



WOO-II.420.78.2020.ZP.44

## DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2), art. 75 ust. 1 pkt 1) lit. t) i ust. 1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1) i ust. 3 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 z późn. zm.) oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działającej przez pełnomocnika pana Łukasz Hąca o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

### ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T”, według wariantu W7.

#### I. Określam:

##### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i rozbudowę stacji kolejowej Krzyż zlokalizowanej w ciągu linii kolejowej nr 203 (od km 234,835 do km 240,450) oraz linii kolejowej nr 351 (od km 79,123 do km 87,821) w celu dostosowania jej do parametrów sieci bazowej TEN-T. Przedsięwzięcie obejmuje: przebudowę torów głównych zasadniczych linii kolejowej nr 203 (od km 235,450 – 240,030) oraz linii kolejowej nr 351 (od km 79,600 – 88,000), przebudowę torów głównych dodatkowych i bocznych oraz budowę dodatkowych torów od linii kolejowej nr 203 do linii kolejowej nr 351 w kierunku Poznania Głównego i Szczecina Głównego, a także przebudowę zachodniej i wschodniej głowicy stacyjnej. W ramach nowego układu torowego stacji, w jej południowej części, powstanie tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. Tor zlokalizowany zostanie w km 83+500. Dla linii kolejowej nr 351 przewidziana jest również wymiana oraz uzupełnienie sieci trakcyjnej w obrębie stacji Krzyż, a dla linii nr 203 elektryfikacja w granicach stacji.

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

- 1) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków; wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
- 2) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej, place ładunkowe oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych nie lokalizować:
  - na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych, na obszarach podmokłych oraz w dolinach cieków naturalnych;
  - na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,
  - bliżej niż 50 m od zbiorników wodnych oraz cieków,

- w obrysie rzutu koron drzew;
  - na obszarach chronionych wynikających z ustawy o ochronie przyrody;
  - na terenach o wysokich walorach szaty roślinnej,
  - na terenach leśnych,
  - w miejscach występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych.
- 3) Wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie w szczelnych i opisanych pojemnikach lub w kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów w sposób zapobiegający przedostawaniu się substancji niebezpiecznych do gruntu i wód; odpady wywozić z placu budowy tylko i wyłącznie przez uprawnione podmioty, dysponujące odpowiednimi decyzjami administracyjnymi.
  - 4) Miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych wytwarzanych na etapie realizacji przedsięwzięcia utwardzić oraz zabezpieczyć przed wpływem warunków atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych.
  - 5) Płyny eksploatacyjne lub odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, na utwardzonej, uszczelnionej powierzchni, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
  - 6) Wszelkie sypkie materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków czy rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
  - 7) W czasie prowadzenia robót budowlanych prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego.
  - 8) Bieżącą konserwację pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać poza terenem placu budowy w miejscach do tego przystosowanych.
  - 9) Ewentualne tankowanie pojazdów obsługujących plac budowy wykonywać w miejscach utwardzonych i uszczelnionych, wyposażonych w środki do neutralizacji wycieków.
  - 10) Wyeliminować z placu budowy maszyny i pojazdy budowlane, które nie dotrzymują określonych dla nich norm emisji hałasu.
  - 11) Ograniczyć czas pracy silników spalinowych sprzętu, maszyn i pojazdów budowlanych do rzeczywistych potrzeb technologicznych.
  - 12) Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów dostarczających surowiec i materiały do budowy ograniczyć wyłącznie do pory dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Dopuszcza się kontynuowanie prac w porze nocy, jeżeli technologia wymaga nieprzerwanej pracy, ale pod warunkiem dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska
  - 13) Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
    - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
    - w wydzielonej części pasa robót,
    - w sposób umożliwiający późniejsze wykorzystanie go do prac rekultywacyjnych,
    - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
  - 14) Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu.
  - 15) W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem; czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do rzeczywistych potrzeb technologicznych.
  - 16) Wody z odwodnienia realizowanego bezpośrednio z dna wykopu odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
  - 17) W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii. Zanieczyszczony grunt zebrać i zmagazynować w miejscach przeznaczonych do magazynowania odpadów

- niebezpiecznych a następnie przekazać odbiorcom uprawnionym do ich unieszkodliwienia.
- 18) Prace w korytach cieków wodnych, związane z budową obiektów inżynierskich, prowadzić przy najniższych prognozowanych stanach wód; zachować ciągłość przepływu wód w ciekach.
  - 19) Podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich zabezpieczyć wody cieku przed zanieczyszczeniem.
  - 20) Systematycznie usuwać z koryta cieku elementy powstające z rozbiórki.
  - 21) Stożki skarp w obszarze głowic przepustu na szerokości do 3,0 m od krawędzi obiektu umocnić przez darniowanie.
  - 22) Skarpy nasypów i wykopów projektowanych w pobliżu cieków umocnić i zabezpieczyć poprzez zastosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych.
  - 23) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
    - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
    - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
    - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychaniem i przemarzaniem;
    - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
  - 24) Płat siedliska przyrodniczego 9190 w km 234+890 linii kolejowej nr 203 oznaczyć w terenie w widoczny sposób i zabezpieczyć przed uszkodzeniami.
  - 25) Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego. Wycinkę drzew dziuplastych oraz o pierśnicy przekraczającej 150 cm przeprowadzić pod nadzorem chiropterologicznym.
  - 26) Przeprowadzić nasadzenia minimalizujące z wykorzystaniem rodzimych gatunków drzew na powierzchni 1,44 ha i krzewów na powierzchni 0,96 ha na terenie kolejowym leżącym w obrębie opracowania.
  - 27) Do sadzenia zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularnie podlewać przez okres min. 3 lat.
  - 28) Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń minimalizujących, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania ich żywotności, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.
  - 29) Wszystkie obiekty odwodnieniowe odpowiednio zabezpieczyć przed przenikaniem zwierząt do ich wnętrza lub wykonać w sposób umożliwiający wydostanie się zwierząt.
  - 30) Przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych przeprowadzić kontrolę obiektów kubaturowych i obiektów inżynierskich pod kątem obecności nietoperzy. W przypadku konieczności zniszczenia siedlisk, podjąć działania kompensacyjne w postaci montażu skrzynek rozrodczych dla ptaków i nietoperzy.
  - 31) Zabezpieczyć przed mechanicznym zniszczeniem wszystkie nieprzewidziane do usunięcia stanowiska mrówek objętych ochroną poprzez wygrodenienie mrowisk i oznaczenie ich tablicami informacyjnymi.
  - 32) Przed rozpoczęciem i w trakcie trwania prac budowlanych w okresie między 15 marca a 30 października tereny położone w sąsiedztwie planowanych robót budowlanych optymalne dla występowania i migracji płazów, w szczególności na odcinkach linii kolejowej nr 351 po obu jej stronach w km: od 79+700 (za mostem nad Notecią) do 80+500 oraz od 81+700 do 82+300, zabezpieczyć poprzez montaż tymczasowych

płatków ochronno-naprowadzających wykonanych z geowłókniny, wkopanych min. 10 cm w ziemię, o wysokości co najmniej 50 cm n.p.t., z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót. Zakończenia płatków wykonać w kształcie litery „u”.

- 33) Na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie, przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy oraz zastoiska wody a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce, położone poza zasięgiem oddziaływania prac. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów lub zastoisk wody.
- 34) Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy obejmujący: kontrolę nad realizacją warunków określonych w punktach: 2, 24, 26, 29,30,31,32, a także: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, w szczególności poprzez: modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płatków herpetologicznych, przenoszenie stanowisk gatunków chronionych.
- 35) Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych.
- 36) Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować pozostały teren przekształcony wskutek realizacji przedsięwzięcia.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Przedsięwzięcie zaprojektować i zrealizować według wariantu W7.
  - 2) Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 1

Tabela 1

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu wg kilometrażu najbliższego toru linii kolejowej nr 351 (z dokładnością $\pm 0,010$ km)	Kilometraż końcowy ekranu wg kilometrażu najbliższego toru linii kolejowej nr 351 (z dokładnością $\pm 0,010$ km)	Strona L/P*	Minimalna wysokość liczona od główki szyny	Dodatkowe wymagania /Uwagi
E-1	80,889	81,151	P	4 m	Ekran odbijający
E-2	81,201	81,301	P	4,5 m	Ekran pochłaniający od strony torów
E-3	81,190	81,325	L	4 m	Ekran pochłaniający od strony torów
E-4	81,545	81,749	P	4 m	Ekran odbijający
E-5	81,828	81,981	P	4 m	Ekran odbijający
E-6	82,403	82,509	L	3 m	Ekran odbijający
E-7	81,693	81,769	L	2 m	Ekran odbijający
E-8	82,043	82,238	L	2 m	Ekran odbijający

Oznaczenie ekranu	Kilometraż początkowy ekranu wg kilometrażu najbliższego toru linii kolejowej nr 351 (z dokładnością $\pm 0,010$ km)	Kilometraż końcowy ekranu wg kilometrażu najbliższego toru linii kolejowej nr 351 (z dokładnością $\pm 0,010$ km)	Strona L/P*	Minimalna wysokość liczona od główki szyny	Dodatkowe wymagania /Uwagi
E-9	83,935	83,988	P	4 m	Ekran odbijający, ochrona przed hałasem placu przeładunkowego
E-10	84,485	84,878	P	4-5 m	Ekran odbijający od km 84,710 do końca o wysokość min. 5 m
E-11	84,953	85,198	P	4 m	Ekran pochłaniający od strony torów
E-12	85,999	86,156	P	4 m	Ekran odbijający na wysokości od 1 m do 3 m przezierny, pozostała powierzchnia pochłaniająca od strony torów
E-13	86,186	86,289	P	4 m	Ekran odbijający. Na wysokości od 1 m do 3 m przezierny, pozostała powierzchnia pochłaniająca od strony torów
E-14	87,888	88,006	P	2 m	Ekran odbijający

Stronę określono zgodnie z rosnącym kilometrażem linii kolejowej nr 351.

Ekrany zlokalizować najbliżej źródła hałasu, uwzględniając możliwości techniczne.

Minimalna wymagana klasa pochłaniania oraz izolacyjności akustycznej ekranów określona została zgodnie z normami PN-EN 1793-1 i PN-EN 1793-2. Wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi.

- 3) Fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.
- 4) Zapewnić, szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
- 5) Zaprojektować konstrukcję obiektów inżynierskich oraz umocnień koryta rzeki niepowodujące ograniczenia przekroju poprzecznego jej koryta.

- 6) Na wszystkich przebudowywanych i budowanych torach oraz rozjazdach, pod układem torowym ułożyć warstwę ochronną z kruszywa o grubości min. 35 cm, geosiatkę wzmacniającą oraz geowłókninę rozdzielająco-filtracyjną, chroniącą wody gruntowe przed zanieczyszczeniem.
  - 7) Zaprojektować zbiorniki retencyjne o pojemności do 1000 m<sup>3</sup> każdy.
  - 8) Pojemności zbiorników retencyjnych dobrać tak, aby nie przekroczyć wyznaczonych dopuszczalnych ilości zrzutów wód opadowo-roztopowych do odbiorników ostatecznych, tj.:
    - Kanał Kuźniczka  $Q_{max}=254 \text{ dm}^3/\text{s}$ ;
    - Rów C  $Q_{max}=46 \text{ dm}^3/\text{s}$ ;
    - Rów A  $Q_{max}=7 \text{ dm}^3/\text{s}$ ;
    - Rów L w km 84+490 linii kolejowej nr 351  $Q_{max}=42 \text{ dm}^3/\text{s}$ ;
    - Rów L w km 81+970 linii kolejowej nr 351  $Q_{max}=75 \text{ dm}^3/\text{s}$ ;
    - Bukówka (Molita)  $Q_{max}=300 \text{ dm}^3/\text{s}$ .
  - 9) Zrzuty wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia planowanego układu kolejowego prowadzić z zastosowaniem regulatorów przepływu dostosowanych do obliczeń przepustowości odbiorników.
  - 10) W systemie odwodnienia planowanego układu kolejowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną. Osadniki zawieszin zaprojektować przed każdym odbiornikiem ostatecznym.
  - 11) Odwodnienie stacji Krzyż prowadzić za pomocą systemów drenarskich (drenów, drenokolektorów, kolektorów) umieszczonych w międzytorzach torów (co drugie międzytorze). Na odpływach drenaży zainstalować studzienki osadnikowe. Zebrane wody odprowadzać do grawitacyjnej kanalizacji deszczowej, a następnie do rowów oraz cieków.
  - 12) Odwodnienie na odcinkach szlakowych prowadzić za pomocą nieumocnionych lub umocnionych płytkami korytkami betonowymi rowów otwartych, rowów chłonnych, rowów infiltracyjnych, skrzynek rozsączających, zbiorników retencyjnych, zbiorników retencyjno-odparowujących, zbiorników retencyjno- infiltrujących.
  - 13) Tor specjalny wyposażyć w hermetyczny system działający w obiegu zamkniętym bez możliwości przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych. Wykonać tacę bezodpływową szczelną z otworem spustowym, który odprowadzi ścieki do studzienki systemowej, a następnie do zbiornika bezodpływowego o pojemności min.10 m<sup>3</sup>.
  - 14) Przed wprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiornika z terenu placu Sekcji Eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych (ISE) przy hali ISE oraz z parkingu zaprojektować separatory substancji ropopochodnych.
4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.
- Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.
5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.
- Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.
- Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw o mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

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

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

**III. Nie stwierdzam** konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

**IV. Nie stwierdzam** konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1) ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

**V. Nie stwierdzam** konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

**VI. Nakładam** obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

W analizie dokonać porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

Analizę wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego oraz Staroście Czarnkowsko-Trzcianeckiemu, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania.

W zakresie oddziaływania akustycznego wykonać pomiary poziomu hałasu. Pomiary przeprowadzić dla najbardziej niekorzystnej doby. Uwzględnić tereny, na których dochodzić będzie do oddziaływań skumulowanych. Otrzymane wyniki odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić lokalizację określoną w tabeli 2.

Tabela 2

lp.	Oznaczenie punktu wg raportu	Kilometraż (z dokładnością $\pm 0,010$ km)	Obiekt	Lokalizacja
1	P6	81,050 (linii kolejowej nr 351 - kilometraż toru skrajnego najbliższej zabudowy)	Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	Za ekranem
2	P17	81,260 (linii kolejowej nr 351 - kilometraż toru skrajnego)	Zabudowa zagrodowa (3 kondygnacje)	Za ekranem
3	P49	83,960 (linii kolejowej nr 351 - kilometraż toru skrajnego)	Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	Za ekranem
4	P60	84,080 (linii kolejowej nr 351 - kilometraż toru skrajnego)	Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	Bez ekranu

lp.	Oznaczenie punktu wg raportu	Kilometraż (z dokładnością ±0,010 km)	Obiekt	Lokalizacja
5	P79	84,500 (linii kolejowej nr 351 - kilometraż toru skrajnego)	Zabudowa wielorodzinna	Za ekranem
6	P145	87,890 (linii kolejowej nr 351 - kilometraż toru skrajnego)	Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	Bez ekranu

Pomiary wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, lub inną obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów. W każdym przekroju pomiarowym wskazanym w tabeli 2 wykonać pomiary poziomu hałasu na granicy terenu wymagającego ochrony przed hałasem oraz na elewacji budynku o funkcji mieszkaniowej.

**VII.** Integralną częścią decyzji jest załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

**VIII.** Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

### UZASADNIENIE

2 września 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowanej przez panią Ewę Makosz o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T” w ramach projektu „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła – Kostrzyn”.

Do wniosku zostały dołączone m.in. karta informacyjna przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.* wraz z załącznikami oraz pełnomocnictwo dla pani Ewy Makosz. Ze względu na nieprawidłowo wniesioną opłatę skarbową za wydanie decyzji, pismem z 2 października 2021 r., znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.2 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika o uiszczenie należności na konto właściwego urzędu. Dowód wniesienia opłaty skarbowej został przedstawiony tut. organowi 20 października 2020 r.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 2 pkt 2), w związku z § 2 ust. 1 pkt 29) oraz § 3 ust. 1 pkt 60) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.), dalej *k.p.a.* *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie dotyczy inwestycji w zakresie linii kolejowych i planowane jest do realizacji w województwie wielkopolskim. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1) lit. t) oraz art. 123 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 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.



Na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismem z 2 października 2020 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.1 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do *Regionalnego Dyrektora* 26 października 2020 r., czyniąc zadość wezwaniu.

W oparciu o art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, uwzględniając analizę dokumentacji, w szczególności lokalizację przedsięwzięcia, organ uznał, że stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie tj. na przewidywanym terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, w obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu oraz w obszarze obejmującym działki, na których w wyniku eksploatacji przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 17 listopada 2020 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.4 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Wobec faktu, że liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadamiał strony o swoich czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia dotyczące czynności organu w przedmiotowej sprawie były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. O powyższym sposobie zawiadamiania *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania we wszczęciu, które zostało wywieszane na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w mieście Krzyż Wielkopolski.

Z dniem 16 października 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890), która zmieniła zasady zawiadamiania stron postępowania o czynnościach organu w sprawie. Zgodnie jednak z art. 15 ust. 1 ww. ustawy, do spraw prowadzonych na podstawie *ustawy ooś* wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. zmiany stosuje się przepisy *ustawy ooś* w brzmieniu dotychczasowym.

Ze względu na niedostateczne informacje przedstawione w *k.i.p.*, których brak uniemożliwił zajęcie stanowiska co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 21 stycznia 2021 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.6 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* Wezwanie to obejmowało m.in.:

1. zagadnienia związane z podstawowymi parametrami planowanego przedsięwzięcia, w tym zakres i rodzaj prac związanych z niniejszą inwestycją;
2. określenie oddziaływania akustycznego pochodzącego od wszystkich instalacji i linii kolejowych związanych z przedmiotowym przedsięwzięciem oraz zaplanowanie skutecznych rozwiązań zapewniających dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu na granicach terenów chronionych akustycznie;
3. wyjaśnienie zagadnień dotyczących ochrony przyrody, w tym określenie skali wycinki drzew i krzewów, uzupełnienie inwentaryzacji przyrodniczej oraz zaprojektowanie przejść dla zwierząt;
4. kwestie związane z gospodarką wodno – ściekową, w tym podanie rozwiązań planowanego odwodnienia budowanego i przebudowywanego odcinka linii kolejowej i innych powierzchni utwardzonych;
5. wskazanie emisji do powietrza.

Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 6 kwietnia 2021 r., nie czyniąc zadość wezwaniu.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 oraz art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2023 poz. 1478 z późn. zm.) pismem z 26 maja 2021 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.9 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 14 czerwca 2021 r. znak: BD.RZŚ.435.69.2021.KZ Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w której określił warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczące zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś* (w brzmieniu obowiązującym w dniu wszczęcia postępowania), pismem z 26 maja 2021 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.10 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Czarnkowie z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 11 czerwca 2021 r. znak: ON-NS.9011.215.2021 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Czarnkowie wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy oraz na podstawie opinii organów współdziałających i informacji o przedsięwzięciu zebranych w toku postępowania wyjaśniającego, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, postanowieniem z 2 sierpnia 2021 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.12 *Regionalny Dyrektor* stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W konsekwencji powyższego, zgodnie z art. 63 ust. 5 *ustawy ooś*, postanowieniem z 22 września 2021 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.15 *Regionalny Dyrektor* zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

28 lutego 2023 r. wnioskodawca przedłożył 3 egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko dla niniejszego przedsięwzięcia, dalej *raport*, kopie map ewidencyjnych oraz zaktualizowaną mapę związaną z oddziaływaniem przedsięwzięcia. Ponadto złożone zostało umocowanie dla nowego pełnomocnika – pana Macieja Korzeniewskiego.

Wobec powyższego, postanowieniem z 13 marca 2023 r. znak: WOO-II.420.78.201.ZP.17 *Regionalny Dyrektor* podjął postępowanie w sprawie wydania przedmiotowej decyzji.

Na podstawie przedłożonego *raportu* stwierdzono, że wnioskodawca rozszerzył zakres przedsięwzięcia o budowę parkingu, który kwalifikuje się na podstawie § 3 ust. 1 pkt 58) rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane. Analizując lokalizację przedsięwzięcia oraz otrzymane od pełnomocnika wypisy z rejestru gruntów, organ rozszerzył krąg stron postępowania o podmioty i osoby, którym przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości leżących w granicach gminy Drezdenko oraz Drawsko, na których realizowane

będzie przedsięwzięcie oraz znajdujących się w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, o czym poinformował w zawiadomieniu z 9 maja 2023 r., znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.25.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Czarnkowie wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś Regionalny Dyrektor* zasięga opinii organu inspekcji sanitarnej, chyba że organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Podobnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy wyraził opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś Regionalny Dyrektor* uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, chyba że organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W przedmiotowym przypadku wnioskodawca zmienił zakres wniosku. Z uwagi na to, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2) oraz art. 78 ust. 1 pkt 2) *ustawy ooś* (w brzmieniu obowiązującym w dniu wszczęcia postępowania), pismem z 14 marca 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.20 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Czarnkowie o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Natomiast na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4) *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1) lit. b) *ustawy Prawo wodne*, pismem z 14 marca 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.19 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 15 marca 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.21 *Regionalny Dyrektor* powiadomił strony postępowania o wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Czarnkowie oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy.

Pismem z 28 marca 2023 r. znak: BD.RZŚ.4900.17.2023.KZ Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy zwrócił się do *Regionalnego Dyrektora* z prośbą o wezwanie pełnomocnika do uzupełnienia *raportu* określając jednocześnie zakres wezwania. Pismem z 29 marca 2023 r. znak: ON-NS.9011.3.5.2023 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Czarnkowie zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 23 maja 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.27 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do wyjaśnień związanych z zakresem i technologią przedsięwzięcia, jego wariantowania, maksymalnego natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku linii kolejowej, a także w zakresie ochrony przed hałasem, powietrza, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii oraz ochrony przyrody, jak również zagadnień określonych przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy. Ponadto wezwanie obejmowało braki formalne dotyczące braku jednego egzemplarza *raportu* wraz z jego elektroniczną wersją, braku informacji o miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla przedsięwzięć towarzyszących oraz niekompletności załączonych map.

Pismem z 23 czerwca 2022 r. znak: IRETS5.2234.1.3.IRE-02571-I.MC.3 pełnomocnik prolongował termin złożenia uzupełnienia do 10 lipca 2023 r., a następnie pismem znak: IRETS5.2234.1.3.IRE-02571-I.MC.3 – do 31 lipca 2023 r. Uzupełnienia wpłynęły do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 2 sierpnia 2023 r.

Przedłożone informacje, w tym mapa z zakresem przedsięwzięcia wskazywały na to, że przedsięwzięcie swoim zakresem obejmie działkę leżącą w województwie lubuskim. W związku z powyższym, na podstawie art. 75 ust. 5 *ustawy ooś*, pismem z 14 sierpnia 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.30 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony

Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim o opinię dotyczącą planowanego przedsięwzięcia. Ponadto pismem z 14 sierpnia 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.31 *Regionalny Dyrektor* przekazał uzupełnienia Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy. O powyższych czynnościach organ zawiadomił strony postępowania pismem z 28 sierpnia 2023 r., znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.32.

Pismem z 5 września 2023 r., znak: WZŚ.4221.140.2023.AJ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim zwrócił się o wyjaśnienia w zakresie ujednoczenia informacji o zakresie przedsięwzięcia. Pismem z 13 września 2023 r., znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.33. *Regionalny Dyrektor* przekazał pełnomocnikowi powyższe uwagi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia pod warunkami wskazanymi w postanowieniu z 18 września 2023 r., znak: BD.RZŚ.4900.17.2023.KZ.

Odpowiedź wnioskodawcy na wezwanie z 13 września 2023 r. wpłynęła do organu 27 września 2023 r. i została przekazana pismem z 17 października 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.34 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim. Z wyjaśnień wnioskodawcy wynika, że przedsięwzięcie obejmie swoim zakresem działki położone jedynie w województwie wielkopolskim. Pismem z 27 października 2023 r. znak: WZŚ.4221.140.2023.AJ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, po rozpatrzeniu całości załączonej dokumentacji stwierdził, że nie ma podstaw do wydania opinii, o której mowa w art. 75 ust. 5 *ustawy ooś*, ponieważ przedsięwzięcie nie będzie realizowane na terenie województwa lubuskiego.

Ze względu na doprecyzowanie zakresu wniosku i przedłożenie nowych map przez wnioskodawcę, pismem z 30 października 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.35 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił o tym fakcie strony postępowania.

Ze względu na wątpliwości organu odnośnie danych dotyczących natężenia ruchu pociągów, zakresu przedsięwzięcia oraz braków w zakresie gospodarki wodno – ściekowej oraz ochrony przyrody, pismem z 30 października 2023 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.36 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień. 5 grudnia do siedziby organu dostarczona została stosowna odpowiedź na wezwanie.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 8 stycznia 2024 r. do 8 lutego 2024 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie i organie właściwym do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 9 stycznia 2024 r. do 7 lutego 2024 r. włącznie. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Krzyż oraz w gminie Drawsko. W wyznaczonym czasie nie wpłynęły uwagi.

Ze względu na przedłożenie wyjaśnień do wniosku po zajęciu stanowiska przez organ sanitarny i organ właściwy do oceny wodnej, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2) oraz 78 ust. 1 pkt 2) *ustawy ooś*, pismem z 8 stycznia 2024 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.39 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Czarnkowie o ponowne wyrażenie opinii co do realizacji przedsięwzięcia, oraz na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4) *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1) lit. b) *ustawy Prawo wodne*, pismem z 8 stycznia 2024 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.40 zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu

Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy, z prośbą o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. O powyższym organ zawiadomił strony postępowania pismem z 10 stycznia 2024 r., znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.41.

Pismem z 17 stycznia 2024 r. znak: ON-NS.9011.3.5.2023 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Czarnkowie podtrzymał swoje stanowisko zawarte w opinii sanitarnej z dnia 29 marca 2023 r. znak: ON-NS.9011.3.5.2023. Natomiast Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy wydał 12 lutego 2024 r. znak: D.RZŚ.4900.3.2024.KZ postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia. Wskazane przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy warunki zostały przez *Regionalnego Dyrektora* przeanalizowane i uwzględnione w niniejszej decyzji.

13 lutego 2024 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia. Wniosek wraz z pełnomocnictwem oraz opłatą skarbową złożył pan Łukasz Hąc. Organ zawiadomił o ww. wniosku strony postępowania pismem z 28 lutego 2024 r., znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.43.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 21 lutego 2024 r. znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.42 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy* oś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla linii kolejowej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie. Zgodnie z treścią *raportu* w ramach planowanego przedsięwzięcia wnioskodawca przewiduje również budowę nowego parkingu o powierzchni 0,8 ha. Zgodnie z przedłożonymi dokumentami organ ustalił, że przedmiotowy teren oznaczony jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzonym uchwałą Nr XXX/221/2005 Rady Miejskiej w Krzyżu Wlkp. z dnia 3 czerwca 2005 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Krzyż Wlkp. symbolem TZ - tereny zamknięte. Zgodnie z treścią uchwały wskazuje, tereny zamknięte, obejmujące istniejące tereny kolejowe nie są przedmiotem ustaleń niniejszej uchwały.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i rozbudowie stacji kolejowej Krzyż zlokalizowanej w ciągu linii kolejowej nr 203 (od km 234,835 do km 240,450) oraz linii kolejowej nr 351 (od km 79,123 do km 87,821) w celu dostosowania jej do parametrów sieci bazowej TEN-T. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa wielkopolskiego, powiatu czarnkowsko-trzcianeckiego, w gminach: Krzyż Wielkopolski oraz Drawsko.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano przebudowę i rozbudowę układów torowych stacji Krzyż poprzez: przebudowę torów głównych zasadniczych linii kolejowej nr 203 oraz linii kolejowej nr 351, przebudowę torów głównych dodatkowych i bocznych, budowę dodatkowych torów od linii kolejowej nr 203 do linii kolejowej nr 351 w kierunku Poznania Głównego i Szczecina Głównego oraz przebudowę zachodniej i wschodniej głowicy stacyjnej. Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje również budowę tzw. toru specjalnego nr 28 B służącego do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie po istniejącym śladzie torów i przyległym pasie gruntu. Powierzchnia przedsięwzięcia wynosi ok.144,02 ha, w tym tereny nowo przejmowane

ok. 34,2 ha oraz tereny czasowo zajęte na etapie budowy ok. 2,9 ha. Inwestycja przecina rzeki: Noteć i Bukówka, jednakże przedsięwzięcie nie obejmuje budowy lub przebudowy obiektów inżynierskich na ww. rzekach.

Otoczenie przedsięwzięcia stanowią tereny zwartej zabudowy zlokalizowane na terenie miasta Krzyż oraz przede wszystkim pojedyncze tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny rolne i leśne na pozostałym odcinku linii. W analizowanym obszarze znajdują się także tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Wnioskodawca przedstawił dwa warianty przedsięwzięcia: wariant W7 (realizacyjny) oraz wariant alternatywny.

Wariantowaniu poddano jedynie sposób zaopatrzenia w ciepło. W wariantcie preferowanym do realizacji wnioskodawca zaproponował zastosowanie kotła zasilanego energią elektryczną na potrzeby zaspokojenia zapotrzebowania na ciepło hali przeglądów i napraw Przewozów Regionalnych (hali PR), natomiast jako racjonalną alternatywę wskazał zastosowanie kotła opalanego gazem. W wariantcie wnioskowanym występuje mniejsza emisja substancji, co przekłada się na niższe stężenia w powietrzu atmosferycznym w okolicy inwestycji niż w wariantcie racjonalnym alternatywnym.

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia oraz istniejące uwarunkowania nie został rozważony inny wariant lokalizacyjny. Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa i rozbudowa istniejącej stacji kolejowej Krzyż, której układ jako stacja węzłowa powstał w połowie XIX wieku, gdy została wybudowana linia kolejowa Stargard – Poznań oraz Krzyż – Piła. Stacja Krzyż stanowi element istniejącego układu kolejowego i jest z nim ściśle powiązana, co jest kluczowym czynnikiem ograniczającym możliwość zdefiniowania wariantów lokalizacyjnych przedsięwzięcia. Pozostałe prace na stacji obejmują również normatywne rozwiązania wynikające z obowiązujących standardów technicznych, mają na celu osiągnięcie konkretnych parametrów eksploatacyjnych stacji (dostosowanie do sieci bazowej TEN-T) oraz obejmują zaprojektowanie typowych elementów układu stacyjnego. W związku z tym nie rozważano również wariantowania przedsięwzięcia pod kątem zróżnicowania technicznego bowiem inne warianty stanowiłyby sztuczną alternatywę względem wariantu preferowanego i tym samym nie spełniałyby kryterium racjonalności.

Planowane przedsięwzięcie jest częścią projektu „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła – Kostrzyn W ramach opracowania dokumentacji przedprojektowej dla tego projektu zostały zdefiniowane cztery warianty inwestycyjne realizacji przedsięwzięcia (W4 – ograniczonego zakresu oraz W6, W6a i W7 - modernizacyjne). Do realizacji został wybrany wariant W7. Niemniej jednak w zakresie dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T wariant W7 nie różni się pod względem technicznym i lokalizacyjnym w stosunku do pozostałych analizowanych wariantów.” Warianty dotyczą prac na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn; na niniejszym odcinku są tożsame.

Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy oraz fakt, że w wyniku oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, czyli zaistnienia przesłanki z art. 81 ust. 1 ustawy ooś, *Regionalny Dyrektor* przychylił się do wniosku pełnomocnika i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie W7.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wzdłuż linii kolejowej, w szczególności w miejscach wprowadzenia nowych torów. Przedmiotowa inwestycja położona jest w sąsiedztwie terenów o różnej funkcji zagospodarowania. Zgodnie z art. 113 ust. 2 pkt 1) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54), dalej

poś, w analizie akustycznej uwzględniono tereny faktycznie zagospodarowane i użytkowane zgodnie z przeznaczeniem. Rodzaje terenów, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wyznaczono w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne zagospodarowanie terenów.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Co do zasady roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. Jednakże w szczególnych przypadkach technologia prac lub organizacja ruchu kolejowego nie pozwala na przerwanie prac rozpoczętych w porze dnia i konieczne jest ich kontynuowanie w porze nocnej. W celu minimalizacji uciążliwości akustycznej na etapie realizacji przedsięwzięcia, organ sformułował warunek dotyczący prowadzenia prac wykonawczych tylko w porze dnia dopuszczając równocześnie kontynuowanie zaczętych prac w porze nocnej, o ile prace te nie spowodują przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Istotny wpływ na ograniczenie uciążliwości akustyczne mają sprawnie działające maszyny, pojazdy i sprzęt budowlany, dlatego organ wskazał na konieczność nadzoru nad ich stanem technicznym oraz ograniczeniem czasu pracy silników do rzeczywistych potrzeb technologicznych.

Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są m.in. parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu oraz ukształtowanie terenu. Dla linii kolejowej objętej opracowaniem przyjęto prognozę natężenia ruchu dla roku 2026 w oparciu o istniejące natężenie. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie wartości te nie będą rosły wraz z czasem. Szczegółowe dane dotyczące prognozy ruchu przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3

Numer linii	Odcinek	Pociągi regionalne		Pociągi międzyregionalne		Szynobusy		Pociągi towarowe	
		Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc
203	Piła Główna – Krzyż (km 237+939)	22	4	24	0	0	0	4	0
203	Krzyż (km 237+939) - Gorzów Wielkopolski	20	4	24	0	0	0	2	0
351	Wronki - Krzyż	30	7	16	4	0	0	15	10
351	Krzyż – Choszczno	10	3	16	4	0	0	15	10

Dla powyższych założeń została wykonana analiza rozprzestrzeniania się hałasu – w siatce obliczeniowej na wysokości 4 m n.p.t. oraz w 165 punktach zlokalizowanych na terenach zabudowy mieszkaniowej. Analiza wykonana została dla sytuacji bez zastosowania zabezpieczeń przed hałasem oraz z ekranami akustycznymi. Poprawność stworzonego modelu akustycznego na potrzeby obliczeń została potwierdzona wynikami pomiarów hałasu wykonanych przez akredytowane Laboratorium ELGWID. Pomiary zostały przeprowadzone na potrzeby realizacji niniejszego przedsięwzięcia w 5 punktach pomiarowych. Obliczenia sprawdzające poprawność wykonania kalibracji spełniają wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomu w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Wprowadzając dane wejściowe do programu modelującego dla stanu po zrealizowaniu przedsięwzięcia wnioskodawca założył, że budowa nowych torów zmniejszy emisję hałasu i wprowadził poprawkę 1,2 dB w stosunku do stanu obecnego. Dodatkowo w modelu

uwzględniono zwiększony o 10 dB poziom emisji hałasu podczas przejazdu pociągu przez obiekty inżynierskie.

Organ przeanalizował załączone wyniki, w tym mapy z wykreślonymi izoliniami hałasu i stwierdził, że wykonanie ekranów akustycznych jest niezbędne do zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu. *Regionalny Dyrektor* określił parametry i lokalizację ekranów, których zastosowanie zapewni zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska, na terenach występujących wzdłuż przedsięwzięcia – określono minimalne parametry ekranów akustycznych tj. wysokość, długość, izolacyjność akustyczną oraz parametr pochłaniałości, a także lokalizację względem linii kolejowej. W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność. Z tego powodu zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych.

Mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej oraz dobowe fluktuacje natężenia ruchu określono warunek, aby fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.

Projektowane rozwiązania w zakresie układu drogowego na stacji Krzyż Wielkopolski nie wpłyną w istotny sposób na emisję hałasu do środowiska. Planowane rozwiązania dotyczą wyłącznie dróg gminnych, wewnętrznych lub dojazdowych o małym natężeniu ruchu (ruch lokalny). Szacuje się, że natężenie ruchu nie przekroczy: 12,5 poj./h. Emisja hałasu z dróg lokalnych będzie pomijalna, znikoma i nie wpłynie w istotny sposób na wyniki obliczeń w punktach receptorowych. Dominującym źródłem hałasu będzie oddziaływanie ruchu kolejowego.

Celem dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie*, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia wskazano na konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiary hałasu należy wykonać w minimum 6 przekrojach pomiarowych, w szczególności na terenach, dla ochrony których zlokalizowane zostaną ekrany akustyczne, oraz w punktach, zlokalizowanych na terenach, na których prognozowany poziom hałasu jest blisko dopuszczalnemu. Co do zasady, punkty lokalizuje się w miejscach, w których należy spodziewać się największego poziomu hałasu. Stąd też wskazano lokalizację punktów na granicy terenów chronionych (najbliższej źródła hałasu) oraz na elewacji budynków, w których poziom hałasu w niektórych okolicznościach może być większy, niż w punkcie położonym na granicy terenu (np. za ekranem, w przypadku przebiegu linii w wykopie, czy na nasypie). Pomiary hałasu we wskazanych przez organ punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, skuteczność zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy. Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, lub inną obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

Wzdłuż przedmiotowej inwestycji zidentyfikowano dwa budynki mieszkalne na terenie kolejowym:

1. budynek jednorodzinny przy linii kolejowej nr 351 ok. km 80,660 po stronie lewej (punkt obliczeniowy P1),
2. budynek wielorodzinny przy ul. Portowej 7 przy linii kolejowej nr 203 ok. km 239,220 po lewej stronie (punkty obliczeniowe P161 i P162),



3. budynek mieszkalny jednorodzinny przy ul. Staszica 41 (poza terenem przedsięwzięcia, ale na terenie zamkniętym) w km linii 351 ok. 83,997 po prawej stronie (punkt obliczeniowy P56),  
dla których zgodnie z art. 114 pkt 3) poś ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Dla powyższych budynków w *raporcie* została przeprowadzona analiza zgodnie z serią norm PN-B-02151 dotyczących akustyki budowlanej. Obliczenia dotyczące minimalnej izolacyjności przegród budowlanych wykazały, że w przypadku pierwszego z ww. budynków nie zostaną zachowane standardy we wnętrzu, gdyż wypadkowa izolacyjności jest za mała (<1 dB). Z powyższego wynika, że podczas funkcjonowania przedmiotowego przedsięwzięcia, w budynku jednorodzinny przy linii kolejowej nr 351 ok. km 80,660 po stronie lewej, może być konieczna wymiana stolarki okiennej.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia może wiązać się z oddziaływaniem wibroakustycznym. Na etapie budowy będzie ono związane przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Należy dodać, że przepisy ochrony środowiska nie precyzują norm dotyczących wibracji oraz drgań. Stąd oddziaływanie w tym zakresie można rozpatrywać jedynie w kategorii wpływu na dobra materialne. Zgodnie z przepisem art. 326 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225 z późn. zm.) poziom hałasu oraz drgań przenikających do pomieszczeń w budynkach mieszkalnych, budynkach zamieszkania zbiorowego i budynkach użyteczności publicznej, z wyłączeniem budynków, dla których jest konieczne spełnienie szczególnych wymagań ochrony przed hałasem, nie może przekraczać wartości dopuszczalnych, określonych w Polskich Normach dotyczących ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach. Zgodnie z treścią *raportu*, planowane przedsięwzięcie kolejowe będzie charakteryzować się konstrukcją przystosowaną do przenoszenia ruchu towarowego, które jest odpowiedzialne za wzbudzanie drgań, a równość nawierzchni wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu istniejącego.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na obszarze dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: GZWP nr 127 – Subzbiornik Złotów oraz GZWP nr 138 Pradolina Toruń-Eberswalde. W sąsiedztwie przedsięwzięcia nie są zlokalizowane ujęcia wód podziemnych oraz strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych. W obszarze analiz występują cieki naturalne: Noteć, Drawa oraz Bukówka (Molita) oraz urządzenia wodne – rowy melioracyjne. Część terenu realizacji przedsięwzięcia znajduje się na obszarze zagrożenia powodziowego z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi Q=0,2%, Q=1% i Q=10% dla rzeki Noteć oraz Drawy. Zgodnie z uzupełnieniem *raportu* w okresie od 2005 do 2023 roku na linii kolejowej nr 203 od km 234,835 do km 241,000 i linii kolejowej nr 351 od km 79,123 do km 89,000 nie wystąpiły zalania i/lub podtopienia torowisk w wyniku opadów atmosferycznych. W rejonie projektowanej inwestycji kolejowej, w strefie dolin rzecznych, dominują gleby pochodzenia organicznego i mineralnego: torfowe, murszowo-torfowe, mułowo-torfowe, murszowo-mineralne i murszowe. W dolinie Noteci, na tarasach nadzalewowych, występują gleby wykształcone z piasków, piasków gliniastych i glin. Są to gleby bielcowe, miejscami brunatne. Bonitacja gleb w tym rejonie waha się od III do VI klasy. W przypadku stwierdzenia gruntów nienośnych przewiduje się punktową wymianę gruntów. W otoczeniu projektowanej inwestycji udokumentowano 9 złóż kruszywa naturalnego (piasków, piasków ze żwirem i piasków kwarcowych). Projektowana przebudowa węzła Krzyż nie koliduje z żadnym z udokumentowanych złóż na analizowanym terenie.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa, odtworzenie lub konserwacja urządzeń melioracyjnych w niezbędnym zakresie wynikającym z rozwiązań projektowych i wymagań prawnych. Przebudowa rowów melioracyjnych, w obrębie projektowanych przepustów, polegać będzie na wykonaniu (tam, gdzie okaże się to konieczne) nowych odcinków oraz zasypaniu starych fragmentów rowów, regulacji przekroju podłużnego i

poprzecznego rowów. Umocnienie dna, skarp oraz brzegów przed i za przepustami dobrane będzie indywidualnie z uwzględnieniem lokalnych warunków, przede wszystkim przy wykorzystaniu materiałów naturalnych (darń, kamień). Przebudowa koryt rowów realizowana będzie przy niezahamowanym przepływie wody z obszaru ich zlewni. Celem zachowania niezmiennego reżimu hydrologicznego przebudowywanych cieków zobowiązano do umocnienia ich naturalnymi materiałami. Celem zapewnienia na etapie przebudowy swobodnego przepływu wód cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na przebudowywanych odcinkach wszystkich cieków i dopływów, organ wskazał w niniejszej decyzji na konieczność zachowania ciągłości przepływu wód podczas przebudowy, umożliwiającej swobodne wykonywanie prac w korycie bez narażania wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie.

Jednocześnie Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy określił warunki realizacji przedsięwzięcia, których dotrzymanie ma na celu ograniczenie zmian w ciekach powierzchniowych na etapie ich przebudowy i realizacji obiektów budowlanych, tj.: stożki skarp w obszarze głowic przepustu na szerokości do 3,0 m od krawędzi obiektu umocnić przez darniowanie; umocnienia dna, skarp oraz brzegów przed i za przepustami wykonać przy wykorzystaniu materiałów naturalnych; podczas prac rozbiórkowych obiektów inżynierskich zabezpieczyć wody na ciekach przed zanieczyszczeniem (zastosować siatki/materiał zabezpieczający); systematycznie usuwać z koryta cieków elementy powstające z rozbiórki. Powyższe wymogi zostały wskazane w decyzji jako istotne warunki korzystania ze środowiska.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy określił w swoim uzgodnieniu zalecenia dotyczące ochrony środowiska gruntowo-wodnego, których tutejszy organ nie wskazał w sentencji decyzji, bowiem są ogólnymi dobrymi praktykami, które winny być uwzględniane przy realizacji przedsięwzięć i dlatego też wnioskodawca winien się nimi kierować realizując planowane przedsięwzięcie. Polegają one na: prowadzeniu prac w korytach cieków w sposób wykluczający ryzyko zasypania, zmacenia, zanieczyszczenia lub innego rodzaju naruszenia naturalnego stanu cieków powierzchniowych; ograniczaniu stosowania ciężkiego sprzętu technicznego w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów; prowadzeniu wszelkich prac w cieku i w obrębie cieków po wcześniejszych uzgodnieniach z jego zarządcą; zadbaniu o to, aby konstrukcja obiektów inżynierskich oraz umocnień koryta rzeki nie powodowała ograniczenia czynnego przekroju poprzecznego koryta rzeki; odprowadzaniu ścieków bytowych na etapie realizacji przedsięwzięcia do bezodpływowych zbiorników sanitarnych, a następnie wywożenie ich do oczyszczalni ścieków.

Na wszystkich przebudowywanych i budowanych torach oraz rozjazdach, pod układem torowym ułożona zostanie warstwa ochronna z kruszywa o grubości min. 35 cm (np. niesort kamienny, kliniec, grys), geosiatka wzmacniająca oraz geowłóknina rozdzielająco-filtracyjna, chroniąca wody gruntowe przed zanieczyszczeniem. Za Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy rozwiązanie to zostało uwzględnione w wymaganiach koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oos.

W ramach nowego układu torowego stacji, w jej południowej części, został zaprojektowany tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. Tor powstanie w km 83+500 linii kolejowej nr 351. Z punktu widzenia konstrukcyjnego, tor specjalny stanowił będzie hermetyczny system działający w obiegu zamkniętym bez możliwości przedostania się do środowiska substancji niebezpiecznych.

Po realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wody opadowo-roztopowe będą powstawały z: torowisk, placu do składowania materiałów staro użytecznych i parkingu, układu drogowego, przejazdów, wiaduktów kolejowych, dachów budynków.

Obecnie, podstawowym sposobem odwodnienia terenu realizacji przedsięwzięcia jest istniejąca kanalizacja deszczowa oraz istniejące rowy. W niektórych rejonach rowy te są częściowo lub całkowicie zasypane odsiewkami, uniemożliwiającymi przepływ wody. Przedmiotowe linie przebiegają w terenie nizinym wzdłuż doliny rzek. Istniejący system odwodnienia na równi stacyjnej oraz szlakach nie zapewnia systemu odwodnienia w postaci np. odwodnienia liniowego. Odwodnienie peronów w stanie istniejącym odbywa się przez spływ powierzchniowy wód w kierunku międzytorza lub w przyległy teren. Widoczną formą odwodnienia krótkich odcinków stacji oraz szlaków są rowy otwarte, które w większości są w złym stanie technicznym: zdeformowane, lokalnie zarośnięte krzewami, niedrożne. System odwodnienia i odprowadzenia wód opadowych jest wyeksploatowany, tj. zamulony, gdzieś zarośnięty, a w niektórych miejscach tworzy niecki bezodpływowe lub brakuje mu dobrej sieci cieków zewnętrznych do prawidłowego odprowadzenia wód deszczowych, które retencjonując w systemie kolejowego odwodnienia, negatywnie oddziałują na stan techniczny podtorza. W związku z powyższym przebudowa układu odprowadzającego wody opadowo-roztopowe z terenu realizacji przedsięwzięcia jest uzasadniona i konieczna z uwagi na jego obecny stan.

Bezpośrednimi odbiornikami wód opadowych z modernizowanych odcinków linii kolejowych jak i wód odprowadzanych z terenu stacji będą cieki naturalne oraz urządzenia wodne – Kanał Kuźniczka, Rów C, Rów A, Rów L, rzeka Bukówka. Przed wylotami do odbiorników zostaną zainstalowane separatory zawieszin (osadniki) w celu podczyszczenia wód odprowadzanych.

Stacja Krzyż znajduje się w najniższym punkcie otaczającego terenu, więc woda z rowów na szlakach będzie prowadzona w kierunku stacji i odprowadzana do istniejących cieków. W przypadku braku odbiornika wody, zastosowane zostaną rowy chłonne bądź zbiorniki retencyjne. Drenaże zostaną włączone do kanalizacji deszczowej (przewidziana do przebudowy), która odprowadza wody deszczowe do Kanału Kuźniczka w km 238+300 oraz do rowu C w km 237+200. Przewiduje się również odprowadzenie wód z rowów torowych bezpośrednio do rowów A, L (w km 84+490 linii kolejowej nr 531 i w km 81+970 linii kolejowej nr 531) oraz do rzeki Bukówka. W przypadku konieczności zastosowania spowolnienia zrzutu wód – będą zastosowane pośrednie zbiorniki retencyjne.

Wody opadowe lub roztopowe z układów kolejowych (w tym wiaduktów kolejowych) będą odbierane z nawierzchni podtorza poprzez rowy torowe oraz systemem drenaży, drenokolektorów, kolektorów. Następnie będą retencjonowane w zbiornikach, po czym będą odprowadzane do odbiorników - cieków naturalnych i rowów w ilościach limitowanych, tak aby nie powodować negatywnego wpływu na stosunki wodne i przepływy w odbiornikach. Przewiduje się również odprowadzenie wód opadowych do projektowanych na terenie inwestycji rowów infiltracyjnych, rowów chłonnych oraz w wyjątkowych przypadkach do skrzynek rozsączających.

Odprowadzenie wody opadowej z jezdni o nawierzchni z betonu asfaltowego, placów i chodników dróg o przekroju ulicznym będzie odbywało się poprzez projektowane spadki poprzeczne do projektowanych wpustów ulicznych i dalej do kanalizacji deszczowej wg odrębnej części dokumentacji. Odprowadzenie wód opadowych z pozostałych dróg nastąpi poprzez rowy drogowe. Wody opadowe z dróg równoległych dzięki odpowiednio ukształtowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będą spływały do rowów drogowych (trawiastych/ lub w razie konieczności umocnionych), a następnie do rowów kolejowych, zbiorników retencyjnych lub będą rozsączane systemem skrzynek drenarskich. Dopuszcza się odprowadzenie wód opadowych z systemu odwodnienia układów komunikacyjnych w sposób bezpośredni do cieków lub rowów melioracyjnych. W sytuacji skomplikowanej dopuszcza się retencjonowanie i rozsączanie wody opadowej i roztopowej z dróg, w drogowych rowach infiltracyjnych, przy spełnieniu zapisów ustawy Prawo wodne, jeżeli wody te nie posiadają substancji szkodliwych dla środowiska w stężeniach określonych w przepisach odrębnych. W projekcie nie przewiduje się takiej klasy dróg, które będą wymagały zastosowania separatorów.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni tych dróg wprowadzane poprzez rowy trawiaste do odbiorników nie będą miały osadników. W przypadku odprowadzania wód do systemu kanalizacji deszczowej będą zastosowane osadniki zawiesziny.

Odwodnienie stacji Krzyż będzie odbywać się za pomocą systemów drenarskich (drenów, drenokolektorów, kolektorów) umieszczonych w międzytorzach torów (co drugie międzytorze) oraz na odcinkach szlakowych za pomocą nieumocnionych lub umocnionych płytkami korytkami betonowymi rowów otwartych, rowów chłonnych, rowów infiltracyjnych, skrzynek rozsączających, zbiorników retencyjnych, zbiorników retencyjno-odparowujących lub retencyjno-infiltrujących. Woda z peronów zbierana będzie korytkami odwodnienia liniowego, ułożonymi wzdłuż peronów. Przy pomocy skrzynek wielofunkcyjnych rozmieszczonych, co ok. 50 m, zbierana będzie do kanalizacji deszczowej (posiadającej osadniki zawiesziny). Do tej samej kanalizacji będzie odprowadzana woda opadowa z wiat peronowych przy pomocy pionowych rur spustowych. Kanalizacja z odwodnienia peronów zostanie włączona do systemu odwodnienia na stacji Krzyż i dalej odprowadzana grawitacyjnie. Woda z przejścia podziemnego zbierana będzie korytkami odwodnienia liniowego, ułożonymi wzdłuż osi przejścia, a następnie kierowana do pompowni znajdującej się w pobliżu przejścia podziemnego. Dalej tłoczona będzie do studni rozprężnej i grawitacyjnie odprowadzana systemem kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe z obiektów kubaturowych (budynków) będą odprowadzane do systemu kanalizacji deszczowej. W zakresie odprowadzania ścieków bytowo-gospodarczych odprowadzanych z budynków kubaturowych w chwili obecnej jak i po planowanej przebudowie, ścieki będą odprowadzane do kanalizacji miejskiej oraz do zbiornika bezodpływowego z projektowanej nastawni. Zastosowanie separatorów ropopochodnych planowane jest przed wprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiornika z terenu placu ISE przy hali ISE oraz z parkingu.

Zgodnie z obliczeniami przedstawionymi przez inwestora, kierując się zasadą, iż ewentualne oddziaływanie na koryta odbiorników powinno być nieznaczne, za główne kryterium maksymalnego odpływu z obszaru inwestycji przyjęto 10% przepustowości hydraulicznej koryta odbiornika na jego charakterystycznym odcinku w obrębie planowanej inwestycji. Maksymalna przepustowość koryt zarówno Kuźniczki i Bukówki (Molity), jak i rowów melioracyjnych została określona w przedłożonych dokumentach na bazie modeli hydraulicznych. W tym celu wymaga się zaprojektowania takich zbiorników retencyjnych, aby w sposób równomierny odprowadziły wody opadowo-roztopowe do istniejących cieków zgodnie z przeprowadzoną analizą przepustowości i możliwościami odbioru. W tabeli 4 przedstawiono zestawienie wyznaczonych maksymalnych możliwych odpływów (zrzutów) wód opadowych i roztopowych do koryt odbiorników w obszarze planowanej inwestycji.

Tabela 4

Lp.	Nazwa odbiornika	Q <sub>max_zrzut</sub> [dm <sup>3</sup> /s]
1.	Kanał Kuźniczka	254
2.	Rów C	46
3.	Rów A	7
4.	Rów L w km 84+490 LK 351	42
5.	Rów L w km 81+970 LK 351	75
6.	Bukówka (Molita)	300

Pojemność pojedynczego zbiornika retencyjnego zakłada się jako przedział od 100 m<sup>3</sup> do 1000 m<sup>3</sup> w zależności od typu i lokalizacji zbiornika oraz konkretnego odbiornika, do którego ma być zrzucana woda z tego zbiornika. Zbiorniki będą projektowane tak, aby nie przekroczyć dopuszczalnych ilości zrzutów wód do odbiorników ostatecznych. Planuje się wykonanie 10 zamkniętych zbiorników retencyjnych. Ponadto projektuje się potencjalne 4 zbiorniki otwarte na rowach torowych – maks. poj. do 1000 m<sup>3</sup>, jako miejsca retencji przed zrzutami do rowu L. Wypływ ze zbiornika będzie regulowany urządzeniem dławiącym (regulatorem przepływu) lub innym rodzajem redukcji na wylocie (np. przelew, otwory zatopione lub niezatopione,

zmniejszona średnica). Zbiorniki retencyjne będą projektowane na terenie kolejowym. Do zbiorników będzie zapewniony dojazd. Odprowadzenie ze zbiorników zaprojektowano poprzez systemy tłoczne – pompownie, kanały tłoczne, studnie rozprężne. Zbiorniki usytuowane zostaną głównie w sąsiedztwie odbiorników oraz w najniższych punktach projektowanej linii kolejowej. Zgodnie ze standardami technicznymi czas opróżniania projektowanych zbiorników retencyjnych będzie mniejszy niż 24 h.

Zadaniem zbiorników będzie regulacja natężenia odprowadzanych wód opadowych, a tym samym zabezpieczenie odbiorników końcowych przed wystąpieniem z brzegów i zabezpieczenie terenów położonych poniżej przekroju drogowego przed podtopieniami, a także podczyszczanie poprzez zatrzymanie zawiesiny trudno opadającej. Wobec czego, zobowiązano do stosowania na wylotach do odbiorników regulatorów odpływu dostosowanych do obliczeń przepustowości tych odbiorników.

Oczyszczanie wód opadowych i roztopowych z terenu realizacji przedsięwzięcia realizowane będzie z wykorzystaniem naturalnych procesów oczyszczania zachodzących w rowach kolejowych, drogowych, drenokolektorach, skrzynkach rozsączających oraz zbiornikach retencyjnych (lub retencyjno-odparowujących/retencyjno-infiltrujących) lub dodatkowo poprzez zastosowanie osadników i separatorów. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie, wody te będą spełniać wymogi ustalone w Rozporządzeniu 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).

Planuje się, że maksymalna głębokość wykopów w trakcie planowanych do wykonania prac budowlanych wyniesie do 8 m p.p.t. W przypadku natrafienia na wodę gruntową do odwadniania wykopów zastosowane zostaną igłofiltry lub bezpośrednie odwadnianie z dna wykopu. W przypadku wystąpienia konieczności odwodnienia wykopów oraz zapewnienia odpowiedniej jakości wód przed ich odprowadzeniem do miejsc zrzutu zastosowane zostaną elementy podczyszczające (np. osadniki). Prace w głębokich wykopach prowadzone będą pod osłoną ścianek szczelnych. Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie zobowiązano, aby wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu, a w celu zminimalizowania napływu wód gruntowych, wykopy wymagające odwadniania, np. pod obiekty inżynierskie, zabezpieczać przegrodami pionowymi ze ścianek szczelnych. W odniesieniu natomiast do odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do środowiska, zobowiązano, aby w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się jako czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczania z zawiesiny ogólnej o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas je również należy podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych.

W oparciu o przedłożoną dokumentację nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, parkingów pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, miejsca tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, sposobu i miejsca gromadzenia materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych.

Na etapie realizacji inwestycji wszystkie materiały w obrębie baz materiałowo-surowcowych będą dostarczane i magazynowane zgodnie z ich przeznaczeniem, w oryginalnych i szczelnych opakowaniach, selektywnie, zabezpieczone i użytkowane zgodnie z instrukcjami i zaleceniami producentów oraz zgodnie z ich przeznaczeniem, z zachowaniem

wszelkich środków ostrożności zapewniających bezpieczeństwo (zarówno dla otoczenia i środowiska jak i dla ludzi) ich przechowywania i użytkowania.

W trakcie realizacji inwestycji miejsca parkingowe oraz manewrowe sprzętu budowlanego będą zorganizowane na szczelnym podłożu (np. wyłożone płytami betonowymi) z zorganizowanym podczyszczaniem i odwodnieniem wód spływających z tych placów. Należy jednak w jak największym stopniu ograniczyć ich niekontrolowany odpływ poprzez stworzenie drenażu zabezpieczającego.

Na czas robót budowlanych masy ziemne wydobyte w sposób mechaniczny oraz ręczny zostaną odłożone w pobliżu wykopu w miejscach do tego przeznaczonych. Po zakończeniu prac związanych z projektowaną branżą, wykop zostanie zasypany rodzimym gruntem oraz warstwowo zagęszczany. Nadwyżki mas ziemnych zostaną usunięte z placu budowy i oddane do miejsca przeznaczonego do składowania tego typu odpadów. Nawierzchnie naruszone podczas prac inwestycyjnych zostaną przywrócone do stanu pierwotnego. W niniejszej decyzji zobowiązano, aby przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów, w wydzielonej części pasa robót, w sposób umożliwiający wykorzystanie go do prac rekultywacyjnych oraz w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.

Planowane średnie zużycie wody na cele socjalno-bytowe wyniesie ok. 4,5 m<sup>3</sup> na dobę. Woda będzie pobierana z wodociągów miejskich. Nie przewiduje się innych oddziaływań na wody podziemne. W trakcie budowy zużywane będą niewielkie ilości wody m.in. do zraszania warstw podbudowy czy zabezpieczenia przed pyleniem. Woda na cele budowlane będzie zapewniona z istniejącej sieci wodociągowej lub dowożona na plac budowy beczkowozami. Woda nie będzie pobierana z cieków powierzchniowych, co zostało uwzględnione w warunkach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania niezbędna jest prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego nałożono warunek, aby prowadzić konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów.

Zgodnie z uzgodnieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy analizowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie trzech zlewni jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP):

- PLRW6000091887899 Bukówka. Jest to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym są: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [EFI+PL/ IBI\_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. JCWP była monitorowana. Przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: bromowane difenyloetery(b), rtęć(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wysoki potencjał sorpcyjny, JCWP nie cechuje się naturalną podatnością na presję wskutek niekorzystnych wartości potencjału sorpcyjnego) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

- PLRW 600016188899 Drawa od Międzyrzeckiej Strugi do ujścia. Jest to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla ww. JCWP są: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [EFI+PL/IBI\_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Drawa w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Drawa w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz dobry stan chemiczny. JCWP była monitorowana. Przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne), a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).
- PLRW60001218879 Noteć od Kanału Romanowskiego do Drawy. Jest to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym wód. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla ww. JCWP są: osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Noteć w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Noteć w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry; JCWP była monitorowana. Przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r., z uwagi na brak możliwości technicznych. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: EFI+PL/ IBI\_PL. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (procesy ekologiczne, procesy hydromorfologiczne) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Ponadto planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na następujących jednolitych częściach wód podziemnych (JCWPd):

- PLGW600034, która charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i stanem ilościowym. JCWPd jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako osiągnięcie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód. Jest monitorowana, a odstępowania nie określono.
- PLGW600025, która charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i dobrym stanem ilościowym. JCWPd jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego. JCWPd jest monitorowana, a odstępowania nie określono.

Na całym analizowanym odcinku linii kolejowej występują liczne obiekty inżynierskie na ciekach, na ogół w dostatecznym lub złym stanie technicznym, w większości przewidziane do przebudowy lub do remontu. W związku z tym oddziaływanie ilościowe na wody powierzchniowe będzie polegać na zaburzeniu przepływu w miejscach, gdzie wody te

przepływają przez przepusty. Zaburzenie przepływu będzie obejmować niewielką strefę w rejonie prowadzonych prac, a zakładając, że prace nie będą prowadzone przy ekstremalnych stanach wód powierzchniowych nie powinno dojść do znaczącego piętrzenia wody przed obiektem. Możliwość zmian stosunków wodnych może wynikać w szczególności z prac związanych z wykopami oraz przebudowy obiektów inżynierskich. Wskutek naruszenia i erozji gruntów w trakcie realizacji prac dojdzie do lokalnego, czasem intensywnego, wzrostu zamulenia cieków. Zaistniałe oddziaływanie powinno być krótkotrwałe oraz obejmować jedynie okres prowadzonych prac. Prace po ich zakończeniu nie będą obciążone żadnymi długotrwałymi, negatywnymi skutkami oddziałującymi na środowisko.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji, a także uwzględniając stanowisko Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdzono negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art.56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335).

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32) ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.). Wówczas świadczący usługi jako posiadacz odpadów, będzie obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami. Na etapie budowy powstawać będą przede wszystkim odpady z grupy 17 tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych).

Na liniach kolejowych nr 203 oraz 351, dla torów szlakowych oraz torów głównych zasadniczych planowana jest wymiana elementów nawierzchni torowej: szyny, podkłady drewniane na strunobetonowe, tłuczeń torowy. Działania te spowodują powstawanie odpadów niebezpiecznych jakimi są impregnowane podkłady drewniane - odpady o kodzie 17 02 04\* oraz tłuczeń torowy zawierający substancje niebezpieczne – odpady o kodzie 17 05 07\*. Podkłady drewniane zostaną posegregowane na materiał staroużyteczny oraz odpadowe drewno. Materiał staroużyteczny zostanie zmagazynowany z możliwością ponownego wbudowania w tor kolejowy, natomiast odpadowe podkłady zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania. Z uwagi na możliwość zawartości substancji niebezpiecznych należy poddać je badaniom na zawartość szkodliwych dla środowiska substancji lub pierwiastków.

Zgodnie z treścią *raportu* przewiduje się selektywne magazynowanie odpadów, które nie zostaną wykorzystane podczas prac budowlanych, a następnie ich odbiór przez uprawnione do tego podmioty i dalej poddanie recyklingowi (np. żelazo, stal, mieszaniny metali) lub unieszkodliwianiu (np. baterie, akumulatory, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych). W tym zakresie sformułowano odpowiednie uwarunkowania. Sposób gromadzenia odpadów będzie zależny od ich rodzaju oraz potencjalnego zagrożenia, które stwarzają dla środowiska.

Wnioskodawca wskazał w *raporcie*, że odpady niebezpieczne małowagarytowe oraz ciekłe będą gromadzone w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie odpadów w nich magazynowanych. Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe będą magazynowane w miejscach utwardzonych, izolowanych od gruntu (np. nieprzepuszczalną folią). Uwzględniając powyższe, a także warunki nałożone przez Dyrektora Regionalnego



Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy *Regionalny Dyrektor* sformułował odpowiednie uwarunkowania odnoszące się do gromadzenia odpadów.

Eksploatacja zmodernizowanej linii kolejowej nie wiąże się z powstawaniem znaczących ilości i rodzajów odpadów. Powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie linii. Podczas eksploatacji powstawać będą odpady komunalne, odpady związane z utrzymaniem torowiska (szczególnie w okresie zimowym), odpady powstające z eksploatacji systemu odwadniającego (np. odpady i substancje olejowe z urządzeń odwadniających). Zagospodarowanie tych odpadów odbywać się będzie zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa życia, zdrowia ludzi.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał głównie etap realizacji przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych oraz emisji zanieczyszczeń ze spalania paliw podczas pracy maszyn i urządzeń niezbędnych do budowy. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także prace związane ze ściąganiem warstwy gleby i jej przerzucaniem, prace związane z rozbudową obiektów inżynierskich oraz planowanymi wyburzeniami budynków, a także prace związane ze spawaniem czy usypywaniem podłoża. Prace te będą krótkotrwałe związane z czasem realizacji inwestycji, będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych, dlatego można je uznać za pomijalne. Celem ograniczenia wpływu przedsięwzięcia w tym aspekcie wnioskodawca zadeklarował, że przewożone materiały sypkie będą zakrywane powłokami materiałowymi. Czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia ograniczony zostanie do rzeczywistych potrzeb technologicznych. Plac budowy oraz drogi dojazdowe będą utrzymywane w należyтым porządku tj. usuwane będą zanieczyszczenia na ich powierzchniach, a w okresie susz - będą one zraszane.

Linia kolejowa na planowanym odcinku będzie eksploatowana przez pociągi napędzane elektrycznie oraz spalinowe. Ponadto emisje do powietrza będą związane z ruchem pojazdów do przeładunku materiałów na placu ładunkowym. Jediną emisją zorganizowaną będzie emisja ze spalania paliwa (LPG) w kotłowni kotłem o mocy 100 kW. W *raporcie* przedstawiono obliczenia wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza. W zakres pełny obliczeń ujęto dwutlenek azotu, oraz pył PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub>.

Na podstawie uzyskanych wyników obliczeń można stwierdzić, że funkcjonowanie planowanej inwestycji w przedstawionym wariantcie nie spowoduje wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń w powietrzu atmosferycznym dla substancji (CO, NO<sub>2</sub>, benzenu, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz węglowodorów alifatycznych i węglowodorów aromatycznych) oraz reszty emitowanych substancji.

W związku z planowaną inwestycją, niewielka emisja gazów cieplarnianych będzie związana z ruchem pojazdów poruszających się podczas realizacji przedsięwzięcia. Ponadto planowana wycinka drzew i krzewów może mieć wpływ na lokalne warunki klimatyczne (głównie oddziaływanie wiatru, spływy wody). Przedsięwzięcie przyczyni się do ograniczenia emisji gazów i pyłów do powietrza poprzez zwiększenie dostępności komunikacji kolejowej, a wycinka drzew i krzewów zostanie zrekompensowana nasadzeniami zastępczymi. Uwzględniając powyższe nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie miało istotny wpływ na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Z uwagi na jego charakter stwierdza się, iż nie przyczyni się do istotnego zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które powodowałyby kumulację energii cieplnej.

Nie przewiduje się również, aby ewentualne negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatu mogły w negatywny sposób wpłynąć na przedsięwzięcie. Panujące w regionie warunki są umiarkowane i nie odbiegają od normalnych, co świadczyć może o ograniczonym ich wpływie na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Możliwe do wystąpienia długotrwałe upały oraz susze, nie

wpłyną na funkcjonowanie linii kolejowej. Inwestycja będzie również technologicznie przystosowana do ewentualnych awarii. Z dostępnych źródeł internetowych tj.: Systemu Osłony Przeciwosuwiskowych Państwowego Instytutu Geologicznego wynika, iż przedsięwzięcie nie będzie usytuowane na obszarach osuwiskowych ani na terenach zagrożonych osuwiskiem.

W buforze 250 m od granic przedsięwzięcia zostało zidentyfikowanych 52 obiektów ujętych w ewidencji zabytków oraz 9 stanowisk archeologicznych. Jedno ze stanowisk wchodzi w granice przedmiotowej inwestycji. Podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych może dojść do odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, wówczas należy postępować zgodnie z zapisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840, z późn. zm.).

Planowane przedsięwzięcie koliduje z zabytkami, które częściowo zostaną wyburzone, a częściowo zachowane. W większości zabytki te znajdują się na terenie kolejowym i służą obsłudze ruchu kolejowego; niektóre z tych obiektów będą podlegały adaptacji – w odniesieniu do nich projekt budowlany wymaga uzgodnienia z wojewódzkim konserwatorem zabytków właściwym dla danego terenu. Z przedłożonych dokumentów wynika, że wnioskodawca prowadzi korespondencję oraz konsultacje z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Poznaniu (Delegatura w Pile). Ponadto w sierpniu 2022 r. została wykonana przez dr hab. Mirona Urbaniaka opinia ekspercka w zakresie oceny i wytycznych dotyczących zabytków w ramach niniejszego przedsięwzięcia.

Inwestycja przebiega na niewielkich odcinkach (kilkaset metrów) przez obszary Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Lasy Puszczy nad Drawą PLB320016 i specjalny obszar ochrony siedlisk Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046. Dodatkowo na końcowym odcinku linia przylega do obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300005. W odległości do 5 km (ok. 4 km od końcowych odcinków linii kolejowych) znajduje się specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Bukówki PLH300046.

Przedsięwzięcie położone jest poza korytarzami ekologicznymi wyznaczonymi w opracowaniu: Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (umieszczonym na stronie [natura2000.gdos.gov.pl](http://natura2000.gdos.gov.pl), data dostępu 05.03.2024 r.) przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Lasy Puszczy nad Drawą PLB320016 są następujące gatunki ptaków: włośchatka *Aegolius funereus*, zimorodek *Alcedo atthis*, gęgawa *Anser anser*, orlik krzykliwy *Aquila pomarina*, czapla siwa *Ardea cinerea*, bąk *Botaurus stellaris*, puchacz *Bubo bubo*, gałgół *Bucephala clangula*, lelek *Caprimulgus europaeus*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, siniak *Columba oenas*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, muchołówka mała *Ficedula parva*, sóweczka *Glaucidium passerinum*, żuraw *Grus grus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bączek *Ixobrychus minutus*, nurogęs *Mergus merganser*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, rybołów *Pandion haliaetus*, trzmielojad *Pernis apivorus*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, zielonka *Porzana parva*, słonka zwyczajna *Scolopax rusticola*, samotnik *Tringa ochropus*. Przedmiotowy obszar posiada plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 29 października 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą PLB320016 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego poz. 8055). Do głównych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszaru wskazanych w planie zadań ochronnych należą m.in. spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych, zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie, zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska, sport i różne formy czynnego

wypoczynku i rekreacji uprawiane w plenerze, kłusownictwo, usuwanie martwych i umierających drzew.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 września 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046 (Dz. U. z 2023 r. poz. 2299) przedmiotami ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046 są następujące siedliska przyrodnicze: 3140 Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic (*Charcteria spp.*), 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 3160 Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranunculion fluitantis*, 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 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 *Scheuchzerio-Caricetea*), 7210 Torfowiska nakredowe (*Cladietum marisci*, *Caricetum buxbaumii*, *Schoenetum nigricantis*), 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9110 Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130 Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 Grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91T0 Sosnowy bór chrobotkowy (*Cladonio-Pinetum* i chrobotkowa postać *Peucedano-Pinetum*), a także zwierzęta: zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, wilk *Canis lupus*, bóbr europejski *Castor fiber*, kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, koza pospolita *Cobitis taenia*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, żółw błotny *Emys orbicularis*, minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, zalotka większa *Leucorhina pectoralis*, wydra *Lutra lutra*, czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*, piskorz *Misgurnus fossilis*, nocek duży *Myotis myotis*, trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, różanka europejska *Rhodeus amarus*, łosoś *Salmo salar*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, skójką gruboskorupowa *Unio crassus*, poczwarówka zwężona *Vertigo angustior*, poczwarówka Geyera *Vertigo geyer*, poczwarówka jajowata *Vertigo moulinsiana* oraz rośliny: haczykowiec błyszczący *Hamatocaulis vernicosus*, Lipiennik Loesela *Liparis loeseli*, elisma wodna *Luronium natans*. Obszar posiada plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego, poz. 8416). Do głównych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszaru wskazanych w planie zadań ochronnych należą, m.in. rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych ściekami pochodzącymi z gospodarstw domowych i działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem oraz innych źródeł rozproszonych, regulowanie (prostowanie koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych), usuwanie osadów, nagromadzenie materii organicznej, obce gatunki inwazyjne, susze i zmniejszenie opadów, niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy, usuwanie namulisk oraz ingerencja w naturalne procesy korytowe, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, zmiana składu gatunkowego (sukcesja), zaniechanie/brak koszenia, problematyczne gatunki rodzime.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (umieszczonym na stronie natura2000.gdos.gov.pl, data dostępu 05.03.2024 r.) przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 jest 20 gatunków ptaków z załącznika I dyrektywy ptasiej (bąk *Botaurus stellaris*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bocian czarny *Ciconia nigra*, trzmielojad *Pernis apivorus*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, dzięcioł średni *Dendrocopos*

*medius*, gąsiorek *Lanius collurio*, jarzębatka *Sylvia nisoria*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, lelek *Caprimulgus europaeus*, lerka *Lullula arborea*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, podgorzałka *Aythya nyroca*, puchacz *Bubo bubo*, włochatka *Aegolius funereus*, rybołów *Pandion haliaetus*, zimorodek *Alcedo atthis*, muchołówka mała *Ficedula parva* i żuraw *Grus grus* oraz pięć gatunków ptaków migrujących niewymienionych w załączniku I dyrektywy ptasiej (gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, gągoł *Bucephala clangula*, łabędź niemy *Cygnus olor* i nurogęś *Mergus merganser*). Obszar posiada plan zadań ochronnych, ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 3 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka PLB300015 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego poz. 1793). Do głównych zagrożeń dla obszaru wskazanych w planie zadań ochronnych należą: zmniejszenie powierzchni szuwaru i jego przesuszenie, zabudowa brzegów jezior, sporty wodne i rekreacja, drapieżnictwo norki, szopa i jenota, zmniejszanie się dostępności odpowiednich siedlisk, tj. zbiorników z dobrze rozwiniętą roślinnością wynurzoną i roślinnością pływającą, elektrownie wiatrowe, kłusownictwo, wiosenne wypalanie roślinności, płoszenie w obrębie noclegowisk gęsi w wyniku polowań, usuwanie drzew dziuplastych i wykrotów w pobliżu rzek i jezior, zabudowa brzegów jezior i rzek, ogradzanie działek położonych nad jeziorami, stawami, rzekami.

Miejsce realizacji inwestycji w granicach obszarów Natura 2000 skoncentrowanych wokół rzeki Drawy oraz w sąsiedztwie obszaru Puszczy Noteckiej obejmuje działki kolejowe, które nie stanowią dogodnych miejsc występowania gatunków i siedlisk przyrodniczych, będących przedmiotami ochrony tych obszarów. Inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała również ich występowania na terenach położonych w granicach obszarów Natura 2000. Modernizacja istniejącej linii kolejowej nie wpisuje się w zagrożenia dla przedmiotów ochrony tych obszarów i nie będzie powodowała intensyfikacji tych zagrożeń.

Z uwagi na liniowy charakter przedsięwzięcia oraz znaczne oddalenie końcowych odcinków modernizowanych linii kolejowych od obszaru Natura 2000 Dolina Bukówki PLH300046 (ok. 4 km), mając na względzie odseparowany charakter obszaru Natura 2000 Dolina Bukówki PLH300046 skoncentrowany wokół obszaru doliny rzecznej, oddziaływanie inwestycji na przedmioty ochrony tego obszaru należy uznać za nieznaczące.

W opracowaniu dołączonym do *raportu* ujęto wyniki inwentaryzacji przyrodniczych opracowanych dla wcześniejszych przedsięwzięć obejmujących omawiane odcinki linii kolejowych oraz wykonaną na potrzeby *raportu* dla przedmiotowego przedsięwzięcia inwentaryzację, która swoim zakresem objęła w szczególności nowe przebiegi linii nr 351 i łącznice. W inwentaryzacji przyrodniczej wyznaczono główne szlaki migracji ssaków, płazów i nietoperzy. Główny korytarz przemieszczania się nietoperzy wyznaczono wzdłuż rzeki Drawy, natomiast korytarz przemieszczania się ssaków wyznaczono dodatkowo wzdłuż rzeki Noteć na zachód od Krzyża Wlkp. oraz wzdłuż rzeki Drawy.

Z danych przyrodniczych wykorzystanych na potrzeby oceny oddziaływania przedsięwzięcia na przyrodę ożywioną wynika, że na terenie inwestycji i w buforze do 200 m od jej granic, występują 4 typy siedlisk przyrodniczych o kodach: 3150, 91E0, 9170 i 9190. Spośród zidentyfikowanych płatów tych siedlisk, wyłącznie 1 płat kwaśnych dąbrów 9190 występuje w granicach inwestycji, jednak został przeznaczony do zabezpieczenia i nie zostanie poddany wycince. Z chronionych gatunków roślin, w buforze inwentaryzacji poza zakresem oddziaływania wykazano występowanie jaskra rzecznego. Wśród bezkręgowców stwierdzono 40 stanowisk 11. gatunków, spośród których 2 objęte są ochroną ścisłą: trzepla zielona i postojak wiesiołkowiec. 6 stanowisk gatunków: ślimak winniczek, trzmiel kamiennik oraz postojak wiesiołkowiec znajduje się w kolizji z planowanym przedsięwzięciem; należy jednak mieć na względzie, że nie są to gatunki ściśle związane z danym siedliskiem, a ich lokalizacja w poszczególnych sezonach ulega zmianie. W efekcie przeprowadzonych prac terenowych, na omawianym obszarze wykazano występowanie 4. gatunków płazów i 4. gatunków gadów, z czego 7 stanowisk płazów z gatunków: ropucha szara, żaba trawna oraz kompleks żab

zielonych, uznanych zostało jako miejsca rozrodu. Spośród wszystkich stanowisk herpetofauny, wyłącznie jedno stanowisko jaszczurki zwinki znajduje się w kolizji z planowanym przedsięwzięciem. Na badanym terenie wykazano obecność 72. objętych ochroną ścisłą gatunków ptaków, z czego 9 z nich znajduje się również w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, a 70 odnotowanych stanowisk znajduje się w kolizji z modernizacją linii kolejowych. Nietoperze reprezentowane były przez 8 gatunków, z czego 1 z nich, mopek zachodni wymieniony jest w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Na omawianym obszarze nie wykazano miejsc rozrodu nietoperzy, wszystkie stwierdzone siedliska uznane zostały za żerowisko. Z chronionych gatunków ssaków wykazano obecność bobra europejskiego i wydry europejskiej, jednak żadne z wykazanych stanowisk tych gatunków nie znajduje się w kolizji z omawianym przedsięwzięciem. W trakcie inwentaryzacji wykonano badania ichtiofauny, w ramach których wykazano obecność chronionych gatunków ryb w rzekach: Drawa i Noteć. Jednakże przedmiotowe przedsięwzięcie nie obejmuje swym zakresem budowy bądź przebudowy obiektów na ww. rzekach, wobec czego należy wykluczyć negatywne oddziaływanie wynikające z realizacji inwestycji na chronione gatunki ryb.

W ramach realizacji inwestycji dojdzie do zniszczenia 9 kopców mrówek z rodzaju *Formica*. Z uwagi na występowanie dogodnych siedlisk w obrębie terenów kolejowych dla przedmiotowych bezkręgowców oceniono, że zniszczenie takiej ilości siedlisk nie spowoduje negatywnego oddziaływania na populacje zidentyfikowanych gatunków mrówek. W celu zabezpieczenia niekolidujących z pracami budowlanymi kopców mrówek przed ich przypadkowym zniszczeniem np. w wyniku poruszania się maszyn budowlanych, nałożono warunek ich odpowiedniego oznakowania w terenie. W fazie realizacji inwestycji nie dojdzie do zajęcia stanowisk chronionych gatunków płazów i gadów. Inwestycja nie wiąże się z modernizacją obiektów inżynierskich na rzekach Noteć i Bukówka, w związku z czym nie przewiduje się oddziaływania na ichtiofaunę bytującą w obrębie ww. cieków. W związku z możliwością negatywnego oddziaływania na etapie realizacji inwestycji na stwierdzone na terenie objętym inwentaryzacją gatunki płazów, nałożono warunki: kontroli wykopów i uwalniania z nich zwierząt, realizacji grodzień herpetologicznych w miejscach najbardziej narażonych na kolizję z herpetofauną oraz w przypadku identyfikacji przez nadzór miejsc koncentracji płazów na etapie wykonywania prac budowlanych, montaż dodatkowych grodzień pod nadzorem przyrodniczym w okresie największej aktywności płazów o parametrach określonych w warunku. W celu wykluczenia realizacji pułapek ekologicznych nałożono także warunek zabezpieczenia wszystkich elementów systemu odwodnienia przed przedostawaniem się do nich małych zwierząt lub w sposób umożliwiający ich wydostanie się.

W związku z koniecznością wycinki drzew i krzewów na etapie realizacji inwestycji nałożono warunek ich usunięcia poza sezonem lęgowym ptaków oraz odpowiedniego zabezpieczenia drzew nieprzeznaczonych do wycinki, a znajdujących się w sąsiedztwie prac budowlanych, przed mechanicznymi uszkodzeniami i naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek lokalizowania miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu, placów ładunkowych poza rzutem koron drzew i poza terenami o których mowa w warunku. Planowane do wyburzenia obiekty kubaturowe, zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie, były inwentaryzowane pod kątem zasiedlenia przez nietoperze i nie wykazano ich obecności w obiektach. Biorąc jednak pod uwagę znaczną ilość planowanych do wyburzenia obiektów kubaturowych i inżynierskich oraz możliwą fluktuację ich zasiedlenia przez ptaki i nietoperze w poszczególnych latach nałożono warunek kontroli tych obiektów pod kątem zasiedlenia przez te gatunki przed rozpoczęciem prac wyburzeniowych i ewentualnej realizacji działań kompensujących straty w siedliskach w postaci montażu skrzynek rozrodczych dla właściwych gatunków ptaków i nietoperzy. Dodatkowo w związku z możliwym występowaniem nietoperzy w dziuplach drzew nałożono warunek wycinki drzew o znacznych rozmiarach pod nadzorem chiropterologicznym. Do likwidacji przeznaczono również niewielkie obiekty inżynierskie zintegrowane z ciekami wodnymi. Uwzględniając konieczność zabezpieczenia zwierząt bytujących w obrębie cieków nałożono warunek ich zabezpieczenia przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych, które mogłyby powodować pogorszenie jakości siedlisk herpetofauny i przyczyniać się do bezpośredniej

śmiertelności dorosłych osobników lub niszczenia skrzeku. W związku z występowaniem siedliska przyrodniczego 9190 w granicach inwestycji nałożono warunek jego oznaczenia w widoczny sposób (np. kolorową taśmą) i zabezpieczenia przed przypadkowym zniszczeniem.

W ramach realizacji inwestycji zachodzi konieczność usunięcia drzew i krzewów oraz terenów leśnych w następującym zakresie: 158 pojedynczych drzew, ok. 8,2798 ha powierzchni leśnych (w tym ok. 4,6477 ha gruntów leśnych państwowych i 0,21 ha prywatnych). Usunięciu podlegać będą następujące gatunki: lipa drobnolistna, grab pospolity, klon, olsza czarna, topola, wierzba, dąb, sosna, świerk pospolity, bez i róża. Z uwagi na nowy przebieg fragmentu linii kolejowej, w ramach projektu wyznaczono obszar lasu pod wycinkę, gdzie dominującym typem siedliskowym jest bór mieszany świeży. Dodatkowo w ramach przedsięwzięcia zaplanowano realizację parkingu o pow. ok. 0,8 ha, który zwiększa sumaryczną powierzchnię przeznaczonych do wycinki grup roślinności. W celu zrekompensowania strat w zieleni zaproponowano dokonanie nasadzeń na pow. 2,4 ha na części działek o numerach ewidencyjnych: 114/7, 117/4, 117/5, 118, 120/1, 120/2, obręb Łokacz Wielki, gm. Krzyż Wlkp., stanowiących przestrzeń pomiędzy łukami linii kolejowych w zachodniej części obszaru opracowania. Do sadzenia wskazano rodzime gatunki drzew na pow. 1,44 ha i rodzime gatunki krzewów na pow. 0,96 ha. Dodatkowo z uwagi na ważną rolę nasadzeń minimalizujących nałożono warunki wykorzystania materiału szkółkarskiego do nasadzeń oraz prowadzenia monitoringu ich udatności i uzupełniania ewentualnych ubytków w nasadzeniach. Do przeprowadzenia nasadzeń należy wykorzystać dobre praktyki w tym zakresie, przy jednoczesnym zachowaniu zasad wynikających z bezpieczeństwa użytkowania linii kolejowej.

Ze względu na zakres planowanych prac oraz identyfikację w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia cennych siedlisk oraz stanowisk chronionych gatunków określono konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego, który powinien obejmować: kontrolę nad realizacją wskazanych warunków niniejszej decyzji, a także kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, przenoszenie stanowisk gatunków chronionych.

Rozbudowywana linia kolejowa funkcjonuje już w krajobrazie. Planowane przedsięwzięcie w analizowanym obszarze nie wiąże się z wprowadzeniem nowych elementów barierowych, uniemożliwiających bądź w znaczący sposób utrudniających migrację zwierząt. Zmiana jej parametrów nie wpłynie na pogorszenie warunków migracji zwierząt w obrębie zidentyfikowanych korytarzy ekologicznych.

Mając na uwadze wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby raportu oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Uwzględniając nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia stwierdzono, że inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na cele ochrony obszarów Natura 2000, a także na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze będące przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na pozostałe obszary chronione. Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Należy mieć na uwadze, że prace związane z realizacją przedsięwzięcia, niezależnie od terminu ich realizacji, będą powodować naruszenie zakazów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380). Przed przystąpieniem do prac sprzecznych z zakazami określonymi w wyżej cytowanym akcie prawnym należy uzyskać zezwolenia właściwego organu na odstąpienia od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Planowane przedsięwzięcie będzie nowym elementem krajobrazu jedynie na fragmencie obejmującym wybudowanie nowych torów 101 i 102 w ciągu linii kolejowej nr 351. Pozostały zakres pokrywa się z istniejącym szlakiem kolejowym. W związku z powyższym budowa będzie mieć niewielki wpływ na takie elementy krajobrazu jak: rzeźba terenu, krajobraz przyrodniczy (lasy, łąki), krajobraz kulturowy (zabudowa wsi, pola uprawne, zabytki, stanowiska archeologiczne oraz szlaki turystyczne).

Zgodnie z Rozporządzeniem 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. 2016, poz. 138) planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na szczegółowy opis planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o oś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w *raporcie*.

Pismem z 12 lutego 2024 r. wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Wnioskodawca w swoim wniosku powołał się na przesłankę interesu społecznego oraz zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, a także na przesłankę interesu strony.

Uzasadniając wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wnioskodawca wskazał, że przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego. Jego realizacja przyniesie wiele korzyści społecznych: zwiększy dostępność transportu kolejowego, poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu, poprawi przepustowość linii, dostosuje infrastrukturę do potrzeb przewoźników i kontrahentów, a także osób niepełnosprawnych. Przy zwiększeniu udziału transportu kolejowego kosztem transportu samochodowego zmniejszy się poziom emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Ponadto przedsięwzięcie ujęte jest w Krajowym Programie Kolejowym do roku 2023, a także wpisuje się w cele i założenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Za nadaniem rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji przemawia również to, że przedsięwzięcie jest finansowane ze środków funduszy Unii Europejskiej, co wymaga dotrzymania terminów realizacji oraz rozliczenia inwestycji. Rygor przyspieszy działania w procesie inwestycyjnym, w tym uzyskanie pozwolenia na budowę. Wnioskodawca wskazał, że

nieterminowa realizacja projektu będzie skutkować koniecznością zwrotu udzielonego dofinansowania, co narazi gospodarstwo narodowe na ciężką stratę.

Organ uznał, iż w tych okolicznościach za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia przede wszystkim wyjątkowo ważny interes strony oraz zabezpieczenie gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, o których mowa w art. 108 k.p.a. i przychylił się do wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Ze względu na zakres oddziaływania inwestycji oraz jego lokalizację w dużej odległości od granic państwa, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, o ile spełnione zostaną warunki określone w przedłożonych dokumentach.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1, a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji.

### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem tutejszego organu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

*Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1) i art. 6 ust. 1 pkt 1) Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111) wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*

*Zuzanna Pawłowska, główny specjalista*

#### Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Poznaniu  
*Miłosława Olejnik*

*(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)*

#### Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowane przez pana Łukasza Hąca, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni, al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 k.p.a. (BIP)
3. aa

#### Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Czarnkowie (ePUAP)
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Regionalnego Zarząd Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy (ePUAP)
3. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
4. Starosta Czarnkowsko-Trzcianecki na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)



Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.420.78.2020.ZP.44 z dnia 21-03-2024 r.

### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN- T”.

#### Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i rozbudowę stacji kolejowej Krzyż zlokalizowanej w ciągu linii kolejowej nr 203 (od km 234,835 do km 240,450) oraz linii kolejowej nr 351 (od km 79,123 do km 87,821) w celu dostosowania jej do parametrów sieci bazowej TEN-T. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa wielkopolskiego, powiatu czarnkowsko-trzcianeckiego, w gminach: Krzyż Wielkopolski oraz Drawsko.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo po istniejącym śladzie torów i przyległym pasie gruntu. Powierzchnia przedsięwzięcia wynosi ok.144,02 ha, w tym tereny nowo przejmowane to ok. 34,2 ha oraz tereny czasowo zajęte na etapie budowy to ok. 2,9 ha.

W związku z budową nowych torów zwiększą się długości linii kolejowych o ok. 500 m w stosunku do stanu obecnego. Jednocześnie wnioskodawca wskazał, że nie będzie zmieniać kilometrażu linii kolejowych, w związku z czym odcinkowo linie będą mieć podwójny, taki sam kilometraż (stary i nowy).

Na rysunku 1 przedstawiono schematyczny przebieg przedsięwzięcia.



Rysunek 1

Otoczenie przedsięwzięcia stanowią tereny zwartej zabudowy zlokalizowane na terenie miasta Krzyż oraz przede wszystkim pojedyncza zabudowa mieszkaniowa i jednorodzinna, tereny rolne i leśne na pozostałym odcinku linii.

Planowane przedsięwzięcie koliduje z zabytkami, które częściowo zostaną wyburzone, a częściowo zachowane. W większości zabytki te znajdują się na terenie kolejowym i służą obsłudze ruchu kolejowego; niektóre z tych obiektów będą podlegały adaptacji.

Inwestycja przebiega na niewielkich odcinkach (kilkaset metrów) przez obszary Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Lasy Puszczy nad Drawą PLB320016 i specjalny obszar ochrony siedlisk Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046. Dodatkowo na końcowym odcinku linii przylega do obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300005. W odległości do 5 km (ok. 4 km od końcowych odcinków linii kolejowych) znajduje się specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Bukówki PLH300046. Przedsięwzięcie położone jest poza korytarzami ekologicznymi wyznaczonymi w opracowaniu: Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na obszarze dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: GZWP nr 127 – Subzbiornik Złotów oraz GZWP nr 138 Pradolina Toruń-Eberswalde. W sąsiedztwie przedsięwzięcia nie są zlokalizowane ujęcia wód podziemnych oraz strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych. Część terenu realizacji przedsięwzięcia znajduje się na obszarze zagrożenia powodziowego z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi  $Q=0,2\%$ ,  $Q=1\%$  i  $Q=10\%$  dla rzeki Noteć oraz Drawy.

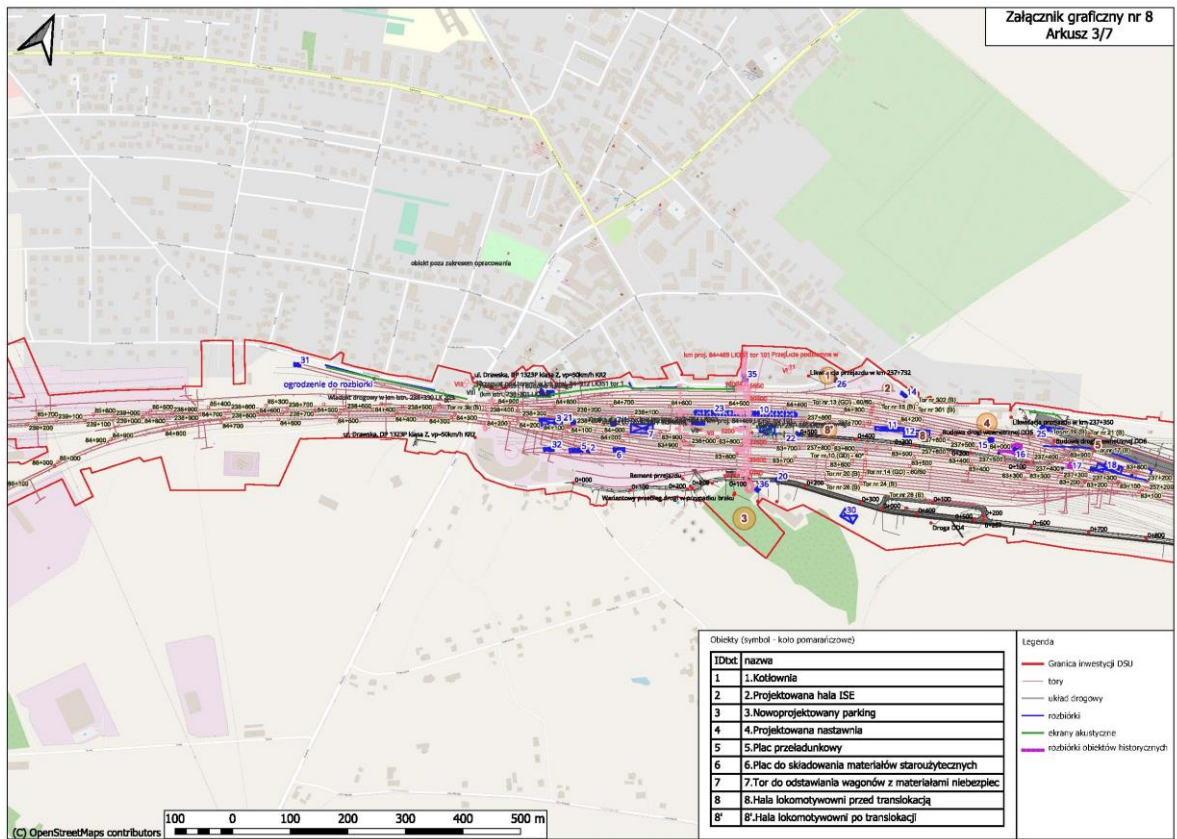
#### Rodzaj technologii

Zgodnie z wykazem linii kolejowych Id-12 linia kolejowa nr 203 relacji Tczew – Kostrzyn na odcinku będącym przedmiotem analiz jest linią pierwszorzędną, normalnotorową, o znaczeniu państwowym, dwutorową. Ponadto jest to linia częściowo zelektryfikowana od km 237+000 do km 239+200. Linia kolejowa nr 203 nie należy do kompleksowej sieci TEN-T a także nie należy do linii objętych umowami AGC i AGTC. Prędkość konstrukcyjna zgodnie z Id-12 wynosi 120 km/h. Linia kolejowa nr 351 relacji Poznań Główny – Szczecin Główny na odcinku będącym przedmiotem analiz jest linią magistralną, normalnotorową, o znaczeniu państwowym, dwutorową. Jest linią zelektryfikowaną. Należy ona do kompleksowej Sieci TEN-T oraz do linii objętych umową AGC, natomiast nie jest objęta umową AGTC. Prędkość konstrukcyjna zgodnie z Id-12 wynosi 160 km/h.

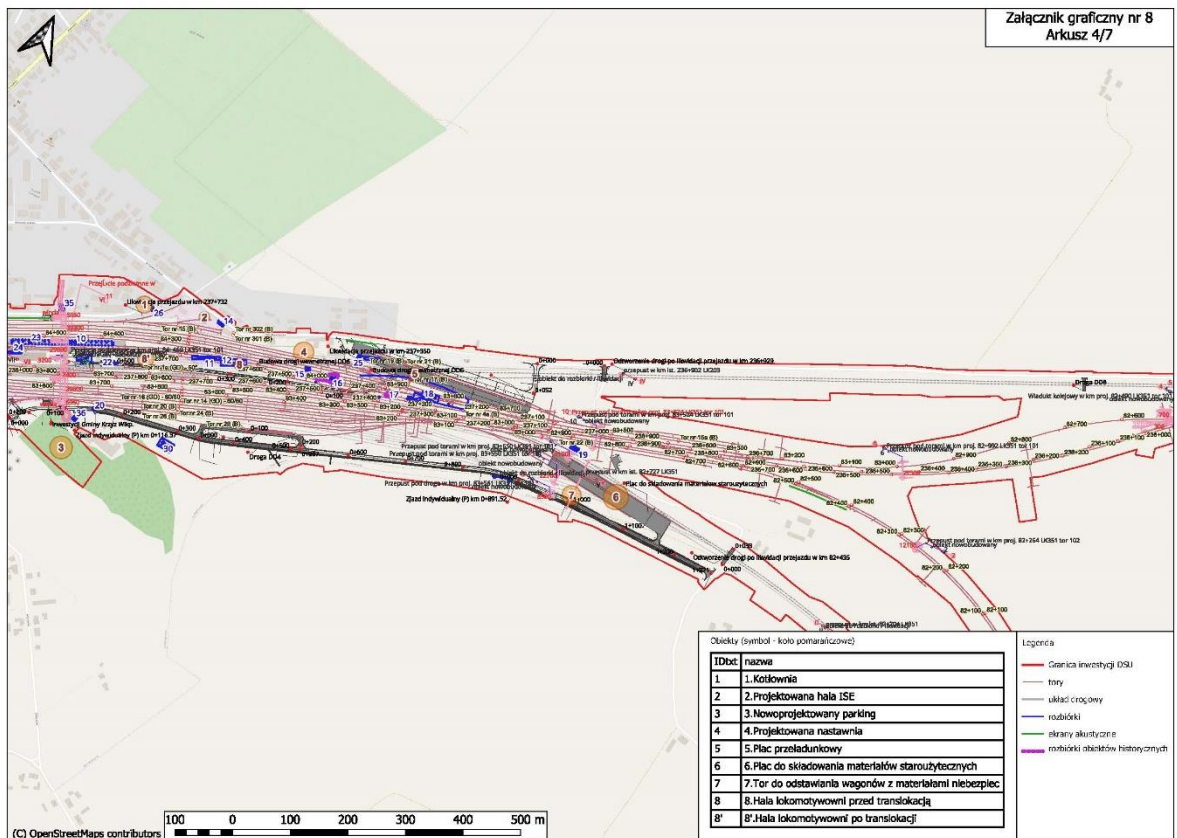
Na rysunkach 2.1 – 2.7 przedstawiono szczegółowy zakres przedsięwzięcia.



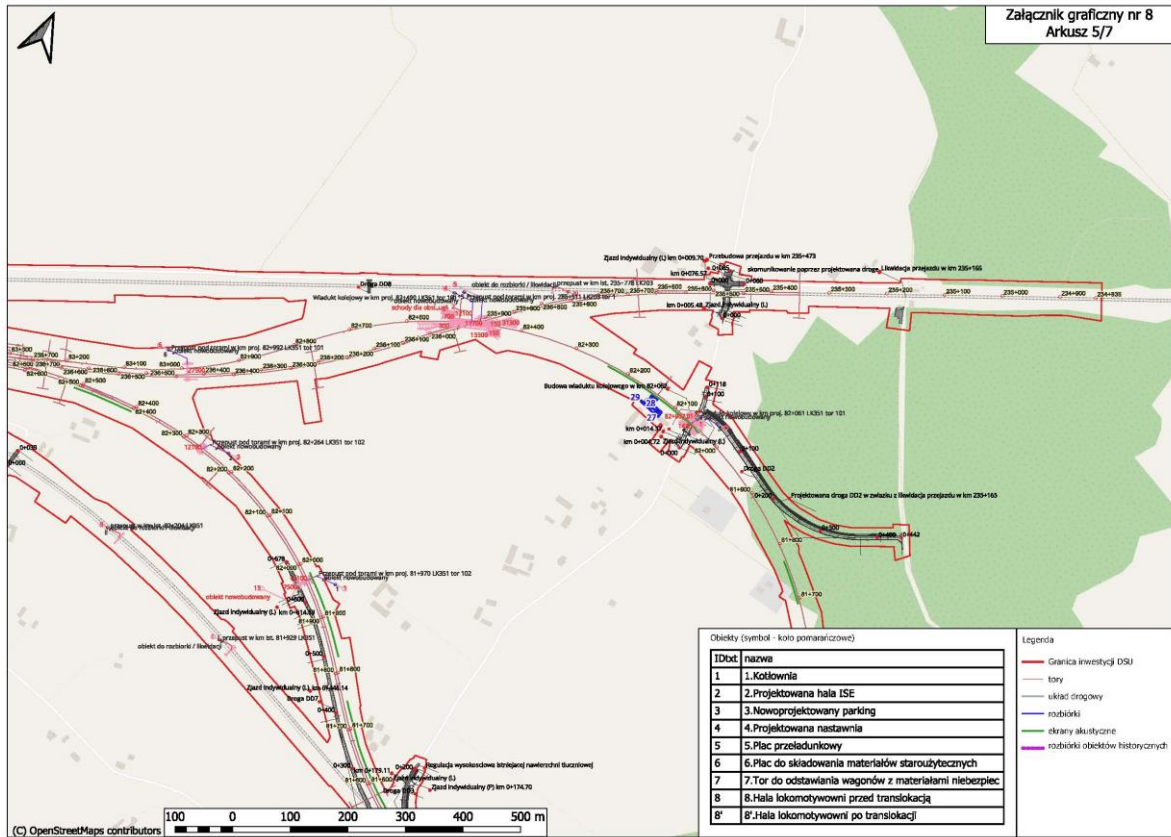




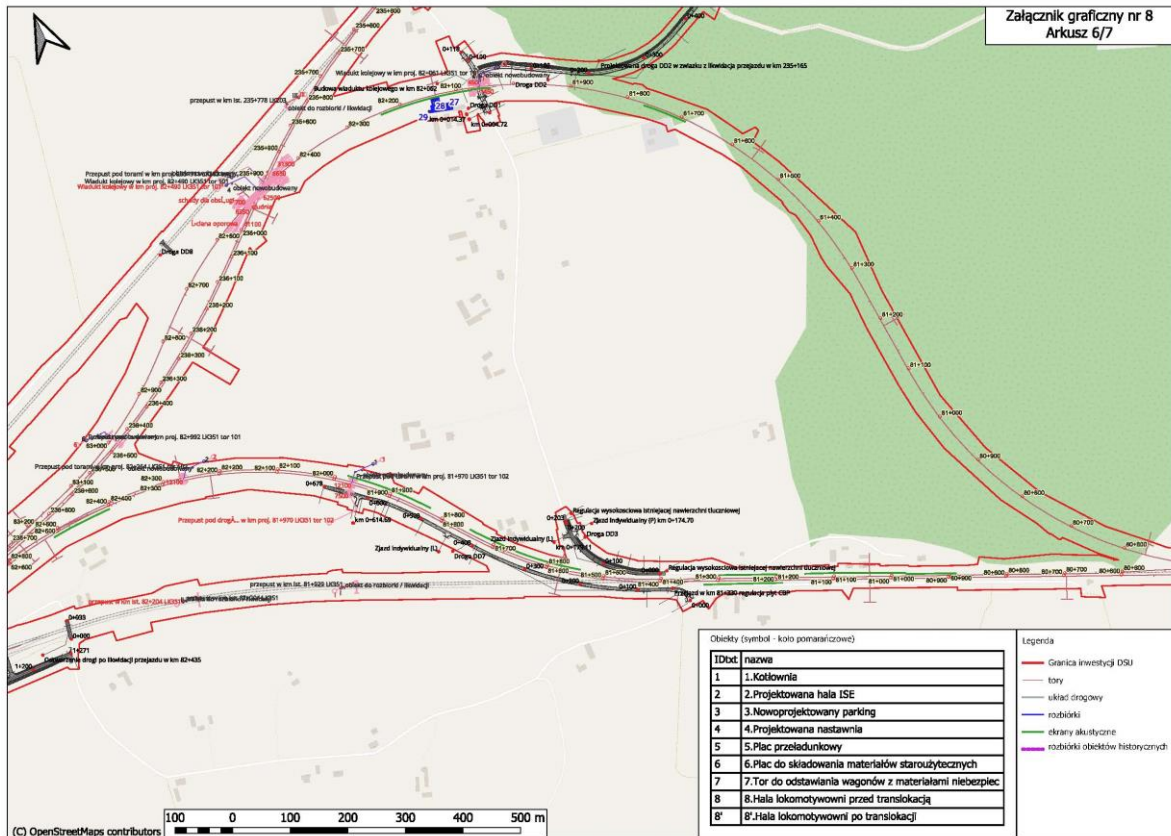
Rysunek 2.3



Rysunek 2.4

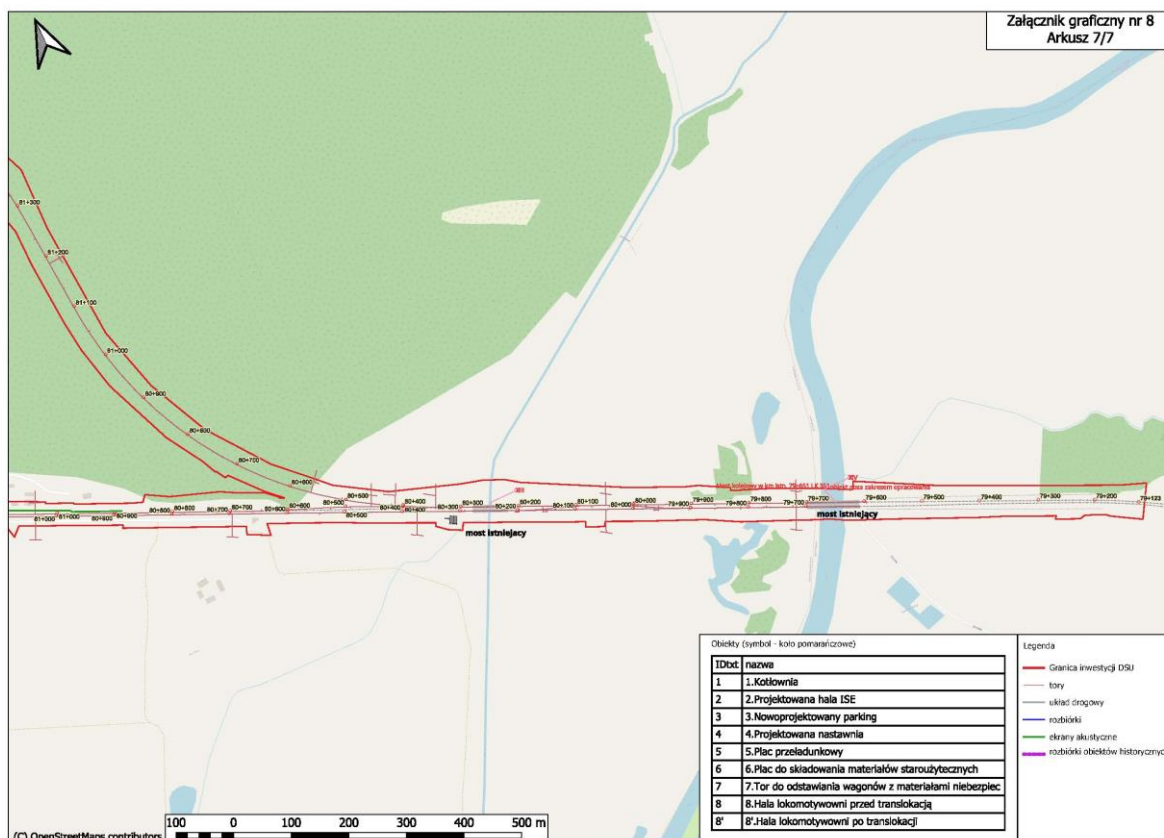


Rysunek 2.5



Rysunek 2.6





Rysunek 2.7

### Układy torowe

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę i rozbudowę układów torowych stacji Krzyż poprzez przebudowę torów głównych zasadniczych linii kolejowej nr 203 oraz linii kolejowej nr 351, przebudowę torów głównych dodatkowych i bocznych, a także budowę dodatkowych torów od linii kolejowej nr 203 do linii kolejowej nr 351 w kierunku Poznania Głównego i Szczecina Głównego oraz przebudowę zachodniej i wschodniej głowicy stacyjnej. Przebudowa i rozbudowa układów torowych na linii kolejowej nr 203 dotyczy odcinka od km 235,450 do km 240,030 (stan istniejący i projektowany) oraz linii kolejowej nr 351 od km 79,600 (stan istniejący i projektowany) do km 87,500 (tor nr 101 stan istniejący i projektowany) i do km 87,500/88,000 (tor nr 100 i nr 102 stan istniejący/projektowany). Tory 100, 101 i 102 stanowią nowe tory umożliwiające zwiększoną przepustowość stacji Krzyż. W ramach nowego układu torowego stacji, w jej południowej części, powstanie tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.

Przewiduje się kompleksową przebudowę nawierzchni kolejowej na odcinkach linii oraz w ramach zmian układów geometrycznych modernizowanej stacji. Na liniach kolejowych nr 203 oraz 351 dla torów szlakowych oraz torów głównych zasadniczych projektuje się następującą nawierzchnię (klasa toru 1.1):

- szyny nowe o profilu 60E1;
- podkłady strunobetonowe nowe PS93/94 – w rozstawie 0,60 m;
- podsypka tłuczniowa: klasa I, gatunek 1, frakcja 31,5 – 50 mm, grubość minimalna 0,35 m;
- przytwierdzenia szyn do podkładów typu SB.

Na liniach kolejowych nr 203 oraz 351, dla torów głównych dodatkowych projektuje się następującą nawierzchnię (klasa toru 1.3):

- szyny nowe o profilu 49E1;
- podkłady strunobetonowe nowe PS93/94 – w rozstawie 0,60 m;
- podsypka tłuczniowa: klasa I, gatunek 1, frakcja 31,5 – 50 mm, grubość minimalna 0,35 m;

- przytwierdzenia szyn do podkładów typu SB.

Po przebudowie i rozbudowie stacji Krzyż przewiduje się uzyskać na linii kolejowej nr 203 i linii kolejowej 351:

- prędkość maksymalną dla pociągów pasażerskich –160 km/h;
- prędkość maksymalną dla pociągów towarowych –120 km/h.
- dopuszczalny nacisk osi: 221 kN (22,5 t/oś).

### Odwodnienie

Odwodnienie stacji Krzyż Wielkopolski będzie odbywać się za pomocą systemów drenarskich (drenów, drenokolektorów, kolektorów) umieszczonych w międzytorzach torów oraz na odcinkach szlakowych za pomocą nieumocnionych lub umocnionych płytkami korytkami betonowymi rowów otwartych, rowów chłonnych, rowów infiltracyjnych, skrzynek rozsączających, zbiorników retencyjnych, zbiorników retencyjno-odparowujących lub retencyjno-infiltrujących. Perony odwadniane będą za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni peronowych do odwodnienia liniowego, a następnie do systemu kanalizacji deszczowej. Odwodnienie przejścia podziemnego wykonane zostanie jako liniowe, wody zostaną odprowadzone przez przepompownię do kanalizacji deszczowej. Odbiornikami wód opadowych będą Kanał Kuźniczka, Rów C, Rów A, Rów L, rzeka Bukówka. Odwodnienie przebudowywanych i nowoprojektowanych dróg, w zależności od lokalnych warunków zaprojektowano z powiązaniem odwodnienia dróg istniejących, w oparciu o przepisy dot. projektowania dróg. Dopuszcza się włączenie systemu odwodnienia dróg (z których nie wymaga się podczyszczenia wód) do systemu odwodnienia linii kolejowej - wówczas system odwodnienia dróg zostanie zaprojektowany i wykonany w oparciu o obowiązujące kolejowe standardy techniczne. Wody opadowe z dróg równoległych będą spływały do rowów drogowych (trawiastych/lub w razie konieczności umocnionych), a następnie do rowów kolejowych, zbiorników retencyjnych lub będą rozsączane systemem skrzynek drenarskich. Dopuszcza się odprowadzenie wód opadowych z systemu odwodnienia układów komunikacyjnych w sposób bezpośredni do cieków lub rowów melioracyjnych oraz retencjonowanie i rozsączanie wody opadowej i roztopowej z dróg, w drogowych rowach infiltracyjnych. Wody opadowe i roztopowe z obiektów kubaturowych (budynków) będą odprowadzane do systemu kanalizacji deszczowej.

Wzdłuż linii kolejowej zaprojektowano rowy chłonne lub rowy odparowująco-chłonne w kilometrach:

- 80+540 do 80+640 po obu stronach toru;
- 81+399 do 81+498 po stronie lewej toru;
- 82+750 do 82+850 po obu stronach toru;
- 86+721 do 86+781 po obu stronach toru;
- 86+996 do 87+034 po stronie prawej toru;
- 236+131 do 236+231 po obu stronach toru;
- 239+980 do 240+033 po stronie prawej row odparowująco-chłonny, po lewej row chłonny.

Planowana konserwacja odcinków rowów obejmować będzie usunięcie roślinności z dna i skarp istniejących rowów, odmulenie, wyprofilowanie skarp i dna, nadanie jednolitego spadku, oczyszczenie istniejących przepustów. Planowany zakres prac w obrębie urządzeń melioracyjnych obejmować będzie:

- przebudowę koryta rowu C na długości łącznej około 221 m (wraz z przepustami o długości około 84 m) przecinającego linię kolejową nr 351 w km 83+524 projektowanej linii;
- przebudowę koryta rowu A w dwóch odcinkach na długości łącznej około 138 m (wraz z przepustami o długości około 40 m), przecinającego linię kolejową nr 351 w km 82+992 projektowanej linii (długość przebudowywanego odcinka rowu A około 100 m w tym przepustu 27,5 m) oraz linię kolejową nr 351 w km 82+264 projektowanej linii (długość przebudowywanego odcinka rowu A około 39 m w tym przepustu 12,1 m);
- przebudowę koryta rowu L w dwóch odcinkach na długości około 212 m (wraz z przepustami o długości około 31 m), przecinającego linię kolejową nr 351 w km 81+970 projektowanej linii

(długość przebudowywanego odcinka rowu L około 51 m w tym przepustu kolejowego 12,1 m oraz drogowego 7,5 m) oraz linię kolejowa nr 203 w km 235+911 projektowanej linii (długość przebudowywanego odcinka rowu L równą 161 m w tym przepustu kolejowego 11,7 m);

- przebudowę dwóch rowów melioracyjnych bez nazw ewidencyjnych uchodzących do rowu L na długości łącznej około 111 m;
- likwidację rowów melioracyjnych bez nazw ewidencyjnych uchodzących do rowów C, A i L na długości łącznej około 659 m;
- rozbiórkę istniejącej i budowę nowej zastawki piętrzącej na rowie C w km 83+524 linii kolejowej nr 351;
- konserwację rowu C na długości około 50 m;
- konserwację rowu A na długości około 450 m;
- konserwację rowu L na długości około 730 m;
- konserwację koryta kanału Kuźniczka na długości około 85 m.

#### Tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne

Tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych stanowił będzie hermetyczny system działający w obiegu zamkniętym. Hermetyzacja toru specjalnego polegać będzie na uszczelnieniu toru specjalnego za pomocą tacy bezodpływowej o odpowiednim nachyleniu i wymiarach, z otworem spustowym służącym do odprowadzania zebranych substancji z powierzchni panelu do studzienki systemowej, a następnie odprowadzeniu jej kanalizacją przemysłową do zbiornika bezodpływowego. Następnie powstałe substancje zostaną odebrane przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą zezwolenie na utylizację odpadów niebezpiecznych. Częstotliwość opróżniania zbiornika będzie uzależniona od szybkości jego napełniania (tj. od przypadków awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych) – w zależności od potrzeb. Pojemność zbiornika wyniesie 10 m<sup>3</sup>. Zbiornik uszczelniony zostanie zaprawą mineralną do betonu i poziomowania włazów, szybkowiązującym cementem hydraulicznym, zaprawą asfaltową oraz zabezpieczającymi powłokami uszczelniającymi i ochronnymi.

#### Przejazdy kolejowo-drogowe i infrastruktura drogowa

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano prace na 10 przejazdach kolejowo-drogowych. Zakres prac w poszczególnych lokalizacjach przedstawia tabela 5.

Tabela 5

Lp.	Linia nr	Istniejący kilometraż [km]	Obiekt	Projektowane rozwiązania
1	203	235+165	Przejazd kategorii F	Likwidacja przejazdu
2	203	235+473	Przejazd kategorii C	Zmiana kategorii przejazdu z C na B. Planuje się przebudowę dojazdów do przejazdu
3	203	236+929	Przejazd kategorii A	Likwidacja przejazdu w związku ze zmianą położenia torów stacyjnych. Droga zostanie odtworzona
4	203	237+350	Przejazd kategorii F	Likwidacja przejazdu
5	203	237+415	Przejazd kategorii F	Likwidacja przejazdu
6	203	237+732	Przejazd kategorii F	Likwidacja przejazdu
7	203	238+264	Przejazd kategorii A	Likwidacja przejazdu. Budową dojazdu do budynku stacyjnego i na perony od



Lp.	Linia nr	Istniejący kilometraż [km]	Obiekt	Projektowane rozwiązania
				strony placu ładunkowego poprzez przejazd w km 237.375.
8	203	239+568	Przejazd kategorii A	Zmiana kategorii przejazdu z A na B. Planuje się przebudowę dojazdów do przejazdu
9	351	81+330	Przejazd kategorii C	Regulacja płyt CBP w związku z regulacją torów. Kategoria oraz lokalizacja przejazdu pozostanie taka sama
10	351	82+435	Przejazd kategorii A	Likwidacja przejazdu w związku ze zmianą położenia torów stacyjnych. Droga zostanie odtworzona

Ponadto projektowane są nowe rozwiązania w zakresie układu drogowego związane z likwidacją przejazdów i budową wiaduktów kolejowych – przebudowa i budowa fragmentów dróg publicznych i wewnętrznych.

#### Parking

W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa nowego parkingu o powierzchni 0,8 ha na działce o numerze ewidencyjnym 916/4, obręb Miasto Krzyż.

#### Place ładunkowe i składowe

Zaprojektowano plac przeładunkowy składający się z dwóch placów połączonych na końcach, co będzie umożliwiło załadunek/rozładunek pociągów przy trzech krawędziach oraz plac służący do czasowego składowania materiałów staroużytecznych przy hali ISE (plac ISE). Nawierzchnia placów z płyt betonowych, kostki betonowej lub bitumiczna.

#### Obiekty inżynieryjne

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano prace na 15 obiektach inżynieryjnych: przebudowę 3 obiektów istniejących (przejście podziemne oraz 2 przepusty pod torami), budowę 12 nowych obiektów (9 przepustów pod torami lub pod drogą i 3 wiaduktów kolejowych). Ponadto, zaplanowano rozbiórkę 6 obiektów. Brak jest konieczności budowy nowych (dodatkowych) obiektów inżynierskich nad rzekami Noteć i Bukówka. Nie projektuje się wiaduktów drogowych.

Zakres prac w poszczególnych lokalizacjach przedstawia tabela 6.

Tabela 6

Lp.	Nazwa obiektu	Nr linii	Km projektowany	tor	Zakres prac
1	Przepust pod torami	351	81+970	102	Budowa
2	Przepust pod torami	351	82+264	102	Budowa
3	Wiadukt kolejowy	351	82+061	101	Budowa
4	Wiadukt kolejowy	351	82+490	101	Budowa
5	Przepust pod torami	203	235+911	1	Budowa
6	Przepust pod torami	351	82+992	101	Budowa
7	Przepust pod torami	351	83+550 <sup>1</sup>	101	Budowa
8	Przepust pod torami	351	83+550 <sup>1</sup>	101	Budowa
9	Przepust pod drogą	351	83+561 <sup>1</sup>	101	Budowa

Lp.	Nazwa obiektu	Nr linii	Km projektowany	tor	Zakres prac
10	Przepust pod torami	351	83+524	101	Budowa
11	Przejście podziemne	351	84+469	101	Rozbiórka istniejącego i budowa
12	Przepust pod torami	351	84+912	101	Rozbiórka istniejącego i budowa
13	Przepust pod torami	203	239+699	1	Rozbiórka istniejącego i budowa
14	Wiadukt kolejowy	351	86+978	101	Budowa
15	Przepust pod drogą	351	81+970 <sup>2</sup>	102	Budowa

<sup>1</sup> pikietaż projektowany podano w miejscu przecięcia osi toru 101 linii kolejowej nr 351 z przedłużeniem osi przepustu

<sup>2</sup> pikietaż projektowany podano w miejscu przecięcia osi toru 102 linii kolejowej 351 z przedłużeniem osi przepustu

W tabeli 7 przedstawiono zakres rozbiórki obiektów inżynierskich.

Tabela 7

lp.	Rodzaj obiektu	Nr linii	Km istniejący
1	Przepust	351	81+929
2	Przepust	351	82+204
3	Przepust	203	235+778
4	Przepust	203	236+902
5	Przepust	351	82+727
6	Kładka dla pieszych	203/351	237+984 (linia kolejowa 203)

W rejonie przepustów przewidziane jest umocnienie skarp i zagospodarowanie terenu. Stożki skarp w obszarze głowic przepustu na szerokości do 3,0 m od krawędzi obiektu zostaną umocnione przez darniowanie. Rowy na odcinkach wlotów i wylotów przepustów na długości min 3,0 m od ściany czołowej do poziomu terenu, będą umocnione i zabezpieczone palisadą. Nie są przewidywane prace związane ze wzmacnianiem fundamentów istniejących obiektów inżynierskich.

Projektowany wiadukt kolejowy nad drogą w km 82+061 linii kolejowej nr 351, tor 101 (łącznicy linii kolejowej nr 351) będzie przebiegał w ciągu nowoprojektowanej łącznicy linii kolejowej nr 351, nad istniejącą drogą gminną nr 176398P. Konstrukcję obiektu zaprojektowano jako ramownica żelbetowa, jednoprzęsłowa, posadowiona pośrednio w gruncie. Odpływ wód opadowych poza obiekt umożliwią odpowiednie spadki podłużne konstrukcji, woda przechwytywana będzie przez drewny i odprowadzana poza nasyp kolejowy do rowów odwodnieniowych. Prace budowlane będą polegały na wykonaniu zabezpieczonego wykopu, wykonaniu ław fundamentowych, budowie konstrukcji wraz z izolacją i drenażem, wykonaniu nasypu i ułożeniu torowiska.

Projektowany wiadukt kolejowy nad drogą w km 82+490 linii kolejowej nr 351, tor 101 (łącznicy linii kolejowej nr 351) będzie przebiegał w ciągu nowoprojektowanej łącznicy linii kolejowej nr 351, nad dwoma torami linii kolejowej nr 203. Konstrukcję obiektu zaprojektowano

jako kratownicę stalową z pomostem stalowym, opartą na przyczółkach żelbetowych, posadowionych pośrednio w gruncie. Wody opadowe z obiektu, poprzez zastosowanie wpustów i kolektorów zostaną sprowadzone na poziom terenu i odprowadzone do sąsiadujących rowów odwodnieniowych. Prace budowlane będą polegały na wykonaniu zabezpieczonego wykopu, wykonaniu ław fundamentowych i przyczółków z izolacją, montażu konstrukcji stalowej, ułożeniu drenażu, wykonaniu nasypu i ułożeniu torowiska.

Projektowany wiadukt kolejowy nad drogą w km 86+978, tor 101 (łącznicy linii kolejowej nr 351) będzie przebiegał w ciągu nowoprojektowanej łącznicy linii kolejowej nr 351, nad istniejącą drogą wojewódzką nr 174. Konstrukcję obiektu zaprojektowano jako ramownica żelbetowa, jednoprzęsłowa, posadowiona pośrednio w gruncie. Odpływ wód opadowych poza obiekt umożliwią odpowiednie spadki podłużne konstrukcji, woda przechwytywana będzie przez dreny i odprowadzana poza nasyp kolejowy do rowów odwodnieniowych. Prace budowlane będą polegały na wykonaniu zabezpieczonego wykopu, wykonaniu ław fundamentowych, budowie konstrukcji wraz z izolacją i drenażem, wykonaniu nasypu i ułożeniu torowiska.

Dodatkowo przewidziano rozbiórkę istniejącego przejścia podziemnego i całkowite usunięcie wszystkich jego elementów. Nowo budowane przejście będzie przechodziło pod całym układem torowym, po północnej stronie stacji od ul. Rejtana, do drogi gruntowej po południowej stronie stacji, z wyjściami na każdy peron. Konstrukcję przejścia będzie stanowił żelbetowa skrzynka. Prace budowlane będą polegały na rozbiórce istniejącego przejścia podziemnego, wykonaniu zabezpieczonego wykopu, wykonaniu płyty fundamentowej, budowie ścian i stropu, budowie schodów i szybów windowych, wykonaniu nasypu i ułożeniu torowiska, montażu elementów wyposażenia przejścia i schodów.

### Obiekty kubaturowe

W zakresie obiektów kubaturowych planowana jest budowa hali ISE, budowa nowej nastawni, modernizacja kotłowni, przebudowa podstacji trakcyjnej, translokacja hali lokomotywowni. W ramach przedsięwzięcia planowana jest również rozbiórka kolidujących z realizacją przedsięwzięcia obiektów: budynków, wiat, fundamentów, ramp, komina, osadnika, ogrodzeń, studni.

### Obiekty obsługi podróżnych

W ramach przedsięwzięcia zostaną wykonane nowe perony wraz z obiektami małej architektury i obsługi podróżnych (m.in. bariery ochronne, wiaty peronowe, ławki, kosze na odpadki, tablice informacyjne, dzwigi osobowe). Przewiduje się również zabudowę Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej wraz z niezbędną infrastrukturą (m.in. wyświetlacze, zegary, systemy rozgłoszeniowe).

### Sieć trakcyjna

W zakresie sieci trakcyjnej przewiduje się na linii kolejowej nr 351 wymianę oraz uzupełnienie sieci trakcyjnej w obrębie stacji Krzyż, a na linii kolejowej nr 203 elektryfikację w granicach stacji. W ramach prac związanych z siecią trakcyjną planowana jest budowa konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej wraz z fundamentami oraz osprzętem, zabudowę nowej sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem.

### Elektroenergetyka nietrakcyjna i LPN

W ramach przedsięwzięcia przewidują się prace dotyczące:

- instalacji oświetleniowych,
- instalacji elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- zasilania budynków,
- zasilania odbiorów nietrakcyjnych (tj. urządzenia teletechniczne, srk, przepompownie itp.),
- linii LPN i SBL oraz linii SN zasilających stacje transformatorowe PKP/ST/5.

## Teletechnika

W ramach branży teletechnicznej zakłada się:

- budowę kanalizacji kablowej w obszarze stacji, na przejazdach, w peronach,
- budowę kanalizacji kablowej dla szlakowych kabli światłowodowych,
- budowę kabli szlakowych światłowodowych i miedzianych, oraz odgałęzień do urządzeń srk, elektroenergetyki, trakcji, telekomunikacji,
- budowę kontenerów telekomunikacyjnych,
- budowę urządzeń łączności związanych z prowadzeniem ruchu,
- budowę urządzeń centralnego systemu dynamicznej informacji podróży na stacjach i przystankach osobowych,
- budowę urządzeń systemu monitoringu wizyjnego (SMW) na stacjach i przystankach osobowych,
- budowę systemu transmisji danych dla potrzeb SMW i CSDIP,
- budowę urządzeń sygnalizacji włamania i pożaru i samoczynnego gaszenia,
- budowę urządzeń monitoringu telewizji przejazdowej,
- przebudowę istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej w ramach usunięcia kolizji,
- usunięcie kolizji z napotkaną infrastrukturą.

## SRK

W ramach branży sterowania ruchem kolejowym planuje się modernizację urządzeń srk poprzez zabudowę nowych urządzeń stacyjnych srk, zabudowę nowych blokad liniowych, zabudowę urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych, zabudowę urządzeń kontroli bezpieczeństwa jazdy pociągu.

## Przebudowa infrastruktury obcej i usuwanie kolizji

W ramach usuwania kolizji przewiduje się przebudowę istniejącego uzbrojenia podziemnego: sieci wodociągowej, sieci kanalizacyjnej, sieci gazowej i sieci ciepłej oraz uzbrojenia naziemnego: linie energetyczne niskiego, średniego i wysokiego napięcia.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Poznaniu  
*Miłosława Olejnik*  
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

**Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:**

Znak pisma	WOO-II.420.78.2020.ZP(129)
Identyfikator pliku	834435
Nazwa pliku	KW_159759_RDO_S_plik6.DOCX
Wersja pliku	6
Skrót pliku	350195cd89fd4224163cbe448124c5b1

Wydrukował(a): Zuzanna Pawłowska WOO-II

Data wydruku: 2024-03-22 07:34:47

.....

**Podpisane przez:**

Miłostawa Olejnik

Dyrektor - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Data podpisu: 2024-03-21 12:07:40

Numer certyfikatu: 2343630876876003374

Wystawca certyfikatu: Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.