obręb Małe Gacno, w ciągu linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port (tj. w okolicach przejazdu kolejowego w km 77+902);
- c) przebudowa drogi powiatowej nr 1015C Tuchola - Tleń na odcinku od km 8+250 do 19+500, działki nr 562, 255, 667 - obręb Zalesie, nr 187, 315 - obręb Małe Gacno, nr 44/4 - obręb Trzebciny, Gmina Cekcyn oraz działka nr 29 obręb Lisiny, Gmina Śliwice (tj. w ok. km 80+950 linii kolejowej nr 201).

Poza ww. obiektami liniowymi w postaci istniejących linii kolejowych oraz istniejących i projektowanych dróg, w pobliżu inwestycji (tj. do 100 m od LK201) planowana jest budowa/rozbudowa infrastruktury technicznej tj.:

- a) sieci gazowej średniego ciśnienia w miejscowości Serock, gmina Pruszczyk na działkach o nr ewidencyjnych: 245/10, 245/13, 245/14 - obręb Serock;
- b) sieci wodociągowej i sieci kanalizacji ściekowej grawitacyjnej i ciśnieniowej na terenie gminy Stara Kiszewa, na działkach nr 281/4, nr 419 - obręb Olpuch;
- c) linii WN 110 kV w rejonie miejscowości Serock od ok. km 50+400 do ok. km 55+000 LK201;
- d) linii SN 15 kV w ok. km 100+972 LK201.

Nie przewiduje się kumulacji oddziaływań związanych z realizacją ww. przedsięwzięć dotyczących budowy infrastruktury technicznej.

Na oddziaływanie skumulowane, punktowe składają się wszelkie zakłady przemysłowe i wytwórcze, hurtownie, farmy fotowoltaiczne, stacje paliw itp.

W odległości do ok. 100 m od analizowanego przedsięwzięcia zlokalizowano następujące przedsięwzięcia o charakterze punktowym, których działalność może potencjalnie przyczynić się do kumulacji oddziaływań:

- a) budowa farm fotowoltaicznych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, magazynem energii, placem manewrowym i przyłączem na terenie działek o nr ewidencyjnym 21/8 i 21/9 w miejscowości Wudzyn (gmina Dobrcz) w ok. km 43+300-43+800 LK201;
- b) budowa obiektu radiokomunikacyjnego na terenie działki o nr ewidencyjnym 260/1, obręb Wysoka, w gminie Cekcyn w rejonie ok. km 63+520 LK201;
- c) budowa obiektu radiokomunikacyjnego na terenie działki o nr ewidencyjnym 10/9, obręb Konarzyny, w gminie Stara Kiszewa w rejonie ok. km 116+727 LK201;
- d) budowa elektrowni fotowoltaicznej na terenie działki o nr ewidencyjnym 1, obręb Stronno, w gminie Dobrcz w rejonie ok. km 43+650 – 43+900 LK201;
- e) budowa farmy fotowoltaicznej o mocy 1 MW dla nieruchomości w Stronnie na terenie działek o nr ewidencyjnym 78/16-78/22,78/33-78/40,78/45-78/52, obręb Stronno w gminie Dobrcz w rejonie ok. km 43+750 – 43+900 LK201;
- f) budowa farmy paneli fotowoltaicznych WUDZYN na terenie działki o nr ewidencyjnym 80/30, obręb Wudzyn w gminie Dobrcz w rejonie ok. km 46+400 – 47+200 LK201;
- g) budowa farmy fotowoltaicznej PV Wudzyn na terenie działki o nr ewidencyjnym 276/23, obręb Wudzyn w gminie Dobrcz w rejonie ok. km 45+400 – 45+900 LK201;
- h) budowa farmy fotowoltaicznej PV Wudzyn na terenie działek o nr ewidencyjnym 21/8, 21/9, obręb Wudzyn w gminie Dobrcz w rejonie ok. km 46+250 – 46+800 LK201;
- i) budowa budynku inwentarskiego do chowu trzody chlewnej w ilości 1996 stanowisk DJP na terenie działki o nr ewidencyjnym 60/1, obręb Lipienica w gminie Świekatowo w rejonie ok. km 61+100 LK201.

Ze względu na skalę i charakter inwestycji punktowych, nie przewiduje się istotnych kumulacji z planowanym przedsięwzięciem.

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji istniejących linii, dlatego można stwierdzić, że potencjalny wpływ istniejących obiektów liniowych w połączeniu z wpływem planowanej inwestycji nie jest znaczący.

Planowana inwestycja nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl cyt. rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie rodzajów

i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, stwarzałyby ww. ryzyko.

Tut. organ w ramach niniejszej procedury oceny oddziaływania na środowisko wnikliwie przeanalizował wnioski dotyczące oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, jednocześnie uszczegółowił i doprecyzował ustalenia w zakresie jej oddziaływań na środowisko oraz oddziaływań skumulowanych z projektowanymi innymi przedsięwzięciami, określając jednocześnie zakres i wpływ na wartości środowiska przyrodniczego w tym objętego ochroną w ramach obszaru Natura 2000. Organ zauważa, że dla potrzeb oceny zgodnie z zasadą przezorności przeanalizowano możliwe maksymalne negatywne oddziaływania i w tym celu określono nieprzekraczalne wartości graniczne parametrów decydujących o skali oddziaływania. Dla zakreślonej w powyższy sposób oceny oddziaływania na środowisko i wykazanego wpływu przedsięwzięcia na środowisko ustalono niezbędny zakres działań minimalizujących. Natomiast potwierdzenie ustaleń dotyczących prognozowanych oddziaływań na środowisko, odbędzie się na etapie badań będących przedmiotem analizy porealizacyjnej w okresie eksploatacji. W związku z powyższym tut. organ nie nakłada obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy podkreśla, iż nienałożenie obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny na środowisko w niniejszej decyzji w żaden sposób nie wyklucza ani nie ogranicza możliwości przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 88 ust. 1 u.i.ś. ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania albo zmiany decyzji określonych w przywołanym przepisie, w szczególności decyzji o pozwoleniu na budowę, przeprowadza się także m.in. na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, złożony do organu właściwego do wydania decyzji albo jeżeli organ właściwy do wydania danej decyzji stwierdzi, że we wniosku o jej wydanie zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec powyższego przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko będzie możliwe także po wydaniu przedmiotowej decyzji jeżeli zajdzie taka potrzeba.

Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może, ale nie musi zostać nałożony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Mając na uwadze, że omawiane przedsięwzięcie zostanie

zrealizowane w dużej mierze na istniejącym śladzie linii kolejowej, a inwestor wraz z innymi stronami postępowania przedłożyli wyczerpujący materiał dowodowy, było możliwe na jego podstawie przeprowadzenie miarodajnej oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dlatego nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z Urzędu, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 (decyzji o pozwoleniu na budowę) i 11 (decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej).

Ze względu na znaczne oddalenie zamierzenia od granic państwa nie przewiduje się wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko.

W dniu 16 sierpnia 2023 r., do tut. Organu wpłynął wniosek Inwestora z dnia 9 sierpnia 2023 r., znak: IRETS2.452.15.2021.MZ.45 IRE-0183-I, stosownie do art. 108 § 1 Kpa, o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na wyjątkowo ważny interes strony oraz na interes społeczny.

Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróżnych, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego w obrębie przejazdów kolejowych.

Realizacja projektu przyczyni się do powstania trwałej infrastruktury kolejowej, charakteryzującej się wysokim standardem i jakością. Dzięki realizacji zadania wzrośnie bezpieczeństwo na linii oraz zmniejszony zostanie negatywny wpływ transportu kolejowego i kołowego na środowisko.

Mając na uwadze powyższe, prace na linii kolejowej nr 201, służą realizacji działań podejmowanych w interesie społecznym, przedkładanym nad interes indywidualny pojedynczych stron postępowania. Zgodnie z art. 6 pkt 1a cyt. ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie stanowią cel publiczny. Tym samym, przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi inwestycję celu publicznego, a to świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu określonego w art. 108 § 1 kpa mianem interesu społecznego (por. orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 20 grudnia 2012 r., sygn. akt: II SA/Kr 1535/12).

Projekt służy realizacji celów i zasad polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, poprzez odciążenie najpopularniejszego, a zarazem najbardziej niszczącego środowisko

transportu drogowego na rzecz kolei, wpisując się tym samym w politykę równowagi ekologicznej.

Wykonanie planowanych prac będzie miało wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzi m.in. poprzez modernizację obiektów inżynierskich. Część obiektów inżynierskich zlokalizowanych na przedmiotowym odcinku pobudowano ponad 90 lat temu, a ich stan techniczny jest niedostateczny. Stanowi to zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym. Powyższe dotyczy przede wszystkim wiaduktów drogowych, wybudowanych w latach 30 ubiegłego wieku. Obiekty te nie spełniają obowiązujących wymagań standardów technicznych ze względu na brak zachowanej skrajni pionowej pod obiektami i obniżenie sieci trakcyjnej poniżej wysokości normatywnej. Wynika to z faktu, iż projektowane i budowane były w czasach, w których do obsługi pociągów na linii kolejowej nr 201 stosowano lokomotywy parowe i nie przewidywano trakcji elektrycznej.

Potrzeba realizacji projektu wynika między innymi z konieczności zwiększenia przepustowości istniejącej linii kolejowej, co spowoduje możliwość optymalnego dostosowania rozkładu jazdy pociągów pasażerskich do potrzeb pasażerów i zachęci pasażerów do korzystania z transportu kolejowego.

Wyjątkowo ważny interes strony wynika m.in. z tego, że przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców, będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego i kolejowego, zarówno jako zmotoryzowani i piesi. Nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi szybsze podjęcie działań w celu pozyskania wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, co jest konieczne dla podjęcia robót budowlanych przedmiotowego zadania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma ogromne znaczenie dla państwa, regionu i ogółu społeczeństwa. Wpisuje się w istotne cele polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, gdzie transport kolejowy stanowi ważny czynnik.

Rozpatrywane zadanie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa mieszkańców będących na co dzień uczestnikami ruchu.

Decyzja administracyjna, jako akt stosowania prawa, co do zasady wydawana jest z zamiarem wywołania skonkretyzowanych skutków prawnych, tj. do spowodowania stanu rzeczywistości zgodnego z uprawnieniem lub obowiązkiem podmiotu, którego dane rozstrzygnięcie dotyczy.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawana na podstawie uouioś, ma na celu określenie środowiskowych uwarunkowań dla realizacji przedsięwzięcia, w tym identyfikację zagrożeń, jakie mogą wystąpić w związku z jego realizacją, oraz sposoby przeciwdziałania tym zagrożeniom. Decyzja ta ustala, czy planowane przedsięwzięcie jest zgodne z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska, nie powoduje jednak żadnych skutków prawno - rzeczowych, w postaci np. utraty praw własności, nie upoważnia również do rozpoczęcia robót budowlanych. Postępowanie administracyjne zmierzające do wydania omawianej decyzji, jak i sama decyzja, mają charakter przygotowawczy, a jednocześnie obligatoryjny do wydania decyzji inwestycyjnych, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Innymi słowy, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach co do zasady ma charakter rozstrzygnięcia wstępnego wobec przyszłego zezwolenia na realizację konkretnego przedsięwzięcia i pełni wobec niego funkcję prejudycjalną.

Zgodnie z art. 108 kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Istotą instytucji, o której mowa powyżej, jest to, że decyzja staje się wykonalna i stanowi tytuł egzekucyjny, mimo, że nie jest ona ostateczna. Rygor natychmiastowej wykonalności jest nadawany, jeżeli natychmiastowe wykonanie decyzji jest niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego lub dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Przesłanką wspólną dla wszystkich przypadków nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność natychmiastowego wdrożenia decyzji w życie.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia w grę wchodzi konflikt pomiędzy wartościami konkurującymi ze sobą, przy czym jedną z tych wartości jest modernizacja linii kolejowej o istotnym znaczeniu nie tylko dla lokalnej, ale również krajowej sieci, a z drugiej strony podnosi się bezpieczeństwo mieszkańców, w tym ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniem oraz ochronę środowiska.

Konflikt pomiędzy tymi wartościami może być rozstrzygany tylko w kontekście zrównoważonego rozwoju. Jak słusznie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gorzowie Wielkopolskim, w wyroku z dnia 25 marca 2009 r. II SA/Go 825/08 „Zasada zrównoważonego rozwoju pełni przede wszystkim rolę dyrektywy wykładni. A to wtedy, gdy pojawiają się wątpliwości co do zakresu obowiązków, rodzaju obowiązków i sposobu ich realizacji należy posilkować się zasadą zrównoważonego rozwoju. Pełni ona zatem rolę podobną do zasad współżycia społecznego, czy społeczno - gospodarczego przeznaczenia w prawie cywilnym. W pierwszej kolejności do uwzględniania zasady zrównoważonego

rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa, ale z drugiej strony zasadę tę powinny mieć na uwadze organy stosujące prawo. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważenia i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju” (LEX nr 526352).

Przytoczyć też należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., K 23/05 (OTK-A 2006/6/62) „Władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”. Sformułowanie to ma charakter typowy dla określenia zadań (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Pojęcie „bezpieczeństwo ekologiczne” należy rozumieć jako uzyskanie takiego stanu środowiska, który pozwala na bezpieczne przebywanie w tym środowisku i umożliwia korzystanie z tego środowiska w sposób zapewniający rozwój człowieka. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych są szersze – obejmują też działania poprawiające aktualny stan środowiska i programujące jego dalszy rozwój. Podstawową metodą uzyskania tego celu jest – nakazane przez art. 5 Konstytucji – kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju, co nawiązuje do ustaleń międzynarodowych, w szczególności konferencji w Rio de Janeiro w 1992 r. (por. J. Boć, [w:] Konstytucje Rzeczypospolitej oraz komentarze do Konstytucji RP z 1997 r., pod red. J. Bocia, Wrocław 1998, s. 24 i nast.). W ramach zasad zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowania stosownej infrastruktury, niezbędnej dla – uwzględniającego cywilizacyjne potrzeby – życia człowieka i poszczególnych wspólnot. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia”.

Z zaprezentowanego orzecznictwa wynika, że dopuszczalne jest rozstrzygnięcie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji linii kolejowych, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

W ocenie tut Organu w analizowanej sprawie zasadne było nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na interes społeczny rozumiany jako realizacja inwestycji celu publicznego. W kontekście powyższego przywołać należy art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, ze zm.), w którym wskazano cele publiczne istotne z punktu widzenia interesu społecznego. Wśród

celów tych wymienione zostały: wydzielanie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie. Jak podkreślił WSA w Warszawie w wyroku z dnia 7 marca 2007 r., sygn. akt: IV SA/Wa 2037/06: Pojęcie celu publicznego, oznacza cel dotyczący ogółu ludzi, służący ogółowi, przeznaczony (dostępny) dla wszystkich. Zatem przedmiotowa inwestycja mieści się w granicach interesu społecznego.

Przechodząc do kwestii weryfikacji zasadności nadania wskazanej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, należy jednoznacznie wskazać, że przebudowa linii kolejowej nr 201 stanowi zamierzenie inwestycyjne, którego przedmiot i znaczenie należy oceniać w szczególności w kategoriach właściwych - w kontekście postanowień art. 108 § 1 k.p.a. - zarówno dla „innego interesu społecznego”, jak i dla „ważnego interesu strony”. W istocie trudno w tym przypadku uciec od takiej konstatacji, zważywszy także na to, że inwestorem są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zamierzające w ten sposób realizować zadanie należące do sfery zadań własnych zarządcy infrastruktury kolejowej, stanowiących zarazem inwestycję celu publicznego. Tej konstatacji szczególnie sprzyjają właściwości konstrukcyjne jednostki PKP PLK S.A., będącej klasycznym wręcz przykładem korporacji prawa publicznego. Nie dość zatem, że taki podmiot tworzy - w płaszczyźnie osobowej - odpowiednia wspólnota, to jeszcze realizowane w takich warunkach ustrojowych zadania publiczne służą, przede wszystkim zaspokajaniu potrzeb tej wspólnoty.

Opisane uwarunkowania podmiotowo-strukturalne sprawiają, że dochodzi w takim przypadku do swego rodzaju zespolenia interesu społecznego z interesem strony. Inwestor, stanowiący element typowej jednostki zarządzającej, nie tylko stanowi bowiem podmiot prawa nastawiony na realizację interesu społecznego, ale jednocześnie stroną prowadzonego postępowania administracyjnego. Bezsparnie zaś Inwestor o takich prawnych właściwościach i podobnie kwalifikowanym przeznaczeniu, nie może uniknąć kojarzenia z przedsięwzięciami nastawionymi na realizację interesu społecznego (sankcjonowanego rozstrzygnięciami władzy danej jednostki samorządu terytorialnego), które *ex definitione* służą ważnemu interesowi strony, tj. wspólnoty samorządowej, której potrzeby mają być zaspokojone poprzez realizację tego rodzaju inwestycji.

Mając na względzie powyższe okoliczności, należy uznać, że w tym przypadku decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, którego przedmiot i znaczenie uzasadniają nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności. Tym bardziej, że w warunkach lokalizacyjnych linii kolejowej nr 201, za fakt notoryjny należy uznać niezbędność szybkiego zmierzania do realizacji inwestycji kolejowych, szczególnie o takim znaczeniu jak niniejsza. Z ww. przyczyn mamy więc do czynienia

ze „stanem nagłej konieczności administracyjnej” (zob. np. J. Borkowski, komentarz do art. 108 K.p.a., (w:) Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, B. Adamiak, J. Borkowski, Warszawa 2004, s. 513), bezspornie o znamionach interesu społecznego i na pewno „wyjątkowo” ważnego interesu strony. Nie ulega przy tym wątpliwości, że zwłoka w zmierzaniu do wykonania tego zadania realnie zagraża ww. interesom.

W związku zaś z tym, że do zastosowania przepisów art. 108 § 1 i 2 kpa, nie jest konieczne wykazanie zagrożenia wszystkich wskazywanych tam dóbr chronionych, zbędnym już jest podejmowanie zamiaru wykazania, że oznaczona na wstępie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, za którego niezwłoczną realizacją przemawiają także względy ochrony zdrowia lub życia ludzkiego.

Podkreślić również należy, że omawiane przedsięwzięcie jest bardzo dużym, skomplikowanym i czasochłonnym zamierzeniem inwestycyjnym, którego realizacja musi zostać poprzedzona szeregiem działań technicznych, organizacyjnych i prawnych, związanych z koniecznością przygotowania procesu budowy linii i zabezpieczeniem możliwości jego realizacji. Obejmują one w szczególności: określenie lokalizacji inwestycji, procedury przetargowe związane z wyborem wykonawców, projektowanie i dokumentowanie geologiczne czy opracowanie projektu budowlanego. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest decyzją inicjującą proces inwestycyjny, która poprzedza szereg innych decyzji administracyjnych, związanych zarówno z przedmiotową inwestycją, jak i przedsięwzięciami z nią powiązanymi. Możliwość posługiwania się tą decyzją w celu przeprowadzenia kolejnych postępowań administracyjnych jest zatem niezwykle istotna z punktu widzenia złożonego charakteru procesu inwestycyjnego dotyczącego przedsięwzięcia.

Z tego też względu ocenianej decyzji zasadnym jest nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności, aby możliwe było rozpoczęcie postępowań administracyjnych zmierzających do wydania kolejnych zezwoleń inwestycyjnych.

Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie sprawie rygoru natychmiastowej wykonalności, uznano w pełni za uzasadniony, zatem w sentencji niniejszej decyzji Organ wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji, a także wydające decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 (decyzji o pozwoleniu na budowę) i 11 (decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej).

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 11 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r., poz. 2111 j.t.), uiszczono opłatę za decyzję w kwocie 205 zł.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
dr Ewa Pałalas
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś.
2. Załączniki graficzne 2a, 2b, 2c, 2d, 2e.

Otrzymują:

1. Pan Jarosław Wałaszewski, Z-ca Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku
2. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tucholi

2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku
 3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
 4. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
- Sprawę prowadzi: Anna Deczyńska - Sadowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6044, e-mail: anna.deczyńska@bydgoszcz.rdos.gov.pl