



Bydgoszcz, dnia 29 marca 2024 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

WOO.420.273.2019.ADS.111

DECYZJA nr 2/2024

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 pkt 1 i 11, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), 75 ust. 1a i 75 ust. 5 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 1 pkt 7, 62 i 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 grudnia 2019 r., PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Centrala z siedzibą w Warszawie, reprezentowanych przez Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony Środowiska, a następnie przez Pana Tomasza Czuchra, Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku i Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

I. ustalą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do niniejszej decyzji (załączniki nr 3a, 3b i 3c), a także w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym przez zespół autorów pod kierownictwem Pana Jacka Kurzawa, z firmy BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (wersja ujednolicona, datowana na marzec 2023 r. wraz z uzupełnieniami: Aneks 1 i Aneks 2, złożonymi z pismem z dnia 7 lipca 2023 r., znak: IRETS2.452.2.2021.MB.57 ISW-02150-I), dla wariantu W_{wybranego}.

II. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

III. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja dotyczy przebudowy infrastruktury kolejowej, przewidzianej łącznie na około 120,681 km linii nr: 131, 544, 740, 737, 741, 809, na następujących odcinkach:

- a) linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew od km 226+750 do km 316+000 oraz od km 326+100 do km 339+000 – łącznie 102,150 km,
- b) linia kolejowa nr 544 Zamków – Borysławice od km 0+000 do km 1+201 – łącznie 1,201 km,
- c) linia kolejowa nr 740 Ponętów – Zamków od km -1+122 do km 2+753 – łącznie 3,875 km,
- d) linia kolejowa nr 737 Ponętów – Barłogi od km -0+289 do km 1+709 – łącznie 1,998 km,
- e) linia kolejowa nr 809 Barłogi – Borysławice od km 1+100 do km 1+895 – łącznie 0,795 km,
- f) linia kolejowa nr 741 Mimowola – Jaksice od km 4+900 do km 15+562 – łącznie 10,662 km,

wraz z leżącymi na nich posterunkami: Dąbie nad Nerem, Ponętów, Borysławice, Zamków, Lipie Góry, Babiak, Zaryń, Piotrków Kujawski, Chełmce, Karczyn, Jaksice.

Z prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyłączono fragment wniosku obejmujący przebudowę linii kolejowej nr 131 od km 316+000 (od stacji Inowrocław Rąbinek włącznie), do km 326+100, linii kolejowej nr 741 od km -0+010 do km 4+900 oraz linii kolejowej nr 742 od km -0+203 do km 6+578.

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 131 zlokalizowany jest na terenie trzech województw: łódzkiego (powiat łęczycki), wielkopolskiego (powiaty kolski i koniński) i kujawsko-pomorskiego (powiaty radziejowski i inowrocławski). Linie nr 544, 740, 737 i 809 zlokalizowane są na terenie województwa wielkopolskiego – powiatu kolskiego. Linia kolejowa nr 741 zlokalizowana jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego – powiat inowrocławski.

Łączna długość linii kolejowych objętych zakresem przedsięwzięcia w województwie kujawsko - pomorskim (powiat radziejowski, gminy: Piotrków Kujawski, Radziejów oraz powiat inowrocławski, gminy: Kruszwica, Inowrocław, Inowrocław Miasto, Złotniki Kujawskie), wynosi 63,456 km.

Odcinki linii kolejowych w województwie wielkopolskim przebiegają przez powiat kolski, gminy: Grzegorzew, Olszówka, Dąbie, Koło, Babiak oraz powiat koniński, gmina Wierzbinek. W przypadku linii kolejowej:

- a) nr 131 to kilometr od km 227+450 do km 275+110 oraz od km 276+606 do km 277+602;
 - b) nr 544: od km 0+000 do km 1+201,
 - c) nr 740: od km -1+122 do km 2+753,
 - d) nr 737 od km -0+289 do km 1+709,
 - e) nr 809 od km 1+100 do km 1+895,
- co daje łączną długość 56,525 km.

W obszarze województwa łódzkiego (powiat łęczycki, gmina Świnice Warckie), zlokalizowany jest odcinek linii kolejowej nr 131, o długości 700 m, od km 226+750 do km 227+450.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 2.1. Na etapie realizacji zabezpieczyć przed naruszeniem bądź zniszczeniem, płaty siedlisk przyrodniczych:
 - 2.1.1. **6510** (w przypadku potwierdzenia ich aktualnego występowania) zlokalizowane na odcinkach: 304+700-305+185 (strona prawa); 304+900-305+185 (strona lewa); 305+420-305+700 (strona prawa); 313+050-313+200 (strona prawa); 313+200-313+250 (strona prawa) linii kolejowej nr 131 oraz w km 5+050-5+080 (strona lewa) linii kolejowej nr 741,
 - 2.1.2. **91E0** - zlokalizowanego na odcinku 278+525-278+580 linii kolejowej nr 131, w tym poprzez tymczasowe wyгородzenie od strony linii kolejowej, z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej wraz z informacją o zakazie wstępu.
 - 2.2. Zaplecza budowy (baza sprzętowo-materiałowa, miejsca magazynowania odpadów, parkingi sprzętu i maszyn), a także tymczasowe nowe drogi technologiczne (dojazdowe na potrzeby budowy) organizować:
 - 2.2.1. na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód,
 - 2.2.2. poza terenami o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
 - 2.2.3. poza dolinami cieków i bliskim sąsiedztwem koryt rzek i cieków (tj. w odległości nie mniejszej niż 50 m), w okolicach km: 290+716; 291+916; 292+785; 295+117; 296+204; 297+190; 297+588; 299+025; 300+046; 304+130; 304+688; 305+321; 306+653; 309+914; 311+265; 313+024, 327+936; 328+873; 335+948 (linia kolejowa nr 131); 0+482 (linia kolejowa nr 544); 2+338; 1+453; 0,391 (linia kolejowa nr 740); 5+212; 12+510 (linia kolejowa nr 741),
 - 2.2.4. na terenach o niskich walorach szaty roślinnej,
 - 2.2.5. poza granicami Obszaru Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej,
 - 2.2.6. poza granicami obszaru specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001,
 - 2.2.7. poza granicami specjalnego obszaru ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006,

- 2.2.8. poza obszarami chronionymi, a także terenami leśnymi oraz miejscami występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych, w tym cennymi siedliskami przyrodniczymi oraz siedliskami gatunków chronionych, tzn:
- siedliskiem 91E0, w km 278+500-278+600 linii kolejowej nr 131,
 - siedliskiem 6510, w km 304+700-305+185; 304+900-305+185; 305+420-305+700; 313+050-313+200; 313+200-313+250 linii kolejowej nr 131 oraz w km 5+050-5+080 linii kolejowej nr 741,
 - siedliskiem 3150, w km 7+714-7+800 linii kolejowej nr 741,
 - siedliskiem czosnku kątownatego, w km 304+810 linii kolejowej nr 131,
 - siedliskami komonicznika (komocniny) skrzydlastostrąkowej, w km 304+375; 304+382; 304+414; 304+427; 304+460; 304+477; 305+188 linii kolejowej nr 131,
 - siedliskami rozrodu płazów (wraz z zachowaniem minimalnej odległości od siedliska wynoszącej 60 m), w km 284+120-284+140; 285+350-285+380; 305+321; 331+066-331+300; 337+100-337+500 linii kolejowej nr 131; 5+180-5+250 linii kolejowej nr 741,
- 2.2.9. w odległości do 60 m od potencjalnego miejsca rozrodu płazów oznaczonego jako siedlisko P_1, w km 227+280 – 227+400 (strona lewa) linii kolejowej nr 131,
- 2.2.10. w odległości zapewniającej ochronę drzew i krzewów (poza zasięgiem korony drzewa i co najmniej 1 m od krzewów),
- 2.2.11. w odległości nie mniejszej niż 150 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem,
- 2.2.12. poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, zwłaszcza w km: 227+587 – 227+665 (Q1 i Q10); 227+570 – 227+670 (Q0,2); oraz 306+644 – 306+647 (Q1)
- 2.2.13. poza strefą ochrony bezpośredniej ujęć wód podziemnych.
- 2.3. Nie parkować sprzętu i pojazdów mechanicznych w pobliżu rzeki Ner, w odległości mniejszej niż 100 m.
- 2.4. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.

- 2.5. Drogi techniczne wyznaczać w miarę możliwości w śladzie istniejących dróg. W przypadku konieczności zastosowania tymczasowych umocnień (np. z wykorzystaniem płyt), po zakończeniu robót, teren przywrócić do stanu poprzedniego.
- 2.6. Wodę na cele budowlane pobierać z istniejącego wodociągu bądź dostarczać beczkowozami.
- 2.7. W trakcie realizacji, zaplecze budowy wyposażyć w przenośne toalety, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki bytowe, a wytworzone ścieki wywozić do oczyszczalni ścieków.
- 2.8. Niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia, odprowadzać do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wód na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu.
- 2.9. Zdjętą warstwę humusu i darni, w tym pochodzącej z wykopów, zabezpieczyć (w uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym) oraz wykorzystać do rekultywacji terenu po zakończonych pracach budowlanych.
- 2.10. Zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent, bądź zanieczyszczony grunt przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów.
- 2.11. Prace organizować w sposób najmniej uciążliwy akustycznie i ograniczający emisję zanieczyszczeń w środowisku, w tym:
 - 2.11.1. uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do 22:00, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości robót (typu betonowanie). Dopuszcza się prowadzenie robót budowlanych w porze nocy, pod warunkiem zachowania akustycznych standardów jakości środowiska,
 - 2.11.2. prace ładunkowe na placach ładunkowych i rampach prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00,
 - 2.11.3. ograniczyć do minimum pracę silników spalinowych maszyn i samochodów budowy,
 - 2.11.4. ograniczyć jednoczesną pracę maszyn budowlanych,

- 2.11.5. stosować nowoczesny sprzęt budowlany sprawny technicznie,
- 2.11.6. podczas prowadzenia prac powodujących wzmożone zapylenie, stosować rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji pyłu, tj.:
 - 2.11.6.1. zraszanie dróg technologicznych i dojazdowych, a także terenu budowy (potencjalne miejsca wtórnego pylenia w dni słoneczne i wietrzne, przy długotrwałym braku opadów i wietrze),
 - 2.11.6.2. transport materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi,
 - 2.11.6.3. skrzynie ładunkowe przykrywać plandekami lub transportowany materiał utrzymywać w stanie wilgotności ograniczającej pylenie,
 - 2.11.6.4. stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności; w przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
- 2.12. Na etapie budowy prowadzić kontrolę oddziaływania wibroakustycznego.
- 2.13. Tankowanie i naprawy pojazdów oraz maszyn wykonywać poza terenem budowy, w miejscach do tego przeznaczonych, uszczelnionych, wyposażonych w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw. Wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
- 2.14. Zdemontowane drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne, magazynować na zapleczu budowy lub w wyznaczonym miejscu, na uszczelnionym podłożu, z dala od miejsc przebywania ludzi, do czasu ich wywiezienia z terenu przedsięwzięcia.
- 2.15. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń.
- 2.16. Przy planowaniu i realizacji odwodnienia torowiska zapewnić:
 - 2.16.1. odwodnienie torowe w postaci rowów ziemnych otwartych z płytkich korytek, które zapewnią swobodne przemieszczanie się małych zwierząt,
 - 2.16.2. wykluczenie stosowania gabionów,
 - 2.16.3. studzienki, kolektory, syfony itp. zabezpieczyć przed dostawaniem się do nich płazów i gadów, np. przez zastosowanie szczelnych pokryw,

- 2.16.4. w przypadku prowadzenia prac w sąsiedztwie stwierdzonych siedlisk rozrodu płazów, zastosować tymczasowe wygradzenia herpetologiczne, ograniczające możliwości wkraczania ww. gatunków na teren robót. Wygradzenia zastosować w przypadku prowadzenia robót w okresie aktywności płazów (co najmniej od 1 marca do 31 października, z możliwością wydłużenia ww. okresu, zależnie od obserwowanej aktywności płazów), w odniesieniu do siedlisk w km: 284+120-284+140; 305+321; 331+066-331+300; 337+100-337+500; 338+750-339+000 linii kolejowej nr 131; 5+180-5+250 linii kolejowej nr 741,
- 2.16.5. wymiary minimalne wygradzenia: wysokość części nadziemnej – co najmniej 50 cm n.p.t., głębokość zakopania w gruncie – minimum 10 cm (zalecana 15 cm); odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworzące daszek (przewieszkę), o szerokości minimum 5 cm (zalecana szerokość ≥ 10 cm); ogrodzenie musi być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem (pod dolną krawędzią), jak również wspinanie się i przechodzenie górą; materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie, musi umożliwiać odpowiedni i trwałe naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia (np. gruba folia, geotkanina lub geowłóknina). Wolne końce wygradzeń zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek.
- 2.17. W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, (np. poprzez zastosowanie igłofiltrów, ścianek pionowych/szczelnych lub drenaży). Ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji. Wody z odwodnienia zagospodarować w obrębie działek inwestycyjnych. Dopuszcza się ich odprowadzanie do cieków lub urządzeń wodnych, po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wykopy wymagające odwadniania zabezpieczać zabudową ze ścianek szczelnych.
- 2.18. Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu.

- 2.19. Na etapie realizacji, podczas rozbiórki obiektów, zabezpieczyć cieki i rowy wypełnione wodą (również melioracyjne), poprzez zastosowanie siatki podwieszanej pod obiektem lub pontonu stalowego, celem ograniczenia przedostawania się do wody fragmentów odpadów materiałów budowlanych. W przypadku, gdy zabezpieczenie okaże się niewystarczające, gruz i inne fragmenty rozbiórkowe systematycznie usuwać z koryta rzeki lub cieku, aby nie dopuszczać do długotrwałego spiętrzenia wody w wyniku wpadnięcia elementów konstrukcji.
- 2.20. Zapewnić stały przepływ wody umożliwiający swobodne przemieszczanie się zwierząt na każdym etapie prac we wszystkich ciekach, w których stwierdzono wodę.
- 2.21. Ograniczyć usuwanie roślinności do minimum, koniecznego dla udroźnienia przepływu w ciekach.
- 2.22. Zasadnicze roboty budowlane prowadzić z korony torowiska.
- 2.23. Nie stosować umocnień rowów przy pomocy głębokich korytek betonowych (tzw. „korytek krakowskich”).
- 2.24. Nie stosować płyt ażurowych oraz gabionów do umocnień dna i brzegów cieków.
- 2.25. Nie umacniać brzegów i dna rzeki Ner.
- 2.26. Przebudowę obiektów inżynierskich realizować z zapewnieniem na każdym etapie prac budowlanych, przepływu wody w rzece i ciekach wypełnionych wodą, takich jak: Ner, Orłówka, Rgilewka, rów w km 247+920, ciek Bierzwienna Długa, rów w km 249+919, Dopływ z Babiaka, Noteć, Maciczny Rów, Dopływ z Bronikowa, Kanał Bachorze, Kanał Bachorze Małe, Dopływ z Turzan.
- 2.27. Nie realizować przełożeń rzek, ani cieków, podczas budowy obiektów inżynierskich (mosty, przepusty), za wyjątkiem Macicznego Rowu w km 278+500 linii kolejowej nr 131, gdzie przewidziano jego prostowanie i skrócenie o około 60 m.
- 2.28. Na etapie rozbiórki i budowy nowego mostu kolejowego i wiaduktu oraz przesunięcia biegu cieku Maciczny Rów, zapewnić swobodny przepływ wód.
- 2.29. Maksymalny zakres prac dla obiektów mostowych oraz przepustów prowadzić na długości do 15 m z każdej strony obiektu wzdłuż cieku/rzeki, na którym jest usytuowany.
- 2.30. W przypadku rzeki Ner, technologię przebudowy mostu kolejowego dostosować do pracy bez ingerencji w jej koryto, wyłącznie z korony torowiska.
- 2.31. Fundamenty obiektów w dolinach cieków naturalnych realizować w osłonie ze ścianek szczelnych.

- 2.32. Prace w obrębie koryt cieków oraz urządzeń wodnych (rowów melioracyjnych) prowadzić z zachowaniem przepływów biologicznych wody, w sposób ograniczający zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych i zmętnienie wód, umożliwiające swobodne przemieszczanie się zwierząt wodnych, na każdym etapie prac we wszystkich ciekach, w których stwierdzono wodę, zwłaszcza na etapie rozbiórki i budowy nowego mostu kolejowego i wiaduktu oraz przesunięcia biegu cieku Maciczny Rów.
- 2.33. Prace ingerujące w koryta rzek, zwłaszcza: Ner, Orłówka, Rgilewka, Kanał Zbylczycki oraz Kanał Królewski, przeprowadzić w terminie od 1 lipca do końca lutego, poza okresem tarła stwierdzonych gatunków ryb oraz minogów. Prace te przeprowadzić z brzegu rzeki, unikając wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryta rzek.
- 2.34. Zachować stwierdzone siedliska płazów, zlokalizowane w km 284+120-284+140; 285+350-285+380; 305+321; 331+066-331+300; 337+100-337+500 linii kolejowej nr 131, a także 5+180-5+250 linii kolejowej nr 741.
- 2.35. 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.
- 2.36. Przed rozpoczęciem i w trakcie trwania prac budowlanych, w okresie pomiędzy 15 marca a 31 października, tereny położone w sąsiedztwie planowanych robót budowlanych optymalne dla występowania i migracji płazów, zabezpieczyć poprzez montaż tymczasowych płotków ochronno-naprowadzających, wykonanych z geowłókniny, wkopanych minimum 10 cm w ziemię, o wysokości co najmniej 50 cm n.p.t., z przewieszka w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót. Zakończenia płotków wykonać w kształcie litery „u”.

- 2.37. Potencjalne siedlisko rozrodu płazów – zbiornik wodny oznaczony w raporcie o oś symbolem P_1 w km 227+280-227+400 strona lewa linii kolejowej nr 131, na etapie realizacji w przypadku prac w jego pobliżu, od strony placu budowy wygrodzić za pomocą tymczasowych płotków zapobiegających przedostawaniu się zwierząt na teren budowy. Ogrodzenia ochronne realizować jako szczelne na całej długości, pełne lub o oczkach nie większych niż 5 x 5 mm, o wysokości części nadziemnej co najmniej 40 cm (zalecana wysokość 50 cm), z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią (szczelne połączenie z podłożem) i odgięciem na zewnątrz (względem placu budowy) górnej krawędzi w formie daszku. Zakończenia ww. ogrodzenia powinny być ukształtne na zewnątrz (zawrotka dla płazów). Po zakończeniu prac budowlanych, ogrodzenie usunąć.
- 2.38. Na etapie funkcjonowania, dla całej inwestycji zastosować szczelinę o wysokości nie mniejszej niż 5 cm między stopką szyny a tłuczniem, która umożliwi migrację drobnych ssaków, płazów i gadów.
- 2.39. Prace na odcinku zlokalizowanym w sąsiedztwie stwierdzonego siedliska zimowego nietoperzy (obiekt nr I13 wg raportu o oś, w km 294+605 linii kolejowej nr 131), tj. w strefie minimum 100 m od ww. obiektu, prowadzić poza okresem zimowania nietoperzy, trwającym od 1 grudnia do końca lutego.
- 2.40. Z uwagi na położenie inwestycji na terenie województwa łódzkiego w całości w granicach obszarów objętych ochroną – obszar specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, specjalny obszar ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006, Obszar Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, wycinkę krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum, tj. wyłącznie do krzewów, które faktycznie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego i widoczności. Dopuszcza się wycinkę krzewów o powierzchni maksymalnie: lewa strona linii kolejowej – 6928 m², prawa strona linii kolejowej – 7121 m².

Ww. prace wycinkowe realizować poza sezonem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do końca sierpnia. Dopuszcza się w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach przeprowadzenie wycinki w ww. terminie, jednakże planowana wycinka powinna dotyczyć wtedy niewielkich powierzchni krzewów oraz powinna być poprzedzona bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie zakrzewienia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać zakrzewienia

pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną decyzję zezwalającą na odstępstwo od zakazów z zakresu ochrony gatunkowej, do organu ochrony przyrody, zgodnie z przepisami odrębnymi.

Niezależnie od terminu określonej powyżej wycinki, krzewy przeznaczone do usunięcia skontrolować w ramach nadzoru przyrodniczego tuż przed pracami wycinkowymi, na obecność w ich obrębie gatunków chronionych (roślin, zwierząt, grzybów) i ich siedlisk, a w przypadku stwierdzenia, uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, na podstawie przepisów odrębnych.

- 2.41. Nie dopuszcza się wycinki drzew w granicach województwa łódzkiego.
- 2.42. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia na terenie województwa kujawsko–pomorskiego i wielkopolskiego, również prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. W sytuacji konieczności prowadzenia wycinki także w okresie lęgowym, dopuszcza się taką możliwość, ale na maksymalnie 2 dni przed planowaną wycinką drzew i krzewów, ornitolog pełniący nadzór przyrodniczy powinien przeprowadzić kontrolę terenu, pod kątem obecności stanowisk lęgowych ptaków. W przypadku stwierdzenia lęgów, prace związane z wycinką wstrzymać do czasu wyprowadzenia młodych. Możliwość podjęcia ww. prac skonsultować z ornitologiem.
- 2.43. Wycinkę drzew dziuplastych oraz drzew o pierśnicy przekraczającej 150 cm, zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego i kujawsko–pomorskiego, przeprowadzić pod nadzorem chiropterologicznym.
- 2.44. Przed przystąpieniem do wycinki drzew o pierśnicy przekraczającej 150 cm oraz do robót rozbiórkowych, przeprowadzić kontrolę drzew, obiektów kubaturowych i obiektów inżynierskich pod kątem obecności nietoperzy. W przypadku zniszczenia siedlisk, podjąć działania kompensacyjne w postaci montażu skrzynek rozrodczych dla nietoperzy.
- 2.45. W przypadku wprowadzenia nasadzeń roślinności drzewiastej lub krzewiastej w ramach planowanej inwestycji (w tym w przypadku wprowadzenia nasadzeń w obrębie przystanków), preferować wykorzystanie gatunków rodzimych (z dopuszczeniem form i odmian ozdobnych) i nie stosować gatunków obcych geograficznie oraz obcych gatunków inwazyjnych.

- 2.46. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki (w tym występujących w obrębie terenów leśnych), wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, w szczególności:
- 2.46.1. 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,
 - 2.46.2. wygradzanie systemu korzeniowego drzewa (co najmniej strefy rzutu korony drzew, a optymalnie: rzut korony plus 1 m) oraz czytelne oznaczenie tej strefy tabliczką informacyjną. Ogrodzenie ochronne systemu korzeniowego powinno być widoczne, wysokie (nie niższe niż 2 m) i trwałe,
 - 2.46.3. w obrębie bryły korzeniowej drzewa, prace prowadzić ręcznie, o ile pozwala na to technologia robót, w odpowiednim terminie, np. w czasie spoczynku fizjologicznego roślin,
 - 2.46.4. nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu,
 - 2.46.5. podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnieniem i przemarzaniem,
 - 2.46.6. ewentualne cięcia korzeni wykonać ostrym narzędziem. Nie zabezpieczać (np. maścią ogrodniczą) ran po cięciach. Przy dużych ubytkach korzeni, nadzór przyrodniczy może zdecydować o rekompensacyjnym cięciu koron,
 - 2.46.7. nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa,
 - 2.46.8. w celu zabezpieczenia koron dopuszcza się uprzedzenie nieuniknionych uszkodzeń drzew wykonaniem prac ograniczających rozmiar uszkodzeń, np. cięć technicznych. Ich rozmiar może wynieść maksymalnie 20% masy asymilacyjnej drzewa w jednym nawrocie,
 - 2.46.9. przewidzieć potrzebę podlewania drzew i krzewów w okresie długotrwałej suszy bądź w związku z technologią prac budowlanych, np. w przypadku prowadzenia głębokich wykopów powodujących tzw. lej depresyjny.

- 2.47. W przypadku stwierdzenia stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych, mchów, porostów i grzybów w granicy obszaru kolejowego i linii rozgraniczających planowaną inwestycję, przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia, uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, przy czym w pierwszej kolejności rozważyć przeniesienie osobników na siedlisko zastępcze. W przypadku stwierdzenia stanowisk gatunków chronionych poza obszarem realizacji przedsięwzięcia, ale na obszarze szczególnie zagrożonym zniszczeniem, przekształceniem – stanowisko pozostawić i zabezpieczyć/wygrodzić.
- 2.48. Nie ingerować w stanowisko jarzębu brekinii, zlokalizowane na terenie rezerwatu przyrody Kawęczyńskie Brzęki w km około 268+850 – 269+000, po lewej stronie linii kolejowej nr 131.
- 2.49. Zabezpieczyć przed mechanicznym zniszczeniem wszystkie zidentyfikowane stanowiska mrówek objętych ochroną, poprzez wygrozdzenie mrowisk i oznaczenie ich tablicami informacyjnymi.
- 2.50. Półki i suche pasy dla płazów posadzić powyżej poziomu wody średniej, z zachowaniem odległości ≥ 1 m od półki do spodu konstrukcji przepustu. Powierzchnię półek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Zakończenia półek połączyć szczelnie z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie małych zwierząt.
- 2.51. Wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska odprowadzać przy zastosowaniu odwodnienia wgłębnego, a z peronów za pomocą odwodnienia liniowego, do rowów przytorowych, a następnie do odbiorników naturalnych lub systemu kanalizacji gminnej. Wody opadowe z wiat siedziskowych odprowadzać do projektowanych kolektorów. Wody drenażowe i pochodzące z odwodnienia peronu oraz podtorza odprowadzać do istniejących lub projektowanych rowów otwartych oraz projektowanych studzienek chłonnych lub zbiorników retencyjnych.
- 2.52. Ścieki socjalno-bytowe pochodzące z obiektów służących utrzymaniu linii kolejowej przedsięwzięcia, odprowadzać zgodnie z możliwościami technologicznymi do systemu kanalizacji lub do zbiorników bezodpływowych.

- 2.53. Na etapie eksploatacji, w celu utrzymania torowiska bez roślinności, stosować wyłącznie środki ochrony roślin niepowodujące zagrożenia dla lokalnej flory, ściśle według wskazań zawartych na etykiecie. Ze względu na bliskość terenów wrażliwych (podmokłych), nie stosować środków ochrony roślin w granicach obszarów Natura 2000: Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 i Pradolina Bzury-Neru PLH100006.
- 2.54. Na etapie eksploatacji przeprowadzać szlifowanie szyn.
- 2.55. Kontrolować stan techniczny ekranów akustycznych przynajmniej 2 razy w roku, a wszelkie ubytki natychmiast naprawiać.
- 2.56. Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia liniowego torowiska, drenażu peronów oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji pozwolenia na budowę. Należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:
- 3.1. Zastosować podkłady strunobetonowe na podłożu z kruszywa, na całej długości linii wraz z szynami bezстыkowymi.
- 3.2. Drogi dojazdowe wykonać z drobnoziarnistej nawierzchni.
- 3.3. Uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji substancji, emisji hałasu oraz oddziaływać drgań do środowiska, w tym m.in.:
- 3.3.1. stosować podtorze o równomiernej sztywności ze strefami przejściowymi, na odcinkach zmiany konstrukcji podtorza,
- 3.3.2. stosować przekładki wibroakustyczne pomiędzy szyną a podkładem,
- 3.3.3. szlifowanie szyn na etapie eksploatacji,
- 3.3.4. na obiektach inżynierskich (kolejowych), stosować maty antywibracyjne, charakteryzujące się współczynnikiem przesywnienia dynamicznego zbliżonym do 1; zwłaszcza w obrębie wiaduktu kolejowego w km 244+048,
- 3.3.5. skutecznie zabezpieczać przyjęte do przewozu ładunki, w szczególności towary niebezpieczne łatwopalne, w sposób uniemożliwiający przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie i uwalnianie oraz emisję energii (np. zastosowanie plandeki, opon wagonowych),
- 3.3.6. zapewnić drożność systemu odwodnienia,
- 3.3.7. niezwłocznie usuwać ewentualne skutki poważnej awarii wywołanej np. wyciekiem substancji szkodliwych dla środowiska.

3.4. Na odcinku linii kolejowej nr 131, w km 265+693 – 265+893, uwzględnić absorbery szynowe.

3.5. Dla linii kolejowej nr 131, zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne, zgodnie z danymi określonymi w poniższej tabeli:

Nr ekranu	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
1	228+405	228+565	lewa	3	0,16	Klasa A3	Pochłaniający
2	228+433	228+601	prawa	3	0,168	Klasa A3	Pochłaniający
3a	229+535	229+737	prawa	3	0,209	Klasa A3	Pochłaniający
4	229+669	229+836	lewa	3	0,167	Klasa A3	Pochłaniający
5	230+187	230+605	lewa	3	0,452	Klasa A3	Pochłaniający
6	230+191	230+302	prawa	3	0,111	Klasa A3	Pochłaniający
7	231+566	231+979	lewa	3	0,413	Klasa A3	Pochłaniający
8	231+648	231+979	prawa	3	0,331	Klasa A3	Pochłaniający
107	231+993	232+068	lewa	3	0,075	Klasa A3	Pochłaniający
108	231+993	232+151	prawa	3	0,158	Klasa A3	Pochłaniający
9	232+553	233+049	lewa	2,5	0,496	Klasa A3	Pochłaniający
10	233+237	233+371	lewa	3	0,134	Klasa A3	Pochłaniający
11	234+100	234+212	prawa	3	0,112	Klasa A3	Pochłaniający
12	234+318	234+600	lewa	2,5	0,282	Klasa A3	Pochłaniający
13a	236+190	236+320	lewa	4	0,22	Klasa A3	Pochłaniający
14a	263+191	236+310	prawa	4	0,120	Klasa A3	Pochłaniający
13b	236+365	263+410	lewa	4	0,13	Klasa A3	Pochłaniający
14b	236+360	236+410	prawa	4	0,045	Klasa A3	Pochłaniający
15	237+600	237+718	lewa	2,5	0,05	Klasa A3	Pochłaniający
16	238+381	238+677	lewa	2,5	0,296	Klasa A3	Pochłaniający
17	238+650	238+816	prawa	3	0,166	Klasa A3	Pochłaniający
96	239+370	239+470	prawa	4	0,1	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
97	239+518	239+575	prawa	4	0,056	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
18	239+667	239+813	prawa	3	0,146	Klasa A3	Pochłaniający

Nr ekranu	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
19a	240+167	240+313	lewa	3	0,146	Klasa A3	Pochłaniający
19b	240+308	240+434	lewa	3	0,13	Klasa A3	Pochłaniający
20	241+252	241+396	lewa	3	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
21	241+802	242+052	prawa	3	0,25	Klasa A3	Pochłaniający
22	241+991	242+116	lewa	3	0,125	Klasa A3	Pochłaniający
23	243+200	243+391	lewa	2,5	0,188	Klasa A3	Pochłaniający
24	243+572	243+748	lewa	2	0,176	Klasa A3	Pochłaniający
25	243+975	244+100	lewa	4	0,125	Klasa A3	Pochłaniający
26	243+997	244+144	prawa	4	0,147	Klasa A3	Pochłaniający
27	245+205	245+313	lewa	4	0,108	Klasa A3	Pochłaniający
28	245+208	245+368	prawa	4	0,16	Klasa A3	Pochłaniający
29	245+533	245+645	prawa	4	0,112	Klasa A3	Pochłaniający
30	245+872	245+988	lewa	4	0,116	Klasa A3	Pochłaniający
31	246+223	246+331	lewa	4	0,108	Klasa A3	Pochłaniający
32	246+226	246+330	prawa	4	0,104	Klasa A3	Pochłaniający
98	248+878	248+951	prawa	4	0,073	Przeźroczysty, Klasa A0 lub A1	Odbijający
99	248+979	249+027	prawa	4	0,048	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
33a	249+612	249+700	lewa	3	0,087	Klasa A3	Pochłaniający
33b	249+718	249+745	lewa	3	0,026	Klasa A3	Pochłaniający
34	250+375	250+502	lewa	2,5	0,127	Klasa A3	Pochłaniający
35	251+145	251+279	lewa	3,5	0,134	Klasa A3	Pochłaniający
36	252+468	252+650	lewa	3	0,273	Klasa A3	Pochłaniający
100	252+362	252+433	lewa	4	0,071	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
101	252+480	252+563	prawa	4	0,083	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
37	253+515	253+725	prawa	3	0,21	Klasa A3	Pochłaniający
38	253+611	253+726	lewa	3	0,115	Klasa A3	Pochłaniający

Nr ekranu	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
39	253+859	253+956	lewa	3	0,97	Klasa A3	Pochłaniający
40	258+278	258+400	lewa	4	0,122	Klasa A3	Pochłaniający
41	258+743	258+929	lewa	4	0,186	Klasa A3	Pochłaniający
102	259+050	259+120	lewa	4	0,07	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
42	259+138	259+285	prawa	4	0,147	Klasa A3	Pochłaniający
43	259+635	259+774	prawa	4	0,139	Klasa A3	Pochłaniający
44	259+900	260+645	prawa	2,5	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
45a	259+901	260+040	lewa	3,5	0,139	Klasa A3	Pochłaniający
45b	260+064	260+685	lewa	3,5	0,592	Klasa A3	Pochłaniający
46	260+735	260+785	lewa	4	0,25	Klasa A3	Pochłaniający
47	262+282	262+387	lewa	3	0,1	Klasa A3	Pochłaniający
48	263+900	264+900	lewa	3,5	0,98	Klasa A3	Pochłaniający
49	264+361	264+460	prawa	3,5	0,099	Klasa A3	Pochłaniający
50	264+925	265+054	lewa	3,5	0,13	Klasa A3	Pochłaniający
51	265+405	265+779	lewa	4	0,374	Klasa A3	Pochłaniający
52	265+616	265+777	prawa	3	0,161	Klasa A3	Pochłaniający
103	265+829	265+902	lewa	4	0,074	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
104	265+824	265+902	prawa	4	0,078	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
53a	266+458	266+621	lewa	4	0,163	Klasa A3	Pochłaniający
54a	266+459	266+659	prawa	4	0,191	Klasa A3	Pochłaniający
54b	266+674	266+790	prawa	4	0,116	Klasa A3	Pochłaniający
53b	266+645	266+790	lewa	4	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
55	266+977	267+165	prawa	3	0,188	Klasa A3	Pochłaniający
56	267+966	268+086	prawa	2,5	0,12	Klasa A3	Pochłaniający
57	269+065	269+171	prawa	3	0,106	Klasa A3	Pochłaniający
58	269+198	269+298	lewa	3	0,1	Klasa A3	Pochłaniający
59a	271+235	271+359	lewa	3,5	0,124	Klasa A3	Pochłaniający

Nr ekranu	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
59b	271+356	271+390	lewa	3	0,057	Klasa A3	Pochłaniający
60a	271+740	271+788	lewa	3	0,048	Klasa A3	Pochłaniający
60b	271+783	271+871	lewa	4	0,09	Klasa A3	Pochłaniający
61a	271+784	271+931	prawa	4	0,147	Klasa A3	Pochłaniający
61b	271+935	272+122	prawa	4	0,191	Klasa A3	Pochłaniający
62	271+937	272+118	lewa	4	0,189	Klasa A3	Pochłaniający
63	272+251	272+353	prawa	4	0,102	Klasa A3	Pochłaniający
64	272+940	273+036	prawa	2,5	0,096	Klasa A3	Pochłaniający
65	273,116	273,204	lewa	3,5	0,088	Klasa A3	Pochłaniający
106	275+534	275+586	prawa	4	0,052	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
105	275+606	275+658	prawa	4	0,052	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
66	278+587	278+715	prawa	3	0,128	Klasa A3	Pochłaniający
67a	280+035	280+154	lewa	4	0,119	Klasa A3	Pochłaniający
67b	280+166	280+185	lewa	4	0,019	Klasa A3	Pochłaniający
68	280+880	281+009	lewa	3,5	0,129	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
69	281+151	281+251	lewa	3,5	0,102	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
70a	283+203	283+250	lewa	2,5	0,47	Klasa A3	Pochłaniający
70b	283+245	283+323	lewa	2,5	0,78	Klasa A3	Pochłaniający
71	284+285	284+365	lewa	3	0,08	Klasa A3	Pochłaniający
72	284+600	284+716	prawa	4	0,116	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
73	284+600	284+716	lewa	4	0,116	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
74	284+738	284+816	prawa	4	0,076	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
75	284+74	284+972	lewa	4	0,232	Przeźroczysty	Odbijający

Nr ekranu	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
						Klasa A0 lub A1	
76	285+250	285+400	lewa	4	0,15	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
77	285+331	285+400	prawa	4	0,069	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
78a	285+435	285,467	lewa	4	0,032	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
78b	285,473	285+547	lewa	4	0,074	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
79	286+475	286+589	lewa	4	0,114	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
80	286+474	286+590	prawa	2,5	0,116	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
81	299+900	299+968	lewa	3	0,068	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
82	299+900	299+964	prawa	3	0,064	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
83	299+983	300+027	prawa	3	0,042	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
84	299+985	300+027	lewa	3	0,042	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
85	303+649	303+770	lewa	2,5	0,121	Klasa A3	Pochłaniający
86	311+417	311+484	lewa	2	0,066	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
87	311+500	311+560	lewa	2	0,06	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
88	312+376	312+608	lewa	2,5	0,232	Klasa A3	Pochłaniający
89	312+854	312+995	prawa	3	0,141	Klasa A3	Pochłaniający
90	313+050	313+234	lewa	4	0,184	Klasa A3	Pochłaniający
91	314+048	314+106	prawa	4	0,058	Przeźroczysty	Odbijający

Nr ekranu	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
						Klasa A0 lub A1	
92	314+132	314+300	prawa	3	0,168	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
93	314+500	314+618	lewa	4	0,118	Klasa A3	Pochłaniający
94	315+029	315+800	lewa	4	0,771	Klasa A3	Pochłaniający
95	315+229	315+840	prawa	4	0,611	Klasa A3	Pochłaniający
109	327+285	327+460	lewa	4	0,175	Klasa A3	Pochłaniający
110	331+410	331+960	prawa	4	0,550	Klasa A3	Pochłaniający
113	331+980	332+275	prawa	4	0,295	Klasa A3	Pochłaniający
114	332+370	332+610	lewa	4	0,24	Klasa A3	Pochłaniający
115	332+570	332+710	prawa	4	0,14	Klasa A3	Pochłaniający
116	336+700	337+100	lewa	4	0,4	Klasa A3	Pochłaniający
117	337+275	337+360	prawa	4	0,085	Klasa A3	Pochłaniający
118	337+465	337+760	lewa	4	0,295	Klasa A3	Pochłaniający
119	337+505	337+650	prawa	4	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
120	337+700	338+000	prawa	4	0,3	Klasa A3	Pochłaniający
121	337+170	338+565	lewa	4	0,4	Klasa A3	Pochłaniający
122	338+440	338+510	prawa	4	0,07	Klasa A3	Pochłaniający
123	338+620	338+680	prawa	4	0,08	Klasa A3	Pochłaniający
124	338+725	338+800	lewa	4	0,075	Klasa A3	Pochłaniający
125	328+435	328+460	lewa	2	0,025	Klasa A3	Pochłaniający

3.6. Ekran akustyczny połączyć szczelnie z podłożem, na którym będą wybudowane. Zapewnić również szczelność pomiędzy elementami konstrukcji. Zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.

3.7. Zachować rezerwę pod ekrany akustyczne na odcinkach wymienionych w tabeli poniżej:

lp.	Strona	Km początku	Km końca
1	Prawa	230+950	231+050
2	Prawa	237+100	237+300
3	Lewa	238+200	238+300
4	Lewa	239+200	239+400
5	Lewa	241+000	241+200
6	Prawa	246+700	247+100
7	Prawa	247+400	247+500
8	Prawa	252+550	252+700
9	Lewa	257+900	258+000
10	Prawa	260+200	260+300
11	Prawa	270+000	270+100
12	Lewa	275+600	275+750
13	Prawa	276+400	276+500
14	Prawa	280+250	280+400
15	Prawa	281+200	281+300
16	Prawa	283+300	283+700
17	Lewa	284+975	285+250
18	Prawa	285+500	285+600
19	Prawa	287+250	287+400
20	Lewa	292+900	293+100
21	Lewa	293+600	294+000
22	Prawa	298+800	298+900
23	Lewa	299+200	299+400
24	Lewa	299+500	299+650
25	Prawa	300+200	300+300
26	Lewa	326+400	327+000
27	Lewa	327+100	327+300
28	Lewa	331+700	331+800
29	Prawa	336+250	336+350

3.8. Zastosować absorbery szynowe na następujących odcinkach linii kolejowej:

L.P.	Nr linii kolejowej	Nazwa	Kilometraż linii kolejowej od - do	Długość
1	131	A-1	265+693 - 265+893	200 m
2	131	A-2	275+502 - 275+702	200 m
3	131	A-3	286+324 - 286+524	200 m
4	131	A-4	336+900 - 337+100	200 m
5	131	A-5	337+640 - 337+840	200 m
6	131	A-6	337+780 - 337+980	200 m
7	131	A-7	338+335 - 338+535	200 m

3.9. Na terenie województwa wielkopolskiego, zaprojektować i wykonać przejścia dla zwierząt o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli poniżej:

Lp.	Nr linii kilometraż	Rodzaj przejścia	Typ przejścia	Minimalne wymiary obiektu
1	LK 131 227+628	Most kolejowy na rzece Ner	Przejście dla dużych zwierząt.	Światło poziome: 42,5 m + 57,5 m; Światło pionowe: ok. 4,4 m do wody średniorocznej, 3-3,5 m do suchych pasów; długość: 17 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 15 m i świetle pionowym 3-3,5 m.
2	LK 131 227+800- 228+000	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów, zintegrowane z budową nowej drogi równoległej po prawej stronie wzdłuż torów na odcinku od km 227+680 do km 228+900 LK131.	Przejście w przekroju prostokątnym pod torami: Szerokość: ≥ 2 m Wysokość: $\geq 1,5$ m Długość: do 50 m. Przejście pod drogą zespolone z przejściem pod torami: Szerokość: ≥ 1 m Wysokość: $\geq 0,75$ m
3	LK 131 228+200- 228+300	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów, zintegrowane z budową nowej drogi równoległej po prawej stronie wzdłuż torów na odcinku od km 227+680 do km 228+900 LK131.	Przejście w przekroju prostokątnym pod torami: Szerokość: ≥ 2 m Wysokość: $\geq 1,5$ m Długość: do 50 m. Przejście pod drogą zespolone z przejściem pod torami: Szerokość: ≥ 1 m Wysokość: $\geq 0,75$ m
4	LK 131 229+722	Przepust	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym).	Światło poziome: 2 m po obu stronach ciek; Światło pionowe: ok. 1,4 m do wody średniorocznej, 1 m do półek/suchych pasów; Długość: 48,3 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1 m.

Lp.	Nr linii kilometraż	Rodzaj przejścia	Typ przejścia	Minimalne wymiary obiektu
5	LK 131 231+906	Most kolejowy na Dopływie z Zalesia	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym).	Światło poziome: 6,5 m; Światło pionowe: ok. 1 m do wody średniorocznej, 1 m do półek/suchych pasów; Długość: 12 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1 m i świetle pionowym 1 m.
6	LK 131 234+091- 234+283	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów.	Przejście w przekroju prostokątnym: Szerokość: ≥ 1 m Wysokość: $\geq 0,75$ m Długość: do 20 m.
7	LK 131 234+816	Most kolejowy na rzece Orłówce	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 13,9 m + 9 m; Światło pionowe: 4,4 m do wody średniorocznej, 2,5 m do półek/suchych pasów; Długość: 10 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1 m (str. północna) i 6 m (str. południowa) i świetle pionowym 2,5 m.
8	LK 131 238+824	Przepust	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym).	Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekim; Światło pionowe: ok. 1,3 m do wody średniorocznej, 1 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,6 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1 m.
9	LK 131 242+839 LK 740 1+453	Przepust na Dopływie spod Grodna	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym).	Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekim; Światło pionowe: ok. 1,8 m do wody średniorocznej, 1 m do półek/suchych pasów; Długość: 27,4 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1 m.
10	LK 131 244+546	Most kolejowy na rzece Rgilewce	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 30,2 m; Światło pionowe: ok. 5 m do wody średniorocznej, 3 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,6 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 3 m i świetle pionowym 3 m.
11	LK 131 247+920	Przepust	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekim; Światło pionowe: ok. 1,2 m do wody średniorocznej, 1 m do półek/suchych pasów; Długość: 13,2 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1 m.
12	LK 131 249+503	Most kolejowy na ciekim Bierzwienna Długa	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 10 m; Światło pionowe: ok. 1,8 m do wody średniorocznej, 2 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,9 m Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,5 i 2 m i świetle pionowym 1,5 m.
13	LK 131 249+919	Most kolejowy na ciekim	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 5 m; Światło pionowe: ok. 2,1 m do wody średniorocznej, 1,38 m do półek/suchych

Lp.	Nr linii kilometraż	Rodzaj przejścia	Typ przejścia	Minimalne wymiary obiektu
				pasów; Długość: 12 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1 m i świetle pionowym 1 m.
14	LK 131 250+200- 250+300	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów.	Przejście w przekroju prostokątnym: Szerokość: ≥ 1 m Wysokość: $\geq 0,75$ m Długość: do 20 m.
15	LK 131 250+666	Most kolejowy na Dopływie spod Lipich Gór	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim. Obiekt zespolony z mostem pod projektowaną drogą równoległą w km 250+400-250+970 (L) LK131.	Światło poziome: 5 m; Światło pionowe: ok. 1,7 m do wody średniorocznej, 1 m do półek/suchych pasów; Długość: 12 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1 m i świetle pionowym 1 m.
16	LK 131 250+666	Most drogowy na Dopływie spod Lipich Gór	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim. Obiekt zespolony z mostem pod linią kolejową LK131.	Światło poziome: 5 m; Światło pionowe: ok. 1,4 m do wody średniorocznej, 1 m do półek/suchych pasów; Długość: 7,5 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1 m i świetle pionowym 1 m.
17	LK 131 259+521	Most kolejowy na Dopływie z Babiaka	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 10 m; Światło pionowe: ok. 5,2 m do wody średniorocznej, 4,36 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,4 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 2 m i świetle pionowym 4 m.
18	LK 131 263+300- 263+400	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów.	Przejście w przekroju prostokątnym: Szerokość: ≥ 1 m Wysokość: $\geq 0,75$ m Długość: do 20 m.
19	LK 131 263+743	Wiadukt nad drogą polną i rowem	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 10 m; Światło pionowe: ok. 5,8 m do utwardzonego dna, 5 m do półki/suchego pasa; Długość: 11,9 m; Strefa dostępna dla zwierząt: jednostronny suchy pas o szer. 2 m i świetle pionowym 4 m.
20	LK 131 269+446	Most kolejowy nad rzeką Noteć	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 20 m; Światło pionowe: ok. 3,4 m do wody średniorocznej, 2,8 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,4 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 3 m i świetle pionowym 2,8 m.
21	LK 131 272+566	Most kolejowy na cieku	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym).	Światło poziome: 5 m; Światło pionowe: ok. 2,36 m do wody średniorocznej, 2,4 m do półek/suchych pasów; Długość: 12 m;

Lp.	Nr linii kilometraż	Rodzaj przejścia	Typ przejścia	Minimalne wymiary obiektu
				Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1 m i świetle pionowym 2 m.

3.10. Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, obiekty inżynieryjne dostosować do funkcji przejść dla zwierząt, zgodnie z poniższymi wymogami:

Lp.	Obiekt	Parametry obiektu	Parametry stref dostępnych dla zwierząt	Płotki naprowadzające
1	Most w km 278+528 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla średnich i małych ssaków oraz płazów - przejście zespolone z ciekim Maciczny Rów	<u>Światło poziome:</u> około 10 m (rów okresowo suchy, szerokość dna koryta 1 m)	2 x 2,5 m suche półki.	Zastosować płotki naprowadzające od km około 278+450 do km około 278+600 po stronie lewej oraz od km około 278+490 do km około 278+600 po prawej stronie. Płotki dowiązać do suchych półek (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 6,6 m (do dna koryta), około 5,62 m (do suchych pasów)	Okolo 5,62 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 11,88 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
2.	Most w km 286+845 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla średnich i małych ssaków oraz płazów - przejście zespolone z rowem	<u>Światło poziome:</u> około 5 m (szerokość koryta rzeki wynosi około 1,25 m)	2 x 1 m suche półki (ciek okresowo suchy).	Zastosować płotki naprowadzające od km około 286+775 do około 286+900 po lewej stronie oraz od km około 286+775 do km około 286+900 po prawej stronie. Płotki dowiązać do suchych półek (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 4,4 m (do poziomu wody) około 3,48 m (do suchych pasów)	Okolo 3,48 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 21 m	Współczynnik ciasnoty - 0,83. Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
3.	Most w km 296+204 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla średnich i małych ssaków oraz płazów - przejście zespolone z ciekim Dopływ z Bronikowa	<u>Światło poziome:</u> około 16,46 m (szer. koryta rzeki wynosi ok. 2,5 m)	Z jednej strony koryta 3,5 m, z drugiej 4 m	Zastosować płotki naprowadzające od km około 296+130 do km około 296+260 po lewej stronie oraz od km około 296+130 do km około 296+260 po prawej stronie. Płotki dowiązać do suchych półek (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 4,4 m (do poziomu wody średniorocznej), około 3,02 m (do suchych pasów)	Okolo 3,02 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 11,4 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
4.	Most w km 304+130 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla małych	<u>Światło poziome:</u> około 6 m (szerokość koryta Kanału wynosi	Po obu stronach Kanału pasy o szerokości 1 m (Kanał okresowo suchy).	Zastosować płotki naprowadzające od km około 304+065 do km około 304+170 po lewej stronie

	ssaków i płazów – przejście zespolone z Kanałem odwadniającym	około 2,2 m) <u>Światło pionowe:</u> około 2,2 m (do poziomu wody średniorocznej), około 1,35 m (do suchych pasów)	około 1,35 m.	oraz od km około 304+065 do km około 304+170 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 12 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
5.	Most w km 305+321 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla małych ssaków i płazów – przejście zespolone z Kanałem Bachorze	<u>Światło poziome:</u> około 8,2 m (szerokość koryta Kanału wynosi około 4 m)	Po obu stronach Kanału pasy o szerokości 1 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 305+290 (wzdłuż drogi) do km około 305+400 po lewej stronie
		<u>Światło pionowe:</u> około 2,5 m (do poziomu wody średniorocznej), około 1,4 m (do suchych pasów)	około 1,4 m.	oraz od km około 305+290 (wzdłuż drogi) do km około 305+400 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 13,6 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
6.	Most w km 306+653 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla małych ssaków i płazów – przejście zespolone z Kanałem Bachorze małe	<u>Światło poziome:</u> około 8,2 m (szerokość koryta Kanału wynosi około 4 m)	Po obu stronach Kanału pasy o szerokości 1 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 306+475 do km około 306+710 po lewej stronie
		<u>Światło pionowe:</u> około 2,4 m (do poziomu wody średniorocznej), około 1,4 m (do suchych pasów)	około 1,4 m.	oraz od km około 306+475 do km około 306+710 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 12,8 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
7.	Most w km 313+024 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla małych ssaków i płazów – przejście zespolone z Dopływem z Turzyn	<u>Światło poziome:</u> około 8 m (szerokość koryta cieku wynosi około 4,3 m)	Po obu stronach cieku pasy o szerokości 1 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 312+955 do km około 313+100 po lewej stronie
		<u>Światło pionowe:</u> około 2,8 m (do poziomu wody średniorocznej), około 1,96 m (do suchych pasów)	około 1,96 m.	oraz od km około 312+955 do km około 313+100 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 13 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
8.	Przepust w km 326+271 linii kolejowej nr 131 –	<u>Światło poziome:</u> około 1,5 m	Po obu stronach obiektu suche półki dla płazów o szerokości minimum	Zastosować płatki naprowadzające od km około 326+200 do km około

	obiekt z funkcją przejść dla małych ssaków i płazów – przejście zespolone z rowem		0,5 m.	326+325 po lewej stronie oraz od km około 326+200 do km około 326+325 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 1,5 m, około 0,85 m (do suchych pól)	około 0,85 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 13 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
9.	Przepust w km 327+936 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść dla małych ssaków i płazów – przejście zespolone z ciekim Smyrnia	<u>Światło poziome:</u> około 3 m	Po obu stronach obiektu suche półki dla małych ssaków i płazów o szerokości minimum 1 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 327+875 do km około 328+000 po lewej stronie oraz od km około 327+875 do km około 328+000 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 3 m, około 1,2 m (do suchych pól)	około 1,2 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 12,7 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
10.	Most w km 328+873 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść małych ssaków – przejście zespolone z Kanałem Smyrnia	<u>Światło poziome:</u> około 6 m	Po obu stronach obiektu suche półki dla małych ssaków i płazów o szerokości minimum 1 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 328+820 do km około 328+945 po lewej stronie oraz od km około 328+820 do km około 328+945 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 2,8 m, około 1,2 m (do suchych pól)	około 1,2 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 12,3 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
11.	Most w km 331+110 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść małych ssaków i płazów – przejście zespolone z rowem	<u>Światło poziome:</u> około 5 m	Po obu stronach obiektu suche półki dla małych ssaków i płazów o szerokości minimum 1 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 331+000 do km około 331+290 po lewej stronie oraz od km około 330+900 do km około 331+290 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 2,2 m, około 1 m (do suchych pól)	około 1 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 48,4 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
12.	Przepust w km 338+971 linii kolejowej nr 131 – obiekt z funkcją przejść małych ssaków i płazów – przejście zespolone z rowem	<u>Światło poziome:</u> około 2 m	Po obu stronach obiektu suche półki dla małych ssaków i płazów o szerokości minimum 0,5 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 338+915 do km około 339+050 po lewej stronie oraz od km około 338+915 do km około 339+050 po prawej stronie. Płatki dowieźć do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
		<u>Światło pionowe:</u> około 2 m, około 1 m (do suchych pól)	około 1 m.	
		<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 23,36 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	
13.	Most w km 5+238 linii kolejowej nr 741 – obiekt z funkcją	<u>Światło poziome:</u> około 10 m (szerokość koryta	Po obu stronach cieku pasy o szerokości 2,5 m.	Zastosować płatki naprowadzające od km około 5+140 linii kolejowej nr 741

przejść małych ssaków i płazów – przejście zespolone z Kanałem Smyrnia	cieku wynosi około 3,1 m)		do km około 5+300 linii kolejowej nr 741 po lewej stronie oraz od km około 5+140 linii kolejowej nr 741 do km około 5+300 linii kolejowej nr 741 po prawej stronie. Płatki dowiązać do suchych pól (szczelnie zintegrować z wlotem i wylotem obiektu, z 4 stron obiektu).
	<u>Światło pionowe:</u> około 2,3 m (do poziomu wody średniorocznej), około 1,36 m (do suchych pasów)	Około 1,36 m.	
	<u>Długość obiektu poprzecznie do torów:</u> około 11,70 m	Zachowanie możliwości migracji zwierząt na całej długości obiektu.	

3.11. W ramach zagospodarowania ww. obiektów zastosować (zgodnie ze wskazaniami zawartymi w powyższej tabeli):

3.11.1. wygrodenia trwałe (płatki ochronno-naprowadzające), przyjmując następujące parametry i sposób ich wykonania: wysokość części nadziemnej – min. 50 cm), szczelnie połączone z gruntem (np. poprzez zakopanie na głębokość 10-15 cm); odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5 cm (zalecana szerokość ≥ 10 cm); ogrodzenie musi być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem (pod dolną krawędzią), jak również wspinanie się i przechodzenie górą; materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie, musi być trwałe (np. prefabrykaty polimerobetonowe, płyty stalowe). Wolne końce wygrodeni zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek,

3.11.2. półki przelazowe realizować w postaci suchych pasów ziemnych, wyłożonych gruntem rodzimym, a półki podwieszane wykonać z trwałego materiału (prefabrykaty betonowe, tworzywa sztuczne).

3.12. Wszystkie przejścia dla zwierząt wyposażyć w stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające, o minimalnej długości 50 m po każdej stronie od krawędzi półki lub suchego pasa, z możliwością korekty celem dostosowania do warunków terenowych, spełniając następujące wymagania:

3.12.1. zastosować ogrodzenie wkopane minimum na głębokość 10 cm w ziemię, o efektywnej wysokości części nadziemnej co najmniej 50 cm i górnej krawędzi o szerokości minimum 5 cm, odgiętej na zewnątrz drogi w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45–90°. Ogrodzenie wykonać z pełnych prefabrykatów. Dopuszcza się zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej ocynkowanej, o wielkości oczek nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, w miejscach przekraczania rowów odwodnieniowych oraz poza odcinkami sąsiadującymi z godowiskami,

- 3.12.2. ogrodzenie wyposażać w stopę równoległą do podłoża (bieżnię), ułatwiającą wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ograniczającą przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną, a w przypadku ogrodzeń nie połączonych z obiektami, w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników, tzw. zawrotkę,
- 3.12.3. ogrodzenia ochronno-naprowadzające połączyć szczelnie ze ścianami przejść dolnych i korpusem przepustów. W przypadku przekraczania otwartych rowów przez ogrodzenia przy przepustach zastosować dodatkowe zabezpieczenia w korytach rowów zapewniające szczelność dla płazów i odporność na uszkodzenia przez wezbrany nurt wody, bez obniżania wysokości części nadziemnej ogrodzenia.
- 3.13. Przepusty (podlegające przebudowie/remontowi oraz nowo projektowane), dostosować do możliwości migracji małych zwierząt, w tym płazów poprzez:
- 3.13.1. istniejące obiekty w km 275+312 i 299+025 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1 m oraz światła poziomego około 1 m,
- 3.13.2. istniejący przepust w km 280+895 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 0,75 m oraz światła poziomego około 1 m,
- 3.13.3. istniejące przepusty w km 282+430 i 297+588 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,5 m, światła poziomego 2 x około 1,5 m,
- 3.13.4. istniejący przepust w km 288+848 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 2 m, światła poziomego 2 x około 1,5 m,
- 3.13.5. istniejący przepust w km 289+883 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,7 m, światła poziomego około 1,5 m,
- 3.13.6. istniejący przepust w km 290+716 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,3 m, światła poziomego 2 x około 1,5 m,
- 3.13.7. istniejący przepust w km 292+785 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,0 m, światła poziomego 2 x około 1,0 m,
- 3.13.8. istniejący przepust w km 295+117 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,8 m, światła poziomego około 3 m,
- 3.13.9. istniejący przepust w km 297+190 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,9 m, światła poziomego około 3 m,
- 3.13.10. istniejący przepust w km 300+046 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,96 m, światła poziomego 2 x około 1,5 m,

- 3.13.11. istniejący przepust w km 304+688 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,5 m, światła poziomego około 1,5 m,
- 3.13.12. istniejący przepust w km 309+914 linii kolejowej nr 131 – zapewnienie światła pionowego około 1,35 m, światła poziomego 2 x około 1,5 m,
- 3.13.13. istniejący przepust w km 335+948 linii kolejowej nr 131 oraz w km 12,510 linii kolejowej nr 741 – zapewnienie światła pionowego około 2 m, światła poziomego około 3 m,
- 3.13.14. nowo projektowane przepusty na odcinkach linii kolejowej nr 131: 227+800-228+000; 228+200-228+300; 234+091-234+283; 250+200-250+300; 263+300-263+400 - zapewnienie światła obiektów, umożliwiającego swobodną migrację małych zwierząt (tj. minimum około 1 m światła poziomego i około 1 m światła pionowego, dążąc do możliwego zwiększenia ww. wymiarów).

Skarpy (brzeży rowu) na długości około 15 m od wylotu i wylotu ww. przepustów o funkcji przejść dla zwierząt umocnić geokrata, wypełnioną gruntem mineralnym i/lub poprzez darniowanie. Umocnienie dna rowu na długości około 4 m od wylotu i wylotu obiektów wykonać naturalnym materiałem (preferowane dno kamieniste o dużym uziarnieniu, np. kamień polny).
- 3.14. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych lub przezroczystych ich elementów, transparentne powierzchnie zabezpieczyć przez ryzykiem kolizji ptaków z ww. elementami ekranów, stosując:
 - 3.14.1. pionowe linie, o szerokości pionowych pasków 2 cm, w odstępach do 10 cm,
 - 3.14.2. kontrastowe czarne i pomarańczowe kropki nanoszone w formie pasów, średnica kropek 8 mm, odległość między paskami nie może być większa niż 10 cm,
 - 3.14.3. raster czarnych kropek (sitodruk), średnica kropek 7,5 mm, odległość między centralnymi punktami kropek 12,7 mm,
 - 3.14.4. pionowe pomarańczowe linie (sitodruk), szerokość linii 6 mm, odległość między krawędziami linii 8,4 cm.
3. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie linii kolejowych nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), zatem nie określę wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

4. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym, zgodnie z art. 113 – 117 uouioś.

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

IV. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

1.1. W sąsiedztwie stwierdzonego siedliska dzięcioła zielonego (około km 285+626 linii kolejowej nr 131), zapewnić nasadzenia minimum 5 sztuk drzew gatunków rodzimych oraz montaż minimum 3 skrzynek lęgowych dla dzięcioła zielonego. Szczegółowy sposób realizacji działania dostosować do warunków lokalnych oraz uzgodnić z nadzorem przyrodniczym.

1.2. Z uwagi na naruszenie fragmentu siedliska 91E0, w km 278+525-278+580 linii kolejowej nr 131, zapewnić wykonanie nasadzeń minimum 20 drzew gatunków typowych dla siedliska (jesion wyniosły, olsza czarna, wierzba biała, wierzba krucha) wzdłuż nowego rowu zaprojektowanego po stronie południowo-zachodniej w odległości powyżej 6 m od skrajnej szyny linii kolejowej nr 131.

1.3. Z uwagi na naruszenie siedlisk lęgowych gąsiorka, zapewnić wykonanie działań kompensujących utratę ww. siedlisk gatunku, poprzez nasadzenia krzewów tworzących zarośla typu czyżnie (*Euonymo-Prunetum spinosae*). Nasadzić gatunki rodzime, takie jak: śliwa tarnina, dzika róża, głóg jednoszyjkowy, szakłak pospolity, grusza polna.

L.P.	Nr linii kolejowej	Kilometraż siedliska ulegającego naruszeniu	Strona torowiska	Działania kompensacyjne
1.	131	277+778	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 20 m, na odcinku w km istniejącym 277+800-277+820, w odległości około 12 m po lewej stronie.
2.	131	278+001	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 100 m, na odcinku w km istniejącym 278+050-278+150, w odległości około 11 m po lewej stronie.
3.	131	278+500	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 30 m, na odcinku w km istniejącym 278+580-278+910, w odległości około 11 m po lewej stronie.
4.	131	278+576	L	
5.	131	280+928	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż drogi do przejazdu, na długości około 30 m, w km istniejącym 281+030, w odległości około 13 m po lewej stronie.

6.	131	282+600	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż drogi dojazdowej, na długości około 25 m, na odcinku w km istniejącym 282+920-282+945, w odległości około 24 m po lewej stronie oraz wzdłuż linii kolejowej, na długości około 60 m, na odcinku w km istniejącym 282+960-283+020, w odległości około 24 m po lewej stronie.
7.	131	282+882	L	
8.	131	284+118	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 30 m, na odcinku w km istniejącym 284+200-284+230, w odległości około 11 m po prawej stronie.
9.	131	294+280	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 30 m, na odcinku w km istniejącym 294,330-294,360, w odległości około 30 m oraz na długości około 60 m, na odcinku w km istniejącym 294,400-294,460, w odległości około 16 m po lewej stronie.
10.	131	295+181	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 100 m, na odcinku w km istniejącym 295+170-295+270, w odległości około 12 m po lewej stronie.
11.	131	297+083	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 15 m, na odcinku w km istniejącym 297+160-297+175, w odległości około 11 m oraz na długości około 15 m, na odcinku w km istniejącym 297+180-297+195 w odległości około 11 m po lewej stronie.
12.	131	302+392	P	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej i drogi polnej, na długości około 100 m, na odcinku w km istniejącym 302+280-302+460, w odległości około 11 m po prawej stronie.
13.	131	303+361	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż drogi dojazdowej do przejazdu, na długości około 2x30 m, na odcinku w km istniejącym 303+460, w odległości około 16 m po lewej stronie.
14.	131	303+986	P	Nasadzenie krzewów wzdłuż linii kolejowej, na długości około 15 m, na odcinku w km istniejącym 304+100-304+115, w odległości około 13 m oraz na długości około 20 m, na odcinku w km istniejącym 304+120-304+140, w odległości około 13 m po prawej stronie.
15.	131	305+436	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż drogi polnej, na długości około 70 m, na odcinku w km istniejącym 305+530-305+600, w odległości około 12 m po prawej stronie.
16.	131	308+378	L	Nasadzenie krzewów wzdłuż drogi, na długości około 200 m, na odcinku w km istniejącym 308+130-308+330, w odległości około 19 m, po prawej stronie.
17.	131	308+899	P	
18.	741	6+244	P	Nasadzenie krzewów wzdłuż drogi, na długości około 110 m, na odcinku w km istniejącym 329+660-329+780, w odległości około 16 m po prawej stronie.
19.	741	6+361	P	Nasadzenie krzewów wzdłuż drogi, na długości około 2 x 23 m, w km istniejącym 6,492,

20.	741	6+430	P	w odległości około 14 m po prawej stronie oraz na długości około 150 m w km istniejącym 6+530-6+680, w odległości około 14 m po lewej stronie od linii kolejowej nr 741.
-----	-----	-------	---	--

1.4. W przypadku rozbiórki obiektu I16, stanowiącego potencjalne siedlisko letnie nietoperzy:

1.4.1. prace rozbiórkowe prowadzić pod bezpośrednim nadzorem chiropterologicznym oraz po bezpośrednim potwierdzeniu braku aktualnego zasiedlenia obiektu przez nietoperze,

1.4.2. zapewnić montaż siedlisk zastępczych – minimum 5 sztuk skrzynek dla nietoperzy typu Issel i/lub Stratmann.

1.5. Przed wycinką drzew zapewnić montaż skrzynek dla ptaków oraz skrzynek dla nietoperzy, zgodnie z poniższymi warunkami:

1.5.1. skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,

1.5.2. montaż skrzynek realizować w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,

1.5.3. drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach wyposażyć w listwy tylne, o grubości co najmniej 2,5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,

1.5.4. drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,

1.5.5. optymalne wymiary skrzynki lęgowej dla dzięcioła zielonego, przyjęć jako: wewnętrzny wymiar dna - 17 x 17 cm, głębokość od wlotu do dna od wewnątrz - 27 cm, średnica otworu wlotowego - 85 mm,

1.5.6. skrzynki dla ptaków i nietoperzy wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych, o grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla nietoperzy, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,

1.5.7. szczegółową lokalizację ww. skrzynek dla ptaków i nietoperzy ustalić z nadzorem przyrodniczym oraz właściwym miejscowo nadleśnictwem, uwzględniając ekologię gatunków ptaków i nietoperzy.

Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez:

a) utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość zasiedlenia skrzynek przez ptaki i nietoperze,

- b) czyszczenie zamontowanych skrzynek - nie rzadziej niż co 2 lata czyścić zamontowane skrzynki lęgowe dla ptaków (w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego) oraz dla nietoperzy (po wcześniejszym potwierdzeniu braku aktualnego zasiedlenia skrzynki przez nietoperze).

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

1.1. Przedsięwzięcie realizować pod stałym nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie w szczególności:

1.1.1. rozpoznanie terenowe pod kątem aktualności danych dotyczących występowania siedlisk przyrodniczych i stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych, porostów, mszaków, grzybów oraz zwierząt i ich siedlisk (przed rozpoczęciem robót, czy wkroczeniem sprzętu budowlanego),

1.1.2. dostosowanie terminów prowadzenia prac,

1.1.3. udział w ustalaniu lokalizacji zaplecza budowy, a także tymczasowych dróg dojazdowych na terenach wrażliwych przyrodniczo, w szczególności w zasięgu oraz w sąsiedztwie stwierdzonych chronionych siedlisk przyrodniczych, czy siedlisk gatunków chronionych, z uwzględnieniem warunków określonych w stosunku do zaplecza budowy i dróg,

1.1.4. identyfikacja zagrożeń w wyniku realizacji planowanych prac dla siedlisk przyrodniczych, stanowisk chronionych gatunków roślin oraz chronionych gatunków zwierząt i ich siedlisk oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac,

1.1.5. przenoszenie stanowisk gatunków chronionych,

1.1.6. zabezpieczanie cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych roślin (np. poprzez opalikowanie i zastosowanie taśmy),

1.1.7. zabezpieczenie stanowisk mrówek objętych ochroną,

1.1.8. kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych grzybów i porostów w trakcie prowadzenia robót oraz stanu ich zachowania,

1.1.9. kontrola placu budowy (w tym wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, rowy), w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy, w miejsca

o cechach siedliska, w którym występują w sposób naturalny, zwłaszcza kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt – bezpośrednio przed zasypaniem wykopów,

- 1.1.10. nadzór nad zabezpieczeniem placu budowy przed dostępem płazów, poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych, w tym tymczasowych płotków herpetologicznych,
- 1.1.11. kontrola stanu ogrodzeń tymczasowych oraz weryfikacja pełnionej przez nie funkcji,
- 1.1.12. bieżąca kontrola terenu robót pod kątem występowania gatunków chronionych, podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie i przenoszenie osobników poza zasięg robót. Teren budowy musi być poddawany przez nadzór przyrodniczy (specjalista herpetolog) regularnym kontrolom w trakcie całego okresu aktywności gatunków płazów (tj. w okresie od 15 lutego do 15 listopada). W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października, miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (w tym wykopy, zastoiska wodne, koleiny), kontrolować dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie (tj. od 15 lutego do 1 marca, od 15 maja do 15 sierpnia oraz od 15 października do 15 listopada) raz dziennie. W przypadku stwierdzenia obecności płazów, osobniki przenieść pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska zlokalizowanego poza zasięgiem oddziaływania inwestycji,
- 1.1.13. bezpośredni nadzór nad pracami prowadzonymi na terenach sąsiadujących ze stwierdzonymi siedliskami płazów, w szczególności zlokalizowanych w km: 284+120-284+140; 305+321; 331+066-331+300; 337+100-337+500; 338+750-339+000 linii kolejowej nr 131, a także 5+180-5+250 linii kolejowej nr 741,
- 1.1.14. nadzór przy pracach związanych z wycinką krzewów i drzew dziuplastych oraz drzew o pierśnicy przekraczającej 150 cm,
- 1.1.15. kontrola drzew przeznaczonych do wycinki, pod kątem obecności nietoperzy,
- 1.1.16. kontrola krzewów przed wycinką pod kątem występowania gniazd,
- 1.1.17. kontrola terenu, w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków,

- 1.1.18. podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia cennych siedlisk lub stanowisk gatunków chronionych do czasu uzyskania decyzji zezwalających na odstępstwa od zakazów z zakresu ochrony gatunkowej, zgodnie z przepisami odrębnymi),
- 1.1.19. wykluczenie ingerencji w stanowisko jarzębu brekinii, zlokalizowane na terenie rezerwatu przyrody Kawęczyńskie Brzęki w km około 268,850 - 269,000, po lewej stronie linii kolejowej nr 131,
- 1.1.20. wykluczenie ingerencji w koryta rzek: Ner, Orłówka, Rgilewka, Kanał Zbylczycki oraz Kanał Królewski w okresie tarła stwierdzonych gatunków ryb,
- 1.1.21. zapewnienie stałego przepływu wody, umożliwiającego swobodne przemieszczanie się zwierząt na każdym etapie prac we wszystkich ciekach, w których stwierdzono wodę,
- 1.1.22. kontrola realizacji planowanych przejść dla zwierząt, półek i suchych pasów dla płazów, ogrodzeń ochronno–naprowadzających, szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości minimum 5 cm, ułatwiających przemieszczanie małym zwierzętom,
- 1.1.23. kontrola obiektów budowlanych i inżynierskich przeznaczonych do przebudowy lub rozbioru pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki, czy nietoperze,
- 1.1.24. ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek lęgowych dla ptaków oraz skrzynek (schronów) dla nietoperzy,
- 1.1.25. w razie konieczności uzyskiwanie zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do dziko występujących lub innych niż dziko występujących gatunków objętych ochroną oraz nadzór nad ich przestrzeganiem.
- 1.2. Czynności prowadzone w ramach nadzoru przyrodniczego powinny być dokumentowane (sporządzanie protokołów/sprawozdań zawierających zidentyfikowane zagrożenia oraz zalecenia minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze).
- 1.3. Zapewnić monitoring porealizacyjny przedsięwzięcia w zakresie:
 - 1.3.1. oceny stanu technicznego przejść dla zwierząt, w tym określenie:
 - 1.3.1.1. stanu ogrodzeń ochronnych i naprowadzających, jak również ich szczelności pod kątem ryzyka wchodzenia zwierząt na linię kolejową (np.: uszkodzenia konstrukcji, uszkodzenia lub braki w ogrodzeniu),

1.3.1.2.rzeczywistych i potencjalnych pułapek,

1.3.1.3.zwierząt, uwięzionych w pułapkach (podając datę odnalezienia, stan zwierzęcia, gatunek oraz liczebność).

Ww. kontrole prowadzić co najmniej jednokrotnie w poniższych terminach:

- a) 20 listopada – 15 marca - w przypadku obecności śniegu dopuszcza się przesunięcie kontroli, lecz nie później niż do końca marca,
- b) 1 marca – 1 kwietnia,
- c) 20 maja – 20 czerwca,
- d) 1 września – 10 października,

corocznie przez okres 3 lat od dnia oddania inwestycji do użytkowania;

1.3.2. oceny funkcjonalności obiektów mostowych i przepustów, wymienionych w pkt II.3, dla poszczególnych grup zwierząt: małe (w tym płazy), średnie i duże, w tym poprzez:

1.3.2.1.identyfikację i rejestrację tropów na całej powierzchni przejścia,

1.3.2.2.identyfikację odchodów i śladów żerowania zwierząt na powierzchni oraz w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia.

W ramach ww. oceny wykorzystać poniższe metody:

- a) rejestracja i identyfikacja tropów zwierząt na specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem,
- b) rejestracja i identyfikacja tropów zwierząt na śniegu na całej powierzchni przejścia oraz w sąsiedztwie przejścia,
- c) rejestracja i identyfikacja odchodów i śladów żerowania na całej powierzchni przejścia oraz w sąsiedztwie przejścia,
- d) rejestracja i identyfikacja zwierząt przy użyciu automatycznych kamer wideo wykorzystujących podczerwień, uruchomianych przy pomocy czujników ruchu.

Ww. kontrole i badania prowadzić w okresach:

- e) kontrole bieżące - od 7 listopada do 14 marca i od 16 maja do 14 września – minimum 1 kontrola co 14 dni,
- f) kontrole dodatkowe - od 15 marca do 15 maja i od 15 września do 7 listopada – minimum 1 kontrola co 7 dni,
- g) corocznie przez okres 3 lat od dnia oddania inwestycji do użytkowania.

1.3.3. oceny funkcjonalności obiektów wymienionych w pkt II.3 dla płazów, w tym poprzez:

1.3.3.1. czynne obserwacje wzrokowe osobników dorosłych,

1.3.3.2. poszukiwanie martwych płazów w rejonie infrastruktury liniowej kolejowej oraz dróg dojazdowych, czy technicznych.

Ww. kontrole i badania prowadzić w okresach:

a) od rozpoczęcia migracji wiosennej do 30 kwietnia – minimum 1 kontrola dziennie,

b) od 1 czerwca do 30 czerwca – minimum 1 kontrola co 5 dni,

c) od 15 sierpnia do 30 września – minimum 1 kontrola co 7 dni.

Wyniki monitoringu corocznie (nie później niż 3 miesiące po zakończeniu rocznego cyklu monitoringu) przekazywać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wraz z wnioskami oraz zaleceniami.

- V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VI. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.
- VII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji linii kolejowych, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną.

W zakresie oddziaływania akustycznego wykonać pomiary poziomu hałasu w środowisku, w minimum 11 przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie akustycznej, w miejscach, gdzie zaprojektowane zostały ekrany akustyczne, celem weryfikacji ich skuteczności. Pomiary hałasu wykonać w dni powszednie, tj. od poniedziałku do piątku. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej, w następujący sposób:

Punkt pomiarowy	Numer receptora	Numer linii	Kilometraż	Odległość od LK	Strona LK
PDH-1	11	131	229+725	112	lewa
PDH-2	17	131	230+369	56	lewa
PDH-3	86	740	2+036	116	prawa
PDH-4	101	131	244+077	169	prawa
PDH-5	129	131	249+761	205	prawa
PDH-6	184	131	260+935	67	lewa
PDH-7	222	131	269+115	70	prawa
PDH-8	253	131	272+980	99	prawa
PDH-9	266	131	278+645	85	prawa
PDH-10	362	131	311+381	152	lewa
PDH-11	378	131	313+166	89	Lewa
PDH-12	758	131	338+585	65	Lewa

Przed wykonaniem badań dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych.

Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r., poz. 54 j.t.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków.

Pomiary wykonać w miarę możliwości na granicy terenu na wysokości 1,5 m oraz na elewacji budynku w świetle okna.

Wyniki pomiarów oraz wyniki matematycznej analizy akustycznej wykonanej w programie modelującym, zgodnie z obowiązującą metodyką, odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska.

Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej i ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 23 grudnia 2019 r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala z siedzibą w Warszawie, reprezentowana przez Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony Środowiska, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław”, realizowanego, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do niniejszej decyzji.

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

1. Pani Ewa Makosz – pełnomocnictwo z dnia 27 lipca 2016 r., pismo znak: IOR-028-936/16, złożone w dniu 23 grudnia 2019 r.,
2. Pan Tomasz Czuchra – pełnomocnictwo z dnia 20 maja 2021 r., pismo znak: IROR.0280.62.1.2021.d, złożone w dniu 15 lipca 2022 r.,
3. Pan Andrzej Osipów – pełnomocnictwo z dnia 16 grudnia 2021 r., pismo znak: IOR-028-213/21; przekazane w dniu 14 listopada 2022 r., wraz z pismem znak: IRETS2.452.2.2021.MR.49 ISW-02150-I.

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

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

Omawiane zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do § 3 ust. 2 pkt 1, jako: „przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia

wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29, tj.: „linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE”.

Dodatkowo kwalifikuje się do:

- a) § 3 ust. 1 pkt 7 - napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6, ze względu na przebudowę i budowę sieci elektroenergetycznej wysokiego, średniego i niskiego napięcia;
- b) § 3 ust. 1 pkt 62 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ze względu na realizację dróg;
- c) § 3 ust. 1 pkt 81 - sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem: a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową, b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym, c) przyłączy do budynków, ze względu na przebudowę i budowę sieci kanalizacyjnej nie służącej odwodnieniu drogi;

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

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

Dane o wniosku oraz raport o oddziaływaniu na środowisko, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 1668/2019).

Po weryfikacji wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 31 grudnia 2019 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2, 4 i 5 uouioś, tut. Organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, z prośbą o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pisma znaki kolejno: WOO.420.273.2019.ADS.1, WOO.420.273.2019.ADS.2 i WOO.420.273.2019.ADS.3).

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

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. Organów, znak: WOO.420.273.2019.ADS.4, z dnia 31 grudnia 2019 r., zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Świnice Warckie, Urzędu Gminy Grzegorzew, Urzędu Gminy Olszówka, Urzędu Miejskiego w Dąbiu, Urzędu Gminy Babiak, Urzędu Gminy Koło, Urzędu Gminy Wierzbinek, Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski, Urzędu Gminy Radziejów, Urzędu Miasta Kruszwica, Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław, Urzędu Miejskiego w Pakości, Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska Łodzi, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, pismem z dnia 14 stycznia 2020 r., znak: N.NZ-42-2-3-1/20, wydał opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ustalając zakres raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, postanowieniem z dnia 28 stycznia 2020 r., znak: WOO-II.4221.10.2019.AB, również wyraził opinię, że wymagane jest wykonanie raportu o oddziaływaniu na środowisko, w związku z potrzebą przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. postanowieniu został szczegółowo określony niezbędny zakres do wykonania tego dokumentu.

Dodatkowo, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, postanowieniem z dnia 4 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.4220.739.2019.JCh.2, wyraził opinię, że wymagane jest wykonanie raportu o oddziaływaniu na środowisko (zgodnie z zakresem wskazanym w tym postanowieniu), w związku z potrzebą przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ponadto, opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 20 lutego 2020 r., znak: BD.RZŚ.435.659.2019.JO.5, także potwierdziła konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia i ww. opinii, postanowieniem z dnia 27 lutego 2020 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.9, nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia i określił zakres raportu.

Strony postępowania zostały powiadomione o ww. czynności procesowej poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.273.2019.ADS.12, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Świnice Warckie, Urzędu Gminy Grzegorzew, Urzędu Gminy Olszówka, Urzędu Miejskiego w Dąbiu, Urzędu Gminy Babiak, Urzędu Gminy Koło, Urzędu Gminy Wierzbinek, Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski, Urzędu Gminy Radziejów, Urzędu Miasta Kruszwica, Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław, Urzędu Miejskiego w Pakości, Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska Łodzi, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne, dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 27 maja 2020 r., organ postanowił zawiesić postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (postanowienie znak: WOO.420.273.2019.ADS.16), do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie informujące strony postępowania o zawieszeniu procedury do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu na środowisko, z tego samego dnia, znak: WOO.420.273.2019.ADS.17, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Świnice Warckie, Urzędu Gminy Grzegorzew, Urzędu Gminy Olszówka, Urzędu Miejskiego w Dąbiu, Urzędu Gminy Babiak, Urzędu Gminy Koło, Urzędu

Gminy Wierzbinek, Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski, Urzędu Gminy Radziejów, Urzędu Miasta Kruszwica, Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław, Urzędu Miejskiego w Pakości, Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska Łodzi, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W dniu 8 stycznia 2021 r., Inwestor wraz z pismem znak: IOS4-4424-24.16/20, złożył do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy raport o oddziaływaniu na środowisko z załącznikami. Równocześnie Wnioskodawca złożył oświadczenie o podziale projektu (z dnia 29 grudnia 2020 r., pismo znak: IRR2/9-CE65-Ino2130/26.23/20).

Inwestor przedstawił zredukowany zakres zamierzenia w stosunku do pierwotnie zakładanego w KIP, który w chwili złożenia ww. raportu objął łącznie około 94,260 km linii kolejowych nr: 131, 544, 740, na następujących odcinkach:

- a) linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew od km 226+750 do km 316+000 – łącznie 89,250 km,
- b) linia kolejowa nr 544 Zamków – Borysławice od km 0+000 do km 1+144 – łącznie 1,144 km,
- c) linia kolejowa nr 740 Ponętów – Zamków od km -1+114 do km 2+753 – łącznie 3,867 km,

wraz z leżącymi na nich posterunkami: Dąbie nad Nerem, Ponętów, Borysławice, Zamków, Lipie Góry, Babiak, Zaryń, Piotrków Kujawski, Chełmce, Karczyn.

Z prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyłączono fragment wniosku obejmujący przebudowę linii kolejowej nr 131 od km 316+000 (od stacji Inowrocław Rąbinek włącznie) do km 339+000 oraz linii kolejowej nr 741, od km 0+010 do km 8+464, a także linii kolejowej nr 742, od km 0+203 do km 6+578.

W związku z powyższym, w nowym zakresie zadanie nie będzie realizowane na terenie gmin: Pakość i Złotniki Kujawskie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, postanowieniem z dnia 21 stycznia 2021 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.19, podjął zawieszono postępowanie i równocześnie wystąpił do Organów współuczestniczących w procedurze o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań (pisma znaki kolejno: WOO.420.273.2019.ADS.20, WOO.420.273.2019.ADS.21 i WOO.420.273.2019.ADS.22), o czym powiadomił strony poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.273.2019.ADS.23.

Obwieszczenie informowało również strony o zmianie zakresu projektu j.w., w tym rezygnacji z lokalizacji w gminach Pakość i Złotniki Kujawskie.

Przedmiotowe obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Świnice Warckie, Urzędu Gminy Grzegorzew, Urzędu Gminy Olszówka, Urzędu Miejskiego w Dąbiu, Urzędu Gminy Babiak, Urzędu Gminy Koło, Urzędu Gminy Wierzbinek, Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski, Urzędu Gminy Radziejów, Urzędu Miasta Kruszwica, Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław, Urzędu Miejskiego w Pakości, Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska Łodzi, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W dniu 24 lutego 2021 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, postanowieniem znak: WOOŚ.4221.16.2021.AZi, wniósł uwagi do dokumentacji, jednocześnie wyrażając opinię, że przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa łódzkiego, wymaga uzupełnienia.

Dodatkowo, w dniu 5 marca 2021 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, postanowieniem znak: WOO-II.4221.2.2021.JC.1, także wniósł uwagi do dokumentacji, wyrażając opinię, że przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa wielkopolskiego, wymaga uzupełnienia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, w dniu 5 marca 2021 r., przekazał opinię z dnia 1 marca 2021 r., znak: N.NZ-42-2-8-1/21, uzgadniającą środowiskowe uwarunkowania i określającą warunki realizacji przedsięwzięcia.

W związku z wezwaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Organ prowadzący postępowanie, pismem z dnia 11 marca 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.25, zwrócił się do Inwestora o weryfikację przedstawionych wraz z raportem dowodów w sprawie. Jak wcześniej wskazano, na etapie składania wniosku o wydanie tej decyzji, KIP dotyczyła projektu, który swoim zakresem obejmował infrastrukturę łącznie około 132,5 km linii kolejowych. Na etapie złożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, projekt uległ modyfikacji, tj. zredukowano zakres zamierzenia w stosunku do pierwotnie zakładanego, do około 94,260 km linii kolejowych.

Takie działanie spowodowało zmianę kilometrażu w poszczególnych województwach, i tak:

- a) kujawsko – pomorskie – 43,055 km,
- b) wielkopolskie - 53,202 km,
- c) łódzkie – 0,7 km.

Wobec powyższego, wystąpiły wątpliwości co do właściwości Organu prowadzącego postępowanie. Równocześnie, do czasu otrzymania informacji zwrotnej, która w kluczowy sposób miała wpłynąć na dalsze postępowanie, wezwania do uzupełnienia raportu nadesłanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, nie przekazano Inwestorowi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w dniu 15 marca 2021 r., przekazał opinię z tego samego dnia, znak: BD.RZŚ.4360.5.2021.JO.3, w której uzgodnił środowiskowe uwarunkowania realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W odpowiedzi na zagadnienie poruszane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (kwestie związane z długością linii na terenie poszczególnych województw), Wnioskodawca dnia 29 października 2021 r., przekazał pismo z dnia 28 października 2021 r., znak: ISO4.452.2.2021.MKo.28 ISW-02150-I, o kolejnej zmianie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku ze zmianą zakresu zadania.

Po zmianach wniosek objął swoim zakresie łącznie 120,681 km linii kolejowych, w następujących odcinkach:

- a) linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew, od km 226+750 do km 316+000 oraz od km 326+100 do km 339+000 (łącznie 102,150 km),
- b) linia kolejowa nr 544 Zamków – Borysławice, od km 0+000 do km 1+201 (łącznie 1,201 km),
- c) linia kolejowa nr 740 Ponętów – Zamków, od km -1+122 do km 2+753 (łącznie 3,875 km),
- d) linia kolejowa nr 737 Ponętów – Barłogi, od km -0+289 do km 1+709 (łącznie 1,998 km),
- e) linia kolejowa nr 809 Barłogi – Borysławice, od km 1+100 do km 1+895 (łącznie 0,795 km),
- f) linia kolejowa nr 741 Mimowola – Jaksice, od km 4+900 do km 15+562 (łącznie 10,662 km).

Wobec powyższego, Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nadal został Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (63,456 km linii kolejowych), a organem współdziałającym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu (56,525 km linii kolejowych) i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi (0,7 km linii kolejowych).

Zadanie nie będzie realizowane na terenie gminy Pakość, ale będzie realizowane na terenie Gminy Złotniki Kujawskie (odmiennie do wcześniejszych deklaracji Inwestora).

W związku z wpływem kolejnej zmiany zakresu wniosku, tut. Organ ponownie wystąpił do Organów współopiniujących (pismami z dnia 10 listopada 2021 r., znaki kolejno: WOO.420.273.2019.ADS.43, WOO.420.273.2019.ADS.44 i WOO.420.273.2019.ADS.45). Jednakże, stosując się do przepisów art. 6a ust. 1 uouioś, tym razem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przekazał dokumentację sprawy do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kole (pomimo iż początkowo sprawa podlegała opiniowaniu przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu), ponieważ jak wynika z załączników graficznych zmodyfikowanego wniosku, obecnie w obszarze jego właściwości miejscowej, znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie. Pozostałe Organy opiniujące nie uległy zmianie.

O kolejnej zmianie zakresu wniosku oraz wystąpieniu do Organów, strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem z dnia 10 listopada 2021 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.41), które zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Świnice Warckie, Urzędu Gminy Grzegorzew, Urzędu Gminy Olszówka, Urzędu Miejskiego w Dąbiu, Urzędu Gminy Babiak, Urzędu Gminy Koło, Urzędu Gminy Wierzbinek, Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski, Urzędu Gminy Radziejów, Urzędu Miasta Kruszwica, Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław, Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska Łodzi, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kole, pismem z dnia 16 grudnia 2021 r., znak: ON-NS.9011.4.2.2021, zaopiniował pozytywnie niniejsze przedsięwzięcie, bez ustalania środowiskowych uwarunkowań.

W dniu 20 grudnia 2021 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, postanowieniem znak: WOOŚ.4221.167.2021.AZi, wniósł uwagi do dokumentacji, jednocześnie wyrażając opinię, że przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa łódzkiego wymaga uzupełnienia.

Pismem z dnia 22 grudnia 2021 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.50, Organ prowadzący postępowanie przekazał Inwestorowi zakres wezwania przygotowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, celem udzielenia odpowiedzi.

W dniu 22 grudnia 2021 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, postanowieniem znak: WOO-II.4221.9.2021.ZP.1, także wniósł uwagi do dokumentacji, jednocześnie wyrażając opinię, że przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa wielkopolskiego wymaga uzupełnienia.

Pismem z dnia 27 grudnia 2021 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.52, Organ prowadzący postępowanie przekazał Inwestorowi zakres wezwania przygotowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, celem udzielenia odpowiedzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, opinią z dnia 28 grudnia 2021 r., znak: BD.RZŚ.4330.43.2021.MM.4, uzgodnił środowiskowe uwarunkowania realizacji zamierzenia, ustalając dla przedsięwzięcia szereg warunków środowiskowych.

Wnioskodawca, w dniu 28 stycznia 2022 r., pismem znak: IRETS2.452.2.2021.ŁP.41 ISW-2150-I, z dnia 27 stycznia 2022 r., przekazał odpowiedzi na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, a następnie, w dniu 25 marca 2022 r., pismem znak: IRETS2.452.2.2021.ŁP.42 ISW-2150-I, na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Wobec powyższego, tut. Organ pismem z dnia 4 kwietnia 2022 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.58, ponownie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, z wnioskiem o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań.

Ponadto, pismem z tego samego dnia, znak: WOO.420.273.2019.ADS.59, wezwał Inwestora do złożenia wyjaśnień informacji zawartych w raporcie.

W dniu 5 maja 2022 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, postanowieniem znak: WOOŚ.4221.35.2022.AZi, uzgodnił środowiskowe uwarunkowania, ustalając warunki realizacji i eksploatacji.

Natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, postanowieniem z dnia 6 maja 2022 r., znak: WOO-II.4221.9.2021.ZP.2, wniósł uwagi do dokumentacji, jednocześnie wyrażając opinię, że przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko, dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa wielkopolskiego wymaga uzupełnienia.

Wnioskodawca, pismem z dnia 11 maja 2022 r., znak: IRETS2.452.2.2021.MR.43 ISW-2150-I, przedłożył częściowe uzupełnienie do raportu na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Tut. Organ pismem z dnia 19 maja 2022 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.62, przekazał Inwestorowi wystąpienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, z prośbą o udzielenie odpowiedzi.

Wnioskodawca, pismem z dnia 23 czerwca 2022 r., znak: IRETS2.452.2.2021.MR.44 ISW-2150-I, przedłożył uzupełnienie do raportu na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

W dniu 5 sierpnia 2022 r., Inwestor wraz z pismem znak: IRETS2.452.2.2021.MR.47 ISW-2150-I, przedłożył uzupełnienie na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, stanowiące kontynuację odpowiedzi przekazanych wraz z pismem z dnia 11 maja 2022 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie uzupełnienia raportu, ponownie stwierdził, że zakres uzupełnień nie czyni zadość wezwaniu, w związku z czym, pismem z dnia 9 września 2022 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.68, zobowiązał Inwestora do złożenia wyjaśnień.

W dniu 14 listopada 2022 r., pismem znak: IRETS2.452.2.2021.MR.44 ISW-2150-I (uzupełnionym w dniu 30 listopada 2022 r.), Inwestor przekazał wyjaśnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko, na pytania zawarte w wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

W związku z ostatecznym uzupełnieniem materiałów pod względem merytorycznym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 10 lutego 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.76, wezwał Inwestora do przedłożenia jednolitej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko, z uwagi na jego wielokrotne uzupełnienia.

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

W przedmiotowej sprawie, Inwestor sam dwukrotnie zmienił zakres prac objętych wnioskiem, a ponadto był wzywany do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko kilkukrotnie, zarówno przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, jak i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi. W związku z powyższym należało ujednoczyć dokumentację, celem dalszego procedowania.

Dodatkowo, pismem z dnia 23 marca 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.77, Organ prowadzący postępowanie zwrócił uwagę Inwestora, iż w toku prowadzonego postępowania nastąpiła aktualizacja Planów Gospodarowania Wodami na Obszarach Dorzeczy.

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

Pozostałe rozporządzenia, dotyczące innych obszarów dorzeczy, weszły w życie z dniem 23 lutego 2023 r.

W celu ułatwienia przygotowania dokumentacji i wyszukiwania niezbędnych informacji Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie udostępniło następujące materiały pomocnicze:

- narzędzie do przeglądania i pobierania kart charakterystyk JCWP i JCWPd;
- dane przestrzenne.

Wobec powyższego, mając na względzie zapisy art. 81 ust. 3 ustawy: „Jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie to wpływa negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 ze zm.), organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odmawia zgody na realizację tego przedsięwzięcia, o ile nie zostaną spełnione warunki,

o których mowa w art. 68 pkt 1, 3 i 4 tej ustawy”, celem dokonania analizy ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla przedmiotowych linii kolejowych, przygotowywany ujednoczony raport o oddziaływaniu na środowisko, winien być uzupełniony o nową analizę, dokonaną na podstawie obowiązujących przepisów, tj. ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W związku z powyższym należało ujednoczyć dokumentację, celem dalszego procedowania.

Tekst jednolity raportu został przekazany do Organu prowadzącego postępowanie w dniu 6 kwietnia 2023 r., wraz z pismem z dnia 4 kwietnia 2023 r., znak: IRETS2.452.2.2021.MR.53 ISW-2150-I. Przedłożono równocześnie zaktualizowaną mapę z zaznaczonym terenem przedsięwzięcia i zasięgiem oddziaływania, zastępującą mapy przekazane Organowi w roku 2021.

Wobec przedstawienia jednolitych materiałów w sprawie, mając przede wszystkim na względzie aktualizację Planów gospodarowania wodami, Organ prowadząc postępowanie po raz kolejny zwrócił się do Organów opiniujących, o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań.

Pisma z dnia 12 kwietnia 2023 r. znaki kolejno: WOO.420.273.2019.ADS.80, WOO.420.273.2019.ADS.81 i WOO.420.273.2019.ADS.82, zostały wraz z jednolitą wersją raportu przekazane do: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Ponieważ Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kole opiniował ostateczny zakres raportu i nie wniósł uwag, uzgadniając inwestycję bez wskazywania środowiskowych uwarunkowań, opinię w przedmiotowej sprawie należało uznać za aktualną.

Jednakże, z uwagi na wskazane przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu uwagi i warunki uzgodnieniowe dotyczące dokumentacji podstawowej, uznano za konieczne ponowne zwrócenie się do ww. Organu, aby ustalić aktualność wcześniejszych założeń.

O ponownym wystąpieniu do Organów, strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem z dnia 12 kwietnia 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.83, które zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Świnice

Warckie, Urzędu Gminy Grzegorzew, Urzędu Gminy Olszówka, Urzędu Miejskiego w Dąbiu, Urzędu Gminy Babiak, Urzędu Gminy Koło, Urzędu Gminy Wierzbinek, Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski, Urzędu Gminy Radziejów, Urzędu Miasta Kruszwica, Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław, Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska Łodzi, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, postanowieniem z dnia 15 maja 2023 r., znak: WOOŚ.4221.46.2023.AZi, wniósł zastrzeżenia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i jednocześnie wyraził opinię, że przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa łódzkiego wymaga uzupełnienia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 19 maja 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.85, przekazał ww. wezwanie Inwestorowi, celem rozpatrzenia i udzielenia odpowiedzi.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, opinią z dnia 23 maja 2023 r., znak: NNZ.9022.2.34.1.2023, nadesłaną w dniu 25 maja 2023 r., uzgodnił środowiskowe uwarunkowania, przy zastosowaniu następujących warunków:

1. W projekcie budowlanym:

- a. uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji substancji, ograniczenie emisji hałasu do środowiska oraz redukcji wpływu drgań wibroakustycznych, w tym zaprojektować:
 - zastosowanie podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa na całej długości linii wraz z szynami bezstykowymi;
 - budowę ekranów akustycznych o odpowiedniej efektywności ekranowania (wskazanej w raporcie o oddziaływaniu na środowisko) chroniących tereny podlegające ochronie akustycznej oraz zastosowanie amortyzatorów szynowych w miejscach gdzie realizacja ekranów akustycznych nie jest możliwa ze względów technicznych lub jest zabroniona ze względów bezpieczeństwa;
 - w zakresie drogowym przedsięwzięcia – drobnoziarniste nawierzchnie drogowe.

2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace organizować w taki sposób, aby powodować jak najmniejszą uciążliwość akustyczną i emisję zanieczyszczeń w środowisku, w tym:

- ograniczyć w obszarze zabudowanym czas pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn do pory dziennej, od godziny 6.00 do godziny 22.00, z wyłączeniem prac wymagających zachowania ciągłości robót;
- ograniczyć do minimum pracę silników spalinowych maszyn i samochodów budowy;
- ograniczyć jednoczesną pracę kilku maszyn budowlanych;
- stosować nowoczesny sprzęt budowlany sprawny technicznie;
- podczas prowadzenia prac powodujących wzmożone zapylenie, stosować rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji pyłu, tj. zraszanie dróg dojazdowych i terenu budowy, transport materiałów sypkich pod przykryciem;
- prowadzić tankowanie maszyn i urządzeń budowlanych w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne oraz wyposażyć miejsca tankowania i postoju pojazdów budowlanych w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliwa;
- wytworzone na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach, bądź szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach lub na utwardzonym podłożu, zapewniających ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
- zapewnić bezpieczne i higieniczne warunki pracy.

3. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

a. uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji substancji, ograniczenie emisji hałasu oraz oddziaływań drgań do środowiska, w tym m.in.:

- stosować podtorze o równomiernej sztywności ze stosowaniem stref przejściowych na odcinkach zmiany konstrukcji podtorza;
- stosować przekładki wibroakustyczne pomiędzy szyną a podkładem;
- prowadzić szlifowanie szyn;
- na obiektach inżynierskich stosować maty antywibracyjne;

- skutecznie zabezpieczać przyjęte do przewozu ładunki, w szczególności towary niebezpieczne zapalne, w sposób uniemożliwiający przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie i uwalnianie oraz emisję energii (np. zastosowanie plandeki, opon wagonowych);
 - b. zapewnić drożność systemu odwodnienia;
 - c. niezwłocznie usuwać ewentualne skutki poważnej awarii wywołanej np. wyciekami substancji szkodliwych dla środowiska.
4. Po realizacji przedsięwzięcia wykonać pomiary hałasu na najbliższych terenach podlegających ochronie akustycznej, w celu sprawdzenia dotrzymania standardów akustycznych w środowisku. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, podjąć dalsze działania, w tym ograniczające emisję hałasu do otoczenia i obniżające poziom hałasu do obowiązujących norm; działania polegające na utworzeniu obszarów ograniczonego użytkowania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, postanowieniem z dnia 24 maja 2023 r., znak: WOO-II.4221.9.2021.ZP.3, również wniósł zastrzeżenia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i jednocześnie wyraził opinię, że przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dla części przedsięwzięcia położonej w granicach województwa wielkopolskiego, wymaga uzupełnienia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 25 maja 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.86, przekazał ww. wezwanie Inwestorowi, celem rozpatrzenia i udzielenia odpowiedzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem z dnia 5 lipca 2023 r., znak: BD.RZŚ.4900.26.2023.SG, uzgodnił środowiskowe uwarunkowania, wskazując równocześnie następujące warunki:

1. zaplecza budowy (baza sprzętowo - materiałowa, miejsca magazynowania odpadów), organizować poza dolinami cieków, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód, nie lokalizować zapleczy budowy na terenach o płytkim zaleganiu wód podziemnych;
2. miejsca postojowe maszyn, sprzętu budowlanego oraz place magazynowe uszczelnić w taki sposób, aby zabezpieczyć przed przedostaniem się; zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych, do gruntu i wód;

3. tankowanie i naprawy pojazdów i maszyn wykonywać poza terenem budowy, w miejscach do tego przeznaczonych;
4. bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn zlokalizować poza bliskim sąsiedztwem koryt rzek i cieków oraz obszarów chronionych (tj. w odległości nie mniejszej niż 50 m);
5. wodę na cele budowlane wykorzystywać z istniejącego wodociągu, bądź dostarczać beczkowozami;
6. niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wód na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu;
7. wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska odprowadzać przy zastosowaniu odwodnienia wgłębnego, a z peronów za pomocą odwodnienia liniowego, wody opadowe z wiat siedziskowych odprowadzać do projektowanych kolektorów;
8. prace w obrębie koryt cieków oraz urządzeń wodnych (rowów melioracyjnych) prowadzić w sposób zapewniający ich swobodny przepływ oraz ograniczający zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych i zmętnienie wód;
9. nie prowadzić prac w obrębie koryt rzek i cieków zasiedlonych przez ryby i minogi w okresie ich tarła;
10. na etapie rozbiórki i budowy nowego mostu kolejowego i wiaduktu oraz przesunięcia biegu cieku Maciczny Rów, zapewnić swobodny przepływ wód;
11. przed realizacją inwestycji ustalić, czy znajduje się ona w kolizji z urządzeniami melioracji wodnych, a w przypadku występowania ww. kolizji uzgodnić ich przebudowę lub usunięcie z właściwą gminną spółką wodną lub zainteresowanymi właścicielami;
12. maksymalny zakres prac dla obiektów mostowych oraz przepustów prowadzić na długości do 15 m z każdej strony obiektu wzdłuż cieku/rzeki, na którym jest usytuowany;
13. w trakcie realizacji, zaplecze budowy wyposażyć w przenośne toalety, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe, a wytworzone ścieki wywozić do oczyszczalni ścieków;
14. ścieki socjalno - bytowe pochodzące z obiektów służących utrzymaniu linii kolejowej przedsięwzięcia odprowadzać zgodnie z możliwościami technologicznymi do systemu kanalizacji lub do zbiorników bezodpływowych;

15. zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent, bądź zanieczyszczony grunt przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów;
16. w przypadku konieczności serwisowania maszyn i sprzętu specjalistycznego, prace naprawcze wykonywać na uszczelnionym placu;
17. w przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych (np. poprzez zastosowanie igłofiltrów, ścianek pionowych/szczelnych lub drenaży), ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji, wody z odwodnienia zagospodarować w obrębie działek inwestycyjnych;
18. odwodnienie układu torowego prowadzić poprzez naturalny spływ wód po nasypie kolejowym do rowów przytorowych, a następnie do odbiorników naturalnych lub systemu kanalizacji miejskiej;
19. wody drenażowe i pochodzące z odwodnienia peronu oraz podtorza odprowadzać do istniejących lub projektowanych rowów otwartych oraz projektowanych studzienek chłonnych lub zbiorników retencyjnych;
20. odpady wytwarzane w czasie realizacji inwestycji gromadzić selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska gruntowo — wodnego.

Wnioskodawca wraz z pismem z dnia 7 lipca 2023 r., znak: IRETS2.452.2.2021.MB.57 ISW-02150-I, przedłożył Aneks 1 i Aneks 2 do jednolitej wersji raportu, które stanowią odpowiedzi na wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Całość materiałów została umieszczona na stronie internetowej Ekoportal, pod nr karty 559/2023.

Dokumenty te zostały przekazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy do Organów współuzgadniających, celem rozpatrzenia (pisma z dnia 14 lipca 2023 r., znaki kolejno: WOO.420.273.2019.ADS.91, WOO.420.273.2019.ADS.92 i WOO.420.273.2019.ADS.93).

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem dnia 2 sierpnia 2023 r., znak: BD.RZŚ.4900.26.2023.SG, podtrzymał warunki wskazane we wcześniejszej opinii.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, pismem z dnia 10 sierpnia 2023 r., znak: NNZ.9011.2.30.1.2023 (wpływ: 14 sierpnia 2023 r.), również podtrzymał wcześniejszą opinię.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, postanowieniem z dnia 16 lipca 2023 r., znak: WOOŚ.4221.80.2023.AZi, ostatecznie uzgodnił środowiskowe uwarunkowania, określając następujące warunki:

1. Przedsięwzięcie realizować pod stałym nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie w szczególności:
 - a) rozpoznanie terenowe pod kątem aktualności danych dotyczących występowania siedlisk przyrodniczych i stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych, porostów, mszaków, grzybów oraz zwierząt i ich siedlisk (przed rozpoczęciem robót, wkroczeniem sprzętu budowlanego);
 - b) udział w ustalaniu lokalizacji zaplecza budowy;
 - c) identyfikacja zagrożeń w wyniku realizacji planowanych prac dla siedlisk przyrodniczych, stanowisk chronionych gatunków roślin oraz chronionych gatunków zwierząt i ich siedlisk;
 - d) zabezpieczanie cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych roślin (np. poprzez opalikowanie i obwiedzenie taśmą);
 - e) kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych grzybów i porostów w trakcie prowadzenia robót oraz stanu ich zachowania;
 - f) kontrola placu budowy (w tym wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, rowy) w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy w miejsca o cechach siedliska, w którym występują w sposób naturalny;
 - g) nadzór nad zabezpieczeniem placu budowy przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych;
 - h) kontrola stanu ogrodzeń tymczasowych oraz weryfikacja pełnionej przez nie funkcji;
 - i) nadzór przy pracach związanych z wycinką krzewów;
 - j) kontrola krzewów przed wycinką pod kątem występowania gniazd;
 - k) kontrola terenu, w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków;
 - l) podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia cennych siedlisk lub stanowisk gatunków

chronionych do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych zgodnie z przepisami odrębnymi);

m) w razie konieczności uzyskiwanie zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do dziko występujących lub innych niż dziko występujących gatunków objętych ochroną oraz nadzór nad jego przestrzeganiem.

Czynności prowadzone w ramach nadzoru przyrodniczego powinny być dokumentowane (sporządzanie protokołów/sprawozdań zawierających zidentyfikowane zagrożenia oraz zalecenia minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze).

2. Lokalizację zapleczy budowy, baz materiałowych oraz tymczasowych nowych dróg technologicznych (dojazdowe na potrzeby budowy) zlokalizować:
 - a. poza granicami Obszaru Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej;
 - b. poza granicami obszaru specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001;
 - c. poza granicami specjalnego obszaru ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006;
 - d. w odległości do 60 m od potencjalnego miejsca rozrodu płazów oznaczonego jako siedlisko P_1 w km 227,280 - 227,400 (strona lewa) linii kolejowej 131;
 - e. w odległości zapewniającej ochronę drzew i krzewów (poza zasięgiem korony drzewa i około 1 m od krzewów).
3. Zasadnicze roboty budowlane należy prowadzić z korony torowiska.
4. Nie stosować umocnień rowów przy pomocy głębokich korytek betonowych (tzw. „korytek krakowskich”).
5. Dopuszcza się wycinkę krzewów o powierzchni maksymalnie: lewa strona linii kolejowej – 6928 m², prawa strona linii kolejowej – 7121 m². Nie dopuszcza się wycinki drzew.
6. Z uwagi na położenie odcinka linii kolejowej w granicach województwa łódzkiego w całości w granicach obszarów objętych ochroną – obszarze specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001; specjalnym obszarze ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006; Obszarze Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, wycinkę krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, tj. wyłącznie do krzewów, które faktycznie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego i widoczności.

7. Prowadzenie prac wycinkowych należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach przeprowadzenie wycinki w ww. terminie, jednakże planowana wycinka powinna dotyczyć wtedy niewielkich powierzchni krzewów oraz powinna być poprzedzona bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie zakrzewienia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać zakrzewienia pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody, zgodnie z przepisami odrębnymi.
8. Niezależnie od terminu wycinki, krzewy przeznaczone do usunięcia powinno się skontrolować w ramach nadzoru przyrodniczego tuż przed pracami wycinkowymi na obecność w ich obrębie gatunków chronionych (roślin, zwierząt, grzybów) i ich siedlisk, a w przypadku ich stwierdzenia należy uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, na podstawie przepisów odrębnych.
9. W przypadku stwierdzenia stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych, mchów i porostów, grzybów w granicy obszaru kolejowego i linii rozgraniczających planowaną inwestycję, przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia, należy uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, przy czym w pierwszej kolejności należy rozważyć przeniesienie osobników na siedlisko zastępcze. W przypadku stwierdzenia stanowisk gatunków chronionych poza obszarem realizacji przedsięwzięcia, ale na obszarze szczególnie zagrożonym zniszczeniem, przekształceniem – stanowisko należy pozostawić, zabezpieczyć/wygrodzić.
10. Potencjalne siedlisko rozrodu płazów – zbiornik wodny oznaczony symbolem P_1 w km 227,280-227,400 strona lewa LK131, na etapie realizacji w przypadku prac w jego pobliżu, należy od strony placu budowy wygrodzić za pomocą tymczasowych płotków zapobiegających przedostawaniu się zwierząt na teren budowy. Ogrodzenia ochronne powinny być szczelne na całej długości, pełne lub o oczkach nie większych niż 5x5 mm, o wysokości części nadziemnej co najmniej 40 cm (zalecana wysokość 50 cm), z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią (szczelne połączenie z podłożem) i odgięciem na zewnątrz (względem placu budowy) górnej krawędzi w formie daszku.

Zakończenia ww. ogrodzenia powinny być ukształtne na zewnątrz (zawrotka dla płazów). Po zakończeniu prac budowlanych, ogrodzenie uprzątnąć.

11. Środki ochrony roślin stosowane w celu utrzymania torowiska bez roślinności na etapie eksploatacji nie powinny stanowić zagrożenia dla lokalnej flory, przy założeniu stosowania środków zgodnie z etykietą. Ze względu na bliskość terenów wrażliwych (podmokłych) zaleca się, aby nie stosować środków ochrony roślin w granicach obszarów Natura 2000: Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 i Pradolina Bzury-Neru PLH100006.
12. Prace budowlane uciążliwe akustycznie (z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych np. prac wymagających zachowania ciągłości robót) ograniczyć do pory dziennej, tj. godz. 6.00 – 22.00.
13. W celu ograniczenia oddziaływania w zakresie zanieczyszczenia powietrza, transport materiałów sypkich prowadzić pojazdami do tego przystosowanymi, skrzynie ładunkowe przykrywać plandekami lub transportowany materiał utrzymywać w stanie wilgotności ograniczającej pylenie, zraszać potencjalne miejsca wtórnego pylenia w dni słoneczne i wietrzne.
14. Plac budowy wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych (sorbenty), a w przypadku wycieku ww. substancji, zanieczyszczenie usunąć niezwłocznie, a zużyte do neutralizacji środki przekazać uprawnionym odbiorcom.
15. Powstające na etapie realizacji odpady tymczasowo gromadzić w sposób selektywny, w wyznaczonych do tego miejscach i pojemnikach/kontenerach, odpady niebezpieczne gromadzić oddzielnie w zamykanych pojemnikach/kontenerach. Miejsca gromadzenia odpadów oznakować i zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych (w szczególności w odniesieniu do odpadów niebezpiecznych), następnie przekazywać podmiotom uprawnionym do odzysku lub unieszkodliwienia odpadów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, postanowieniem z dnia 17 sierpnia 2023 r., znak: WOO-II.4221.9.2021.ZP.4, ostatecznie uzgodnił środowiskowe uwarunkowania, określając następujące warunki:

1. Roboty budowlane, w rejonie terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić co do zasady wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Dopuszcza się prowadzenie robót budowlanych w porze nocy pod warunkiem zachowania akustycznych standardów jakości środowiska.

2. Na etapie budowy prowadzić kontrolę oddziaływania wibroakustycznego.
3. Zaplecza budowy, place postojowe, bazy materiałowo-sprzętowe, składy paliw lokalizować:
 - a. w odległości nie mniejszej niż 150 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem;
 - b. w odległości nie mniejszej niż 50 m od koryt rzek i cieków;
 - c. na terenach o niskich walorach szaty roślinnej;
 - d. poza obszarami chronionymi, a także poza terenami leśnymi, dolinami cieków naturalnych oraz miejscami występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych;
 - e. poza obrysem rzutu koron drzew;
 - f. poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią;
 - g. poza sąsiedztwem ujęć wód podziemnych.
4. Miejsca tankowania i postoju pojazdów budowlanych wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw; wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
5. Ewentualne prace naprawcze czy serwisowe maszyn i sprzętu specjalistycznego wykonywać na uszczelnionym placu.
6. Zdemontowane drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne magazynować na uszczelnionych placach składowych.
7. Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu.
8. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń.
9. Wykopy wymagające odwadniania zabezpieczać zabudową ze ścianek szczelnych.
10. Wody z odwadniania dna wykopu odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
11. Fundamenty obiektów w dolinach cieków naturalnych realizować w osłonie ze ścianek szczelnych.
12. Zabezpieczyć przed mechanicznym zniszczeniem wszystkie zidentyfikowane stanowiska mrówek objętych ochroną poprzez wygrodenienie mrowisk i oznaczenie ich tablicami informacyjnymi.

13. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego. Wycinkę drzew dziuplastych oraz drzew o pierśnicy przekraczającej 150 cm przeprowadzić pod nadzorem chiropterologicznym.
14. Przed przystąpieniem do wycinki drzew o pierśnicy przekraczającej 150 cm oraz do robót rozbiórkowych przeprowadzić kontrolę drzew, obiektów kubaturowych i obiektów inżynierskich pod kątem obecności nietoperzy. W przypadku zniszczenia siedlisk, podjąć działania kompensacyjne w postaci montażu skrzynek rozrodczych dla nietoperzy.
15. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - a. pnie drzew narażonych na uszkodzenia 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;
 - b. nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - c. podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnianiem i przemarzaniem;
 - d. nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
16. Nie ingerować w stanowisko jarzębu brekinii zlokalizowane na terenie rezerwatu przyrody Kawęczyńskie Brzęki w km około 268,850 - 269,000, po lewej stronie linii kolejowej nr 131 (LK131).
17. Prace ingerujące w koryta rzek: Ner, Orłówka, Rgilewka, Kanał Zbylczycki oraz Kanał Królewski przeprowadzić w terminie od 1 lipca do końca lutego, poza okresem tarła stwierdzonych gatunków ryb; prace te przeprowadzić z brzegu rzeki, unikając wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryta rzek.
18. Podczas rozbiórki obiektów inżynierskich zabezpieczyć cieki i rowy wypełnione wodą przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych.
19. Zapewnić stały przepływ wody umożliwiający swobodne przemieszczanie się zwierząt na każdym etapie prac we wszystkich ciekach, w których stwierdzono wodę.

20. 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 zabezpieczyć poprzez montaż tymczasowych płotków 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 płotków wykonać w kształcie litery „u”.
21. 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.
22. Dla linii kolejowej nr 131 zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne, zgodnie z danymi określonymi w tabeli 1.

Lp.	Ozn.	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu
1	1	228,405	228,565	lewa	3	0,16	Klasa A3; pochłaniający
2	2	228,433	228,601	prawa	3	0,168	Klasa A3; pochłaniający
3	3a	229,535	229,737	prawa	3	0,209	Klasa A3; pochłaniający
4	4	229,669	229,836	lewa	3	0,167	Klasa A3; pochłaniający
5	5	230,187	230,605	lewa	3	0,452	Klasa A3; pochłaniający
6	6	230,191	230,302	prawa	3	0,111	Klasa A3; pochłaniający
7	7	231,566	231,979	lewa	3	0,413	Klasa A3; pochłaniający
8	8	231,648	231,979	prawa	3	0,331	Klasa A3; pochłaniający
9	107	231,993	232,068	lewa	3	0,075	Klasa A3; pochłaniający
10	108	231,993	232,151	prawa	3	0,158	Klasa A3; pochłaniający
11	9	232,553	233,049	lewa	2,5	0,496	Klasa A3; pochłaniający
12	10	233,237	233,371	lewa	3	0,134	Klasa A3; pochłaniający
13	11	234,1	234,212	prawa	3	0,112	Klasa A3; pochłaniający
14	12	234,318	234,6	lewa	2,5	0,282	Klasa A3; pochłaniający

Lp.	Ozn.	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu
15	13a	236,19	236,32	lewa	4	0,22	Klasa A3; pochłaniający
16	14a	263,191	236,31	prawa	4	120	Klasa A3; pochłaniający
17	13b	236,365	263,41	lewa	4	0,13	Klasa A3; pochłaniający
18	14b	236,36	236,41	prawa	4	0,045	Klasa A3; pochłaniający
19	15	237,6	237,718	lewa	2,5	0,05	Klasa A3; pochłaniający
20	16	238,381	238,677	lewa	2,5	0,296	Klasa A3; pochłaniający
21	17	238,65	238,816	prawa	3	0,166	Klasa A3; pochłaniający
22	96	239,37	239,47	prawa	4	0,1	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
23	97	239,518	239,575	prawa	4	0,056	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
24	18	239,667	239,813	prawa	3	0,146	Klasa A3; pochłaniający
25	19a	240,167	240,313	lewa	3	0,146	Klasa A3; pochłaniający
26	19b	240,308	240,434	lewa	3	0,13	Klasa A3; pochłaniający
27	20	241,252	241,396	lewa	3	0,145	Klasa A3; pochłaniający
28	21	241,802	242,052	prawa	3	0,25	Klasa A3; pochłaniający
29	22	241,991	242,116	lewa	3	0,125	Klasa A3; pochłaniający
30	23	243,2	243,391	lewa	2,5	0,188	Klasa A3; pochłaniający
31	24	243,572	243,748	lewa	2	0,176	Klasa A3; pochłaniający
32	25	243,975	244,1	lewa	4	0,125	Klasa A3; pochłaniający
33	26	243,997	244,144	prawa	4	0,147	Klasa A3; pochłaniający
34	27	245,205	245,313	lewa	4	0,108	Klasa A3; pochłaniający
35	28	245,208	245,368	prawa	4	0,16	Klasa A3; pochłaniający
36	29	245,533	245,645	prawa	4	0,112	Klasa A3; pochłaniający
37	30	245,872	245,988	lewa	4	0,116	Klasa A3; pochłaniający

Lp.	Ozn.	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu
38	31	246,223	246,331	lewa	4	0,108	Klasa A3; pochlaniający
39	32	246,226	246,33	prawa	4	0,104	Klasa A3; pochlaniający
40	98	248,878	248,951	prawa	4	0,073	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
41	99	248,979	249,027	prawa	4	0,048	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
42	33a	249,612	249,7	lewa	3	0,087	Klasa A3; pochlaniający
43	33b	249,718	249,745	lewa	3	0,026	Klasa A3; pochlaniający
44	34	250,375	250,502	lewa	2,5	0,127	Klasa A3; pochlaniający
45	35	251,145	251,279	lewa	3,5	0,134	Klasa A3; pochlaniający
46	36	252,468	252,65	lewa	3	0,273	Klasa A3; pochlaniający
47	100	252,362	252,433	lewa	4	0,071	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
48	101	252,48	252,563	prawa	4	0,083	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
49	37	253,515	253,725	prawa	3	0,21	Klasa A3; pochlaniający
50	38	253,611	253,726	lewa	3	0,115	Klasa A3; pochlaniający
51	39	253,859	253,956	lewa	3	0,97	Klasa A3; pochlaniający
52	40	258,278	258,4	lewa	4	0,122	Klasa A3; pochlaniający
53	41	258,743	258,929	lewa	4	0,186	Klasa A3; pochlaniający
54	102	259,05	259,12	lewa	4	0,07	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
55	42	259,138	259,285	prawa	4	0,147	Klasa A3; pochlaniający
56	43	259,635	259,774	prawa	4	0,139	Klasa A3; pochlaniający
57	44	259,9	260,645	prawa	2,5	0,145	Klasa A3; pochlaniający
58	45a	259,901	260,04	lewa	3,5	0,139	Klasa A3; pochlaniający
59	45b	260,064	260,685	lewa	3,5	0,592	Klasa A3;

Lp.	Ozn.	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu
							pochłaniający
60	46	260,735	260,785	lewa	4	0,25	Klasa A3; pochłaniający
61	47	262,282	262,387	lewa	3	1	Klasa A3; pochłaniający
62	48	263,9	264,9	lewa	3,5	0,98	Klasa A3; pochłaniający
63	49	264,361	264,46	prawa	3,5	0,099	Klasa A3; pochłaniający
64	50	264,925	265,054	lewa	3,5	0,13	Klasa A3; pochłaniający
65	51	265,405	265,779	lewa	4	0,374	Klasa A3; pochłaniający
66	52	265,616	265,777	prawa	3	0,161	Klasa A3; pochłaniający
67	103	265,829	265,902	lewa	4	0,074	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
68	104	265,824	265,902	prawa	4	0,078	Przeźroczysty, klasa A0 lub A1; odbijający
69	53a	266,458	266,621	lewa	4	0,163	Klasa A3; pochłaniający
70	54a	266,459	266,659	prawa	4	0,191	Klasa A3; pochłaniający
71	54b	266,674	266,79	prawa	4	0,116	Klasa A3; pochłaniający
72	53b	266,645	266,79	lewa	4	0,145	Klasa A3; pochłaniający
73	55	266,977	267,165	prawa	3	0,188	Klasa A3; pochłaniający
74	56	267,966	268,086	prawa	2,5	0,12	Klasa A3; pochłaniający
75	57	269,065	269,171	prawa	3	0,106	Klasa A3; pochłaniający
76	58	269,198	269,298	lewa	3	0,1	Klasa A3; pochłaniający
77	59a	271,235	271,359	lewa	3,5	0,124	Klasa A3; pochłaniający
78	59b	271,356	271,39	lewa	3	0,057	Klasa A3; pochłaniający
79	60a	271,74	271,788	lewa	3	0,048	Klasa A3; pochłaniający
80	60b	271,783	271,871	lewa	4	0,09	Klasa A3; pochłaniający
81	61a	271,784	271,931	prawa	4	0,147	Klasa A3; pochłaniający
82	61b	271,935	272,122	prawa	4	0,191	Klasa A3;

Lp.	Ozn.	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu
							pochłaniający
83	62	271,937	272,118	lewa	4	0,189	Klasa A3; pochłaniający
84	63	272,251	272,353	prawa	4	0,102	Klasa A3; pochłaniający
85	64	272,94	273,036	prawa	2,5	0,096	Klasa A3; pochłaniający
86	65	273,116	273,204	lewa	3,5	0,088	Klasa A3; pochłaniający

Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych 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.

23. Zachować rezerwę pod ekrany akustyczne na odcinkach wymienionych w tabeli 2.

l.p.	Km od	Km do	Strona
1	230,950	231,050	prawa
2	237,100	237,300	prawa
3	238,200	238,300	lewa
4	239,200	239,400	lewa
5	241,000	241,200	lewa
6	246,700	247,100	prawa
7	247,400	247,500	prawa
8	252,550	252,700	prawa
9	257,900	258,000	lewa
10	260,200	260,300	prawa
11	270,000	270,100	prawa
12	275,600	275,750	lewa
13	276,400	276,500	prawa

24. W projekcie budowlanym na odcinku linii kolejowej nr 131, w km 265+693 – 265+893, uwzględnić absorbery szynowe.

25. Zastosować maty antywibracyjne na następujących obiektach inżynierskich:

- a. wiadukt drogowy w km 236,365;
- b. wiadukt kolejowy w km 244,048;
- c. dojście do peronu wyspowego na stacji Ponętów w km 240,360.

26. Zastosować przekładki wibroakustyczne pomiędzy szyną a podkładem.

27. Zaprojektować i wykonać przejścia dla zwierząt o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 3.

Tabela 3

Lp.	Nr linii kilometraż	Rodzaj przejścia	Typ przejścia	Minimalne wymiary obiektu
1	LK 131 227,628	Most kolejowy na rzece Ner	Przejście dla dużych zwierząt	Światło poziome: 42,5 m + 57,5 m; Światło pionowe: 4,4 m do wody średniorocznej, 3,0-3,5 m do suchych pasów; długość: 17 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 15 m i świetle pionowym 3,0-3,5 m.
2	LK 131 227,800-228,000	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów Przejście zintegrowane z budową nowej drogi równoległej po prawej stronie wzdłuż torów na odcinku od km 227,680 do km 228,900 LK131.	Przejście w przekroju prostokątnym pod torami: Szerokość: $\geq 2,0$ m Wysokość: $\geq 1,5$ m Długość: do 50 m. Przejście pod drogą zespolone z przejściem pod torami: Szerokość: $\geq 1,0$ m Wysokość: $\geq 0,75$ m
3	LK 131 228,200-228,300	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów Przejście zintegrowane z budową nowej drogi równoległej po prawej stronie wzdłuż torów na odcinku od km 227,680 do km 228,900 LK131.	Przejście w przekroju prostokątnym pod torami: Szerokość: $\geq 2,0$ m Wysokość: $\geq 1,5$ m Długość: do 50 m. Przejście pod drogą zespolone z przejściem pod torami: Szerokość: $\geq 1,0$ m Wysokość: $\geq 0,75$ m
4	LK 131 229,722	Przepust	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym)	Światło poziome: 2,0 m po obu stronach ciekim; Światło pionowe: 1,4 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 48,3 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.
5	LK 131 231,906	Most kolejowy na Dopływie z Zalesia	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym)	Światło poziome: 6,5 m; Światło pionowe: 1,0 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 12 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,0 m i świetle pionowym 1,0 m.
6	LK 131 234,091-234,283	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów	Przejście w przekroju prostokątnym: Szerokość: $\geq 1,0$ m Wysokość: $\geq 0,75$ m Długość: do 20 m.
7	LK 131 234,816	Most kolejowy na	Przejście dla płazów, małych i średnich	Światło poziome: 13,9 m + 9,0 m; Światło pionowe: 4,4 m do wody

Lp.	Nr linii kilometraż	Rodzaj przejścia	Typ przejścia	Minimalne wymiary obiektu
		rzece Orłówce	zwierząt zintegrowane z ciekim	średniorocznej, 2,5 m do półek/suchych pasów; Długość: 10 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,0 m (str. północna) i 6,0 m (str. południowa) i świetle pionowym 2,5 m.
8	LK 131 238,824	Przepust	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym)	Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekim; Światło pionowe: 1,3 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,6 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.
9	LK 131 242,839 LK 740 1,453	Przepust na Dopływie spod Grodna	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym)	Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekim; Światło pionowe: 1,8 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 27,4 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.
10	LK 131 244,546	Most kolejowy na rzece Rgilewce	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim	Światło poziome: 30,2 m; Światło pionowe: 5,0 m do wody średniorocznej, 3,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,6 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 3,0 m i świetle pionowym 3,0 m.
11	LK 131 247,920	Przepust	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim	Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekim; Światło pionowe: 1,2 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 13,2 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.
12	LK 131 249,503	Most kolejowy na ciekim Bierzwienna Długa	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim	Światło poziome: 10 m; Światło pionowe: 1,8 m do wody średniorocznej, 2,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,9 m Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,5 i 2,0 m i świetle pionowym 1,5 m.
13	LK 131 249,919	Most kolejowy na ciekim	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim	Światło poziome: 5,0 m; Światło pionowe: 2,1 m do wody średniorocznej, 1,38 m do półek/suchych pasów; Długość: 12,0 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,0 m i świetle pionowym 1,0 m.
14	LK 131 250,200-250,300	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów	Przejście w przekroju prostokątnym: Szerokość: $\geq 1,0$ m Wysokość: $\geq 0,75$ m Długość: do 20 m.

Lp.	Nr linii kilometraż	Rodzaj przejścia	Typ przejścia	Minimalne wymiary obiektu
15	LK 131 250,666	Most kolejowy na Dopływie spod Lipich Gór	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim. Obiekt zespolony z mostem pod projektowaną drogą równoległą w km 250,400-250,970 (L) LK131.	Światło poziome: 5,0 m; Światło pionowe: 1,7 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 12 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,0 m i świetle pionowym 1,0 m.
16	LK 131 250,666	Most drogowy na Dopływie spod Lipich Gór	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim. Obiekt zespolony z mostem pod linią kolejową LK131.	Światło poziome: 5,0 m; Światło pionowe: 1,4 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 7,5 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,0 m i świetle pionowym 1,0 m.
17	LK 131 259,521	Most kolejowy na Dopływie z Babiaka	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim	Światło poziome: 10,0 m; Światło pionowe: 5,2 m do wody średniorocznej, 4,36 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,4 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 2,0 m i świetle pionowym 4,0 m.
18	LK 131 263,300-263,400	Samodzielne przejście dla płazów	Przejście dla płazów	Przejście w przekroju prostokątnym: Szerokość: $\geq 1,0$ m Wysokość: $\geq 0,75$ m Długość: do 20 m.
19	LK 131 263,743	Wiadukt nad drogą polną i rowem	Przejście dla płazów i małych zwierząt zintegrowane z ciekim.	Światło poziome: 10,0 m; Światło pionowe: 5,8 m do utwardzonego dna, 5,0 m do półki/suchego pasa; Długość: 11,9 m; Strefa dostępna dla zwierząt: jednostronny suchy pas o szer. 2,0 m i świetle pionowym 4,0 m.
20	LK 131 269,446	Most kolejowy nad rzeką Noteć	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim	Światło poziome: 20,0 m; Światło pionowe: 3,4 m do wody średniorocznej, 2,8 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,4 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 3,0 m i świetle pionowym 2,8 m.
21	LK 131 272,566	Most kolejowy na cieku	Przejście dla płazów, małych i średnich zwierząt zintegrowane z ciekim (okresowo suchym)	Światło poziome: 5,0 m; Światło pionowe: 2,36 m do wody średniorocznej, 2,4 m do półek/suchych pasów; Długość: 12,0 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 1,0 m i świetle pionowym 2,0 m.

28. Półki i suche pasy dla płazów posadzić powyżej poziomu wody średniej, z zachowaniem odległości $\geq 1,0$ m od półki do spodu konstrukcji przepustu. Powierzchnię półek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Zakończenia półek połączyć szczelnie z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie małych zwierząt.
29. Wszystkie przejścia dla zwierząt wyposażyć w stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające o minimalnej długości 50 m po każdej stronie od krawędzi półki lub suchego pasa, z możliwością korekty celem dostosowania do warunków terenowych, spełniające następujące wymagania:
- zastosować ogrodzenie wkopane minimum na głębokość 10 cm w ziemię, o efektywnej wysokości części nadziemnej co najmniej 50 cm i górnej krawędzi o szerokości minimum 5 cm odgiętej na zewnątrz drogi w kierunku otaczającego terenu, pod kątem 45–90°. Ogrodzenie wykonać z pełnych prefabrykatów; dopuszcza się zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej ocynkowanej, o wielkości oczek nie większych niż 0,5 x 0,5 cm w miejscach przekraczania rowów odwodnieniowych oraz poza odcinkami sąsiadującymi z godowiskami;
 - ogrodzenie wyposażyć w stopę równoległą do podłoża (bieżnię), ułatwiającą wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ograniczającą przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną, a w przypadku ogrodzeń niepołączonych z obiektami, w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotkę;
 - ogrodzenia ochronno-naprowadzające połączyć szczelnie ze ścianami przejść dolnych i korpusem przepustów. W przypadku przekraczania otwartych rowów przez ogrodzenia przy przepustach, zastosować dodatkowe zabezpieczenia w korytach rowów, zapewniające szczelność dla płazów i odporność na uszkodzenia przez wezbrany nurt wody, bez obniżania wysokości części nadziemnej ogrodzenia.
30. Na odcinkach linii kolejowej nr 131 wymienionych poniżej, zaprojektować rozwiązania polegające na pozostawianiu szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości minimum 5 cm wraz z dodatkowym usypaniem ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa lub zastosowaniem rynien betonowych, czy stalowych, o przekroju półokrągłym, bądź prostokątnym, ułatwiających przemieszczanie małym zwierzętom:

- a. Dolina Neru w km 227,630-227,730,
 - b. km 228,000-228,200;
 - c. km 229,300-229,400;
 - d. km 231,250-231,350 oraz km 231,700-231,800;
 - e. km 233,200-233,300;
 - f. km 233,710-233,810;
 - g. km 238,450-238,550;
 - h. km 247,500-247,600;
 - i. km 249,760-249,860 oraz km 250,100-250,200;
 - j. km 263,400-263,500;
 - k. km 264,600-264,700;
 - l. km 265,100-265,200.
31. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy obejmujący: kontrolę realizacją warunków określonych w pkt.: 3 (tiret trzecie i czwarte), 12-14, 16-19, 20-21, 27-30; 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.
32. Na etapie eksploatacji przeprowadzać szlifowanie szyn.
33. Kontrolować stan techniczny ekranów akustycznych przynajmniej 2 razy w roku, a wszelkie ubytki natychmiast naprawiać.
34. Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia liniowego torowiska, drenażu peronów oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych.
35. Prace ładunkowe na placach ładunkowych i rampach prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do 22:00.
36. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
37. W zakresie oddziaływania akustycznego wykonać pomiary poziomu hałasu w środowisku, w minimum 11 przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na terenach

podlegających ochronie akustycznej, w miejscach, gdzie zaprojektowane zostały ekrany akustyczne, celem weryfikacji ich skuteczności. Pomiary hałasu wykonać w dni powszednie, tj. od poniedziałku do piątku. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić lokalizację określoną w tabeli 4.

Tabela 4

Lp.	Korelacja z nazewnictwem w raporcie	Lokalizacja (kilometraż $\pm 0,050$, strona)	Uwagi
1	-	229+750 prawa	Przy skrzyżowaniu w okolicach punktu emisji nr 12
2	D36	234+950 prawa	-
3	D41	236+400 lewa	-
4	D49	238+650 lewa	-
5	-	241+300 lewa	Na terenie z punktem emisji nr 73
6	D79	244+000 lewa	-
7	-	245+400 lewa	Na działce nr 28/12
8	D104	249+700 lewa	-
9	D112	252+650 prawa	-
10	D154	266+750 lewa	-
11	D182	276+500 lewa	-

Pomiary wykonać w miarę możliwości na granicy terenu na wysokości 1,5 m oraz na elewacji budynku w świetle okna.

Wyniki pomiarów oraz wyniki matematycznej analizy akustycznej wykonanej w programie modelującym, zgodnie z obowiązującą metodyką, odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska.

38. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Warunki zostały przeanalizowane i ujęte w sentencji niniejszej decyzji. Część z nich uległa jednak przeredagowaniu oraz rozszerzeniu, aby nie budziły wątpliwości, których etapów, czy zakresu dotyczą. Rozstrzygnięcie decyzji powinno być bowiem tak sformułowane, aby wynikało z niego w sposób nie budzący wątpliwości, jakie obowiązki zostały na stronę nałożone. Formułując treść decyzji administracyjnej każdorazowo należy pamiętać, że ma ona charakter władczy, który kształtuje prawa i obowiązki Wnioskodawcy, w związku z tym warunki muszą być w swej treści jak najbardziej jasne i precyzyjne.

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia znak: WOO.420.273.2019.ADS.96, z dnia 18 sierpnia 2023 r., poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach od 23 sierpnia do 22 września 2023 r. włącznie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 23 sierpnia do 22 września 2023 r. włącznie (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- b) Urzędu Gminy Świnice Warckie,
- c) Urzędu Gminy Grzegorzew,
- d) Urzędu Gminy Olszówka,
- e) Urzędu Miejskiego w Dąbiu,
- f) Urzędu Gminy Babiak,
- g) Urzędu Gminy Koło,
- h) Urzędu Gminy Wierzbinek,
- i) Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski,
- j) Urzędu Gminy Radziejów,
- k) Urzędu Miasta Kruszwica,
- l) Urząd Gminy Inowrocław,
- m) Urzędu Miasta Inowrocław,
- n) Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie,
- o) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu,
- p) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

W trakcie udziału społeczeństwa uwagi i wnioski wpłynęły od firmy MARBET WIL Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach (pismo z dnia 24 sierpnia 2023 r.; wpływ 30 sierpnia 2023 r). Uwaga wskazała na konieczność wynikającą z przepisów art. 75 ust. 1 i 2 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, tj.: „W trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych. Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji”.

Wnoszący uznał, iż w związku z powyższym, Inwestor zobowiązany jest wykorzystywać glebę, zielen, kruszywa mineralne oraz wodę jako zbiór elementów przyrodniczych jedynie, jeśli jest to niezbędnie konieczne. Wskazał również, że zarówno woda jak też kruszywo, są głównymi składnikami betonu i dotychczasowo była to technologia, która nie miała ekologicznych alternatyw. Wskazano również na obecnie dostępne metody wykluczające beton, niezawierające w swym składzie wody i minimalizujące zużycie kruszyw, stosując w zastępstwie odpady inne niż niebezpieczne, pochodzące z przemysłu w postaci pyłów, popiołów i żużli (w ponad połowie składu). Za przykład podano produkty Marbet Wil Sultech lub Thiocrete.

Wobec powyższego zaproponowano nałożenie na Inwestora następujących warunków:

1. W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi, wytwarzanych bez zużycia wody, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie wody.
2. W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi, wytwarzanych w ponad połowie z odpadów, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców.
3. W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji wykorzystywać odpady, materiały z recyklingu i ekologiczne, w tym poprzez pozyskiwanie materiałów spełniających wymagania tzw. gospodarki o obiegu zamkniętym, tj. produkowane z wykorzystaniem kruszyw z recyklingu i odpadów oraz charakteryzujących się możliwością ponownego wykorzystania.
4. W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych w ponad połowie z odpadów, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców.
5. W fazie realizacji stosować technologie nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, a jeśli to niemożliwe, zaopatrzenie w wodę do węzłów betoniarskich prowadzić z istniejących ujęć wód podziemnych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zważył, co następuje.

Wyjaśnić należy, iż organ działa w granicach wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jeśli więc w odniesieniu do wariantu proponowanego przez Inwestora nie zaszły okoliczności wykluczające możliwość wydania pozytywnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, określone w art. 80 ust. 2 i art. 81 ustawy, organ jest zobowiązany do określenia środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym we wniosku. Wskazania wymaga, iż na wariant przedsięwzięcia składa się nie tylko lokalizacja, ale także technologia wykorzystywana przy realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Wykonawca jest zobowiązany do przestrzegania postanowień określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia. Obowiązki wynikające z tej decyzji wymagają zaimplementowania również w dokumentacji technicznej niezbędnej w szczególności do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę. Dotyczy to również procesu produkcji betonu na placu budowy.

Odnosnie proponowanego warunku nr 1, nie istnieją takie materiały budowlane, które spełniałyby stawiane warunki dla linii kolejowej w zakresie stosowania mieszanin bezwodnych. Zasadą jest, że przy projektowaniu i budowie dąży się do stosowania mieszanek betonowych z jak najmniejszym zużyciem wody. Woda zazwyczaj pobierana jest ze studni głębinowych lub sieci wodociągowej.

Przedstawione propozycje wykorzystania technologii i rozwiązań nie są standardowo wykorzystywane przy realizacji linii kolejowych, gdzie należy przede wszystkim stosować sprawdzone rozwiązania i technologie, ze względu na konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji sieci. W niniejszej decyzji, organ po szczegółowej analizie raportu wraz z uzupełnieniami, określił warunki, jakie zobowiązany jest spełnić Wnioskodawca przy realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

Ponadto odnośnie punktu 2 należy dodatkowo wyjaśnić, że ilości takich materiałów określa szczegółowo projektant, jako ekspert posiadający w tym zakresie specjalistyczne uprawnienia. Przed użyciem należy takie mieszanki zbadać oraz zatwierdzić. Kruszywo jest podstawowym składnikiem mieszanki betonowej „sztucznego kamienia”. Częściowo w niektórych przypadkach można je uzupełnić materiałem przetworzonych betonów.

Należy również podnieść, że w uwagach firmy MARBET WIL Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach, za przykład do stosowania podano produkty Marbet Wil Sultech lub Thiocrete, objęte patentem, czyli prawem do wyłącznego korzystania z wynalazku przez określony czas, w sposób zarobkowy (przemysłowy, handlowy), na terytorium danego państwa lub państw,

przyznane przez kompetentny organ państwowy, regionalny lub międzynarodowy (np. Urząd Patentowy RP).

Wobec powyższego wykluczone jest narzucanie na Inwestora stosowania produktów określonej firmy, ograniczając prawo wyboru. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma na celu wytyczenie ram ochrony środowiska, bez faworyzowania konkretnych rozwiązań projektowych i wykonawczych. Takie działanie może naruszyć zasadę zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Organ prowadzący postępowanie nie znajduje w związku z tym uzasadnienia dla narzucenia Inwestorowi zbyt szczegółowych parametrów.

Reasumując, przedłożone uwagi, z uwagi na swój charakter i celowość, nie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W dniu 12 października 2023 r., Inwestor złożył uwagi do uzgodnienia wydanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (pismo z tego samego dnia, znak: IRETS2.452.2.2021.MR.60 ISW-02150-I). Podniesiono następujące kwestie:

1. „Pkt. 24 W projekcie budowlanym na odcinku linii kolejowej nr 131, w km 265+693 – 265+893 uwzględnić amortyzatory szynowe” – ze względu na brak możliwości technicznej ich zabudowy w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych proponujemy dodanie zapisu „z wyłączeniem zabudowy w przejazdach kolejowo-drogowych”. Ponadto, prosimy o stosowanie pojęcia „absorbery szynowe”, gdyż mają jednoznaczną konotację techniczną. Stosowane przez pojęcie „amortyzatory szynowe” nie jest jednoznaczne technicznie i może być niewłaściwie zrozumienie na etapie projektowania i wykonawstwa.
2. „Pkt. 25 „Zastosować maty antywibracyjne na następujących obiektach inżynierskich:
a) wiadukt drogowy w km 236,365; b) wiadukt kolejowy w km 244,048; c) dojście do peronu wyspowego na stacji Ponętów w km 240,360”. W obiektach drogowych nie stosuje się mat antywibracyjnych, ze względu na specyfikę nawierzchni drogowej oraz wymagane ograniczenia odkształceń nawierzchni drogowej. Maty antywibracyjne stosuje się wyłącznie w obiektach kolejowych pod tłucznem. W związku z tym nie ma możliwości zastosowania mat antywibracyjnych na wiadukcie drogowym w km 236,365. Zapis konieczny do skorygowania w decyzji – niewykonalny technicznie. Również w przypadku dojścia do peronu wyspowego na stacji Ponętów w km 240,360 nie ma możliwości zastosowania mat antywibracyjnych, ponieważ dojście nie stanowi obiektu inżynierskiego (nie jest to przejście pod torami, ale dojście w poziomie terenu) –

zapis konieczny do skorygowania w decyzji. Reasumując warunek stosowania mat antywibracyjnych powinien dotyczyć tylko wiaduktu kolejowego w km 244,048.

3. Pkt. 27. „Zaprojektować i wykonać przejścia dla zwierząt o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 3.” W przypadku 4 obiektów Organ ochrony środowiska błędnie określił szerokość obiektu (światło poziome). Poniżej przedstawiono zestawienie zapisów z tekstu jednolitego Raportu ooś oraz Postanowienia RDOŚ w Poznaniu (tutaj Inwestor przedstawił tabelę porównawczą). Powyższe zapisy dot. światła poziomego są konieczne do skorygowania w decyzji, należy przyjąć zapisy wskazane w tekście jednolitym Raportu ooś.
4. Pkt. 30 „Na odcinkach linii LK131 wymienionych poniżej zaprojektować rozwiązania polegające na pozostawianiu szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości min. 5 cm wraz z dodatkowym usypaniem ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa lub zastosowaniem rynien betonowych lub stalowych, o przekroju półokrągłym lub prostokątnym, ułatwiających przemieszczanie małym zwierzętom.
 - a. Dolina Neru w km 227,630-227,730,;
 - b. km 228,000-228,200;
 - c. km 229,300-229,400;
 - d. km 231,250-231,350 oraz km 231,700-231,800;
 - e. km 233,200-233,300;
 - f. km 233,710-233,810;
 - g. km 238,450-238,550;
 - h. km 247,500-247,600;
 - i. km 249,760-249,860 oraz km 250,100-250,200;
 - j. km 263,400-263,500;
 - k. km 264,600-264,700;
 - l. km 265,100-265,200.”

Ze względu na stosowanie, ograniczającej emisję hałasu, technologii toru bezстыkowego o bardzo długich szynach oraz ze względu na występujące, w związku ze stosowaniem tej technologii, naprężenia w torze, nie jest możliwe umieszczanie w nim jakichkolwiek rynien.

Przestrzeń między podkładami musi być wypełniona ściśle ubitym tłuczniem. W torze mogą być zlokalizowane wyłącznie przebadane elementy posiadające odpowiednie świadectwa dopuszczenia. Ponadto, wysypywanie ścieżki z drobnoziarnistego kruszywa

jest niemożliwe do wykonania, ponieważ po kilkudziesięciu przejazdach pociągu lub po podbiciu kruszywo zapadnie się w tłuczeń i dodatkowo go zanieczyści – zapis konieczny do skorygowania w decyzji, niewykonalny technicznie. Należy pozostawić jedynie zapisy o szczelinie pomiędzy stopą szyny, a górną powierzchnią warstwy tłucznia o wysokości około 5 cm.

5. Ponadto w uzasadnieniu Postanowienia RDOŚ w Poznaniu umieszczono zapis jak niżej:
„W celu zabezpieczenia sieci odwodnieniowej, w systemie odwodnienia z dróg, placów, dachów budynków, składnic oraz peronów przewiduje się budowę osadników.”
W przypadku umieszczenia powyższego zapisu w decyzji, należy usunąć fragment dotyczący wody pochodzącej z dachów, gdyż w takich przypadkach nie stosuje się osadników.

Wobec postawionych zastrzeżeń Inwestora, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 20 października 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.101, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, o odniesienie się do zagadnień poruszanych w ww. piśmie, z uwagi na fakt, iż dotyczyły one bezpośrednio warunków nałożonych przez RDOŚ w Poznaniu.

Wskazano również, iż poczynione ustalenia umożliwią dalszą procedurę zmierzającą do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, pismem z dnia 2 grudnia 2023 r., znak: WOO-II.4221.9.2021.ZP.5 (wpływ: 3 stycznia 2024 r.), wskazał, iż warunki oparte zostały na informacjach zawartych w przedłożonych dokumentach, tj. ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, nadesłanego do organu w kwietniu 2023 r. oraz jego uzupełnieniu otrzymanym w lipcu 2023 r., a następnie wyjaśnił, co następuje.

Po przeanalizowaniu uwag wskazanych przez planującego przedsięwzięcie (pismo z 12 października 2023 r., znak: IRETS2.452.2.2021.MR.60 ISW-02150-I) Organ stwierdził, co następuje:

1. W przypadku zmiany warunku zwartego w pkt 24:
 - a. w zakresie zastosowania nazwy „absorbenty szynowe” w zastępstwie za „amortyzatory szynowe”, nie ma to wpływu na oddziaływanie przedsięwzięcia, gdyż jest to jedynie zmiana zapisu związana z korelacją z pojęciami technicznymi niezbędnymi do właściwego zaprojektowania elementów infrastruktury. Zatem zmiana ta może być dokonana bez dodatkowych analiz.

- b. W zakresie zmiany ww. warunku poprzez dodanie zapisu „z wyłączeniem zabudowy w przejazdach kolejowo-drogowych” informuję, iż warunek został sformułowany wprost z zapisów zawartych w tabeli 8-3 raportu i nie ma w dokumentacji wskazanych wyłączeń. Jednocześnie, jak wskazał inwestor, brak możliwości technicznych/technologicznych jednoznacznie wyklucza możliwość wykonania absorbentów szynowych na przejazdach kolejowych. Zatem warunek w pierwotnej formie jest niewykonalny, co przemawia za koniecznością jego dookreślenia.
2. W przypadku zmiany warunku zawartego w pkt 25 w zakresie wyłączenia wiaduktu drogowego w km 236,365, z konieczności zastosowania mat antywibracyjnych informuję, że warunek został sformułowany na podstawie zapisów raportu, cyt.: „W celu obniżenia przenoszenia drgań na etapie eksploatacji na obiektach inżynierskich przewiduje się zastosowanie mat antywibracyjnych”. W opracowaniu nie zostało dookreślone, jakie obiekty inżynierskie mają być wyposażone w ww. maty. Zgodnie z wyjaśnieniami podmiotu planującego przedsięwzięcie, cyt.: „W obiektach drogowych nie stosuje się mat antywibracyjnych ze względu na specyfikę nawierzchni drogowej oraz wymagane ograniczenia odkształceń nawierzchni drogowej. Maty antywibracyjne stosuje się wyłącznie w obiektach kolejowych pod tłoczniem. W związku z tym nie ma możliwości zastosowania mat antywibracyjnych na wiadukcie drogowym w km 236,365”. Zatem warunek w pierwotnej formie jest niewykonalny, co przemawia za koniecznością jego doprecyzowania.
3. W przypadku zmiany warunku zawartego w pkt 27 brzmienie zaproponowanego warunku jest zgodne z myślą tutejszego organu, poza zapisem „około” w odniesieniu do parametrów związanych ze światłem pionowym obiektu w strefie dostępnej dla zwierząt. Wskazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wartości są minimalnymi parametrami i te zapisy należy zachować w takiej formie.
4. W przypadku zmiany warunku zawartego w pkt 30 ze względu na techniczną niewykonalność warunku należy go zmienić.
5. W przypadku opisu związanego z odwodnieniem informuję, że zapisy w opinii organu są tożsame z zapisami raportu oraz powtórzone w jego uzupełnieniu. Nie ma jednoznacznych podstaw do zmian w tym zakresie.

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zaznaczył, iż jest w niniejszym postępowaniu jedynie organem opiniującym, którego stanowisko nie jest wiążące dla organu prowadzącego postępowanie.

W odpowiedzi na powyższe, Inwestor pismem z dnia 18 stycznia 2024 r., znak: IRRK2/9/4.2233.2.2024.ISW-02150-I, zajął następujące stanowisko.

1. W przypadku zmiany warunku zawartego w pkt 24:
 - a. Zgodnie ze stanowiskiem RDOŚ w Poznaniu, zmiana zapisu z „amortyzatory szynowe” na „absorbery szynowe” nie ma wpływu na oddziaływanie przedsięwzięcia, gdyż jest to jedynie zmiana zapisu związana z korelacją z pojęciami technicznymi niezbędnymi do właściwego zaprojektowania elementów infrastruktury. W związku z powyższym prosimy RDOŚ Bydgoszcz o uwzględnienie tej zmiany w warunkach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
 - b. „Pkt. 24 W projekcie budowlanym na odcinku linii kolejowej nr 131, w km 265+693 – 265+893 uwzględnić amortyzatory szynowe” – pozostawiamy zapis warunku bez wyłączenia przejazdu z lokalizacji absorberów szynowych. Na przejeździe zamontowane zostaną płyty przejazdowe np. typu „Miroslaw Ujski”, w którym szyna będzie dociśnięta do podłoża betonową, zbrojoną płytą a nade wszystko izolowana gumowymi izolatorami. Rozwiązanie to skutkować będzie przejściem energii drgań samej szyny przez izolatory i w konsekwencji ograniczenie ich oddziaływania akustycznego. Rozwiązanie to skutkować będzie uzyskaniem efektu analogicznego jak stosowanie absorberów szynowych. Rozwiązanie to nie wpłynie na zmianę warunków akustycznych w rejonie przejazdu.
2. W przypadku zmiany warunku zawartego w pkt 25:

Wyjaśniamy, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko posługiwano się terminologią wynikającą z prawa budowlanego, zgodnie z którym:

 - a. obiekty inżynierskie to obiekty kolejowe zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r., nr 151, poz. 987),
 - b. obiekty inżynierskie to obiekty drogowe zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych
 - c. dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518).

Wobec czego w tekście jednolitym raportu ooś cyt.: „W celu obniżenia przenoszenia drgań na etapie eksploatacji na obiektach inżynieryjnych przewiduje się zastosowanie mat antywibracyjnych” zapis dotyczy wyłącznie obiektów kolejowych, a nie dotyczy obiektów drogowych.

W związku z powyższym prosimy o korektę warunku postanowienia RDOŚ w Poznaniu. Warunek stosowania mat antywibracyjnych powinien dotyczyć tylko wiaduktu kolejowego w km 244,048, a nie wiaduktu drogowego, na którym stosowania takich mat nie przewidywano ani nie poddawano ocenie, gdyż na tych obiektach nie stosuje się mat antywibracyjnych ze względów technicznych (brak możliwości zabudowy).

3. W przypadku zmiany warunku pkt. 27. „Zaprojektować i wykonać przejścia dla zwierząt o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 3.”

Tabela nr 3 w pkt. 27 Postanowienia RDOŚ w Poznaniu zawierała 21 obiektów określających wymogi dla przejść dla zwierząt.

W przypadku 4 obiektów (tabela dołączona do pisma), warunki określone w opinii wyrażonej postanowieniem są odmienne od opisu zamieszczonego w Raporcie ooś. Prosimy o skorygowanie treści zawartej w opinii i charakteryzowanie obiektów zgodnie z tekstem ujednoliconym raportu (patrz tabela poniżej).

Charakterystyka obiektu wyrażona w opinii cyt. „Światło poziome: 2,0 m po obu stronach cieku”, nie odpowiada charakterystyce planowanego obiektu, którego światło poziome będzie wynosić cyt. „Światło poziome: 2 x ok. 2,0 m” – dot. lp.4 w poniższej tabeli.

Charakterystyka obiektu wyrażona w opinii cyt. „Światło poziome: 1,5 m po obu stronach cieku”, nie odpowiada charakterystyce planowanego obiektu, którego światło poziome będzie wynosić cyt. „Światło poziome: 2 x ok. 1,5 m” – dot. lp.8 i lp. 11 w poniższej tabeli.

Poniżej przedstawiono zestawienie zapisów Raportu ooś oraz Postanowienia RDOŚ w Poznaniu prezentujące różnice między opinią RDOŚ a Raportem ooś (tekst podkreślony).

Tabela 1 Zestawienie zapisów Raportu ooś i Postanowienia RDOŚ w Poznaniu

Lp. z Tabeli 3 Post. RDOŚ w Poznaniu	Obiekt km	Tekst jednolity Raportu ooś oraz Aneks nr 2 do tekstu jednolitego Raportu ooś	Postanowienie RDOŚ w Poznaniu
4	Przepust 229,722:	„Światło poziome: 2 x ok. 2,0 m (zwiększenie światła ze względu na dostosowanie do funkcji przejścia dla zwierząt, strefa dostępna dla zwierząt: 2 x 0,5m) Światło pionowe: ok. 1,4 m – do wody średniorocznej, ok. 1,0 m – do półki przełazowej/suchego pasa (strefa dostępna dla zwierząt) Długość poprzecznie do torów: 48,3 m”	„Światło poziome: 2,0 m po obu stronach ciekłu; Światło pionowe: 1,4 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 48,3 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.”
8	Przepust 238,824:	„Światło poziome: 2 x ok. 1,5m (strefa dostępna dla zwierząt: 2 x 0,5m) Światło pionowe: ok. 1,3 m – do wody średniorocznej, ok. 1,0 m – do półki gruntowej (strefa dostępna dla zwierząt) Długość poprzecznie do torów: ok. 11,6 m”	„Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekłu; Światło pionowe: 1,3 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 11,6 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.”
9	Przepust 242,839	Zgodnie z tekstem jednolitym Raportu ooś z 31.03.2023r. w tabeli 14-25 określono „Światło poziome: ok. 2 m” – niestety w Aneksie nr 2 do tekstu jednolitego Raportu ooś omyłkowo- błędnie określono „Światło poziome: 2 x ok. 1,5m” (strefa dostępna dla zwierząt: 2 x 0,5m) Światło pionowe: ok. 1,8 m – do wody średniorocznej ok. 1,0 m – do półki gruntowej (strefa dostępna dla zwierząt)	„Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekłu; Światło pionowe: 1,8 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 27,4 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.”

		Długość poprzecznie do torów: ok. 27,4 m”	
11	Przepust 247,920	„ <u>Światło poziome: ok. 2 x ok. 1,5 m</u> (strefa dostępna dla zwierząt: 2 x 0,5m) Światło pionowe: ok. 1,2 m – do wody średniorocznej ok. 1,0 m – do półki przełazowej/suchego pasa (strefa dostępna dla zwierząt) Długość poprzecznie do torów: ok. 13,2 m”	„ <u>Światło poziome: 1,5 m po obu stronach ciekłu;</u> Światło pionowe: 1,2 m do wody średniorocznej, 1,0 m do półek/suchych pasów; Długość: 13,2 m; Strefa dostępna dla zwierząt: obustronne suche pasy o szer. 0,5 m i świetle pionowym 1,0 m.”

Wnioskodawca przewiduje budowę obiektów charakteryzujących się następującymi rozwiązaniami:

- a) Przepust w km 229,722: W miejscu istniejącego obiektu zaprojektowano nowy przepust dwuotorowy o świetle poziomym 2,00 + 2,00 m oraz świetle pionowym 1,50 m i długości 48,30 m. Obiekt wyposażono w obustronne suche półki o szerokości 0,50 m i świetle nad półkami 1,00 m. Woda płynie całą szerokością przepustu. Światło pionowe do poziomu wody średniej wynosi 1,40 m. Zaprojektowany obiekt jest zgodny z zapisami Raportu ooś. W związku z powyższym prosimy o skorygowanie zapisu do postaci: „Światło poziome: 2 x 2,0 m”.
- b) Przepust w km 238,824: W projekcie pozostawiono istniejący przepust dwuotorowy o świetle poziomym 1,50 + 1,50 m oraz świetle pionowym 1,50 m i długości 11,59 m. Obiekt wyposażono w obustronne suche półki o szerokości 0,50 m i świetle nad półkami ok. 1,00 m. Woda płynie całą szerokością przepustu. Światło pionowe do poziomu wody średniej wynosi 1,31 m. Zaprojektowany obiekt jest zgodny z zapisami Raportu ooś. W związku z powyższym prosimy o skorygowanie zapisu do postaci: „Światło poziome: 2 x 1,5 m”.
- c) Przepust w km 242,839: W miejscu istniejącego obiektu zaprojektowano przepust jednootorowy o świetle poziomym 2,00 m oraz świetle pionowym 2,00 m i długości 27,40 m. Obiekt wyposażono w obustronne suche półki o szerokości 0,50 m i świetle nad półkami 1,00 m. Woda płynie całą szerokością przepustu. Światło pionowe do poziomu wody

średniej wynosi 1,80 m. Zaprojektowany obiekt jest zgodny z zapisami Raportu ooś (w zakresie światła poziomego w Aneksie nr 2 do tekstu jednolitego Raportu ooś wystąpiła omyłka pisarska – zgodnie z zapisami w tekście jednolitym Raportu ooś z 31.03.2023r. w tabeli 14-25 określono „Światło poziome: ok. 2 m”). W związku z powyższym prosimy o skorygowanie zapisu do postaci: „Światło poziome: 2,0 m”.

- d) Przepust w km 247,920: W miejscu istniejącego obiektu zaprojektowano przepust dwuotworowy o świetle poziomym 1,50 + 1,50 m oraz świetle pionowym 1,50 m i długości 13,20 m. Obiekt wyposażono w obustronne suche półki o szerokości 0,50 m i świetle nad półkami ok. 1,00 m. Woda płynie całą szerokością przepustu. Światło pionowe do poziomu wody średniej wynosi 1,22 m. Zaprojektowany obiekt jest zgodny z zapisami Raportu ooś. W związku z powyższym prosimy o skorygowanie zapisu do postaci: „Światło poziome: 2 x 1,5 m”.

4. W przypadku zmiany warunku zawartego w pkt 30:

Zgodnie z zapisami tekstu jednolitego Raportu ooś Inwestor cyt. „przewidział zastosowanie rozwiązania konstrukcyjnego torowiska w postaci rynienek (szczelin/przestrzeni), o świetle pionowym ok. 5 cm z tolerancją +/-30 %. Powyżej scharakteryzowane rynienki zlokalizowane będą pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia prostopadle do torów.” Pod pojęciem rynienek wskazano na szczelinę lub przestrzeń pod stopą szyny. W tekście jednolitym Raportu ooś nie zamieszczono żadnych informacji o materiale rynienek (szczelin/przestrzeni), ani o technicznej możliwości cyt. „usypania ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa lub zastosowania rynien betonowych lub stalowych, o przekroju półokrągłym lub prostokątnym”. Wysypywanie ścieżki z drobnoziarnistego kruszywa lub zastosowanie rynien betonowych lub stalowych jest technicznie niewykonalne, gdyż po tzw. podbiciu toru, które jest wykonywane cyklicznie, kruszywo drobnoziarniste zapadnie się w tłuczeń a rynny betonowe lub stalowe zostaną zniszczone przez urządzenie zagęszczające podbudowę toru (podbijarkę). Ponadto rozwiązanie takie, ze względu na zanieczyszczenie tłucznia będzie powodowało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ze względu na techniczną niewykonalność powyższego warunku należy go zmienić zgodnie z tekstem Raportu. Inwestor wyjaśnia, że warunek pkt 30 zostanie spełniony poprzez rozwiązanie „... polegające na pozostawianiu szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią

warstwy tłucznia o wysokości min. 5 cm”. W związku z powyższym podtrzymujemy prośbę o korektę warunku wyrażonego w opinii RDOŚ w Poznaniu.

5. W przypadku opisu w uzasadnieniu Postanowienia RDOŚ w Poznaniu w zakresie odwodnienia: „W celu zabezpieczenia sieci odwodnieniowej, w systemie odwodnienia z dróg, placów, dachów budynków, składnic oraz peronów przewiduje się budowę osadników.”

Inwestor wycofuje swoją uwagę, pozostawiamy zapis bez zmian.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 5 lutego 2024 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie znak: WOO.420.273.2019.ADS.106, zamieszczono w biuletynie informacji publicznej, na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Świnice Warckie, Urzędu Gminy Grzegorzew, Urzędu Gminy Olszówka, Urzędu Miejskiego w Dąbiu, Urzędu Gminy Babiak, Urzędu Gminy Koło, Urzędu Gminy Wierzbinek, Urzędu Miasta i Gminy Piotrków Kujawski, Urzędu Gminy Radziejów, Urzędu Miasta Kruszwica, Urzędu Gminy Inowrocław, Urzędu Miasta Inowrocław, Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu prac modernizacyjnych w ciągu C-E 65, na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław.

W ramach zadania planuje się kompleksową wymianę nawierzchni torowej torów głównych zasadniczych i dodatkowych oraz (w niezbędnym zakresie) wymianę nawierzchni torowej w torach bocznych.

Ponadto, przewidziano wymianę całej nawierzchni torowej (szyny, podkłady, podsypka tłuczniowa) wraz z zabudową warstwy ochronnej i geowłókniny separującej, a także ze wzmocnieniem podtorza (stosowanie wzmocnień wgłębnych, stabilizacji, dogęszczania i wymiany gruntów) w niezbędnym zakresie umożliwiającym bezpieczne użytkowanie linii kolejowych przy założonych parametrach ruchowych.

Obecnie linia nr 131 na analizowanym odcinku ma znaczenie państwowe, jest siecią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną. Należy jednocześnie do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), objętej umową AGTC. Na linii prowadzony jest ruch pasażerski oraz towarowy.

Zadanie na terenie województwa wielkopolskiego przecina:

- a) granice złoża węgla brunatnego Dęby Szlacheckie, od km 251+706 do km 252+378, od km 252+468 do km 254+043, od km 254+110 do km 254+230, od km 254+980 do km 256+330, od km 256+998 do km 258+438 linii kolejowej nr 131;
- b) tereny górnicze Tomisławice, od km 270+605 do km 275+110 linii kolejowej nr 131 (koniec odcinka na terenie województwa wielkopolskiego, teren górniczy znajduje się również na terenie województwa kujawsko-pomorskiego).

W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejących linii kolejowych, nie przewiduje się jego wpływu na dostępność do złóż kopalin.

Linie kolejowe z zakresu przedsięwzięcia na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew przecinają m.in. rzekę Ner w km 227+628, rzekę Orłówkę w km 234+816, rzekę Rgilewka w km 244+546 i rzekę Noteć w km 269+446, 14 mniejszych cieków, 5 kanałów oraz 50 rowów. Linie kolejowe nr 737 i 809 nie przecinają żadnych cieków, natomiast pozostałe linie kolejowe przecinają łącznie w 70 punktach inne mniejsze cieki.

W zasięgu 150 m od osi linii kolejowych z zakresu przedsięwzięcia na analizowanych odcinkach stwierdzono łącznie 76 zbiorników wodnych. W rejonie linii kolejowych nr 544, 737, 809 i 740 nie zidentyfikowano zbiorników wodnych w odległości mniejszej lub równej 150 m.

Linia kolejowa nr 131 znajduje się częściowo w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, na jej początkowym odcinku w obrębie rzeki Ner oraz w okolicy przecięcia Kanału Bachorze i Kanału Bachorze Małe oraz Kanału Zbylczyckiego.

W rejonie linii kolejowych nr 544, 740, 737, 809 i 741 nie występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszary narażone na ryzyko powodzi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych nr: 143 - Subzbiornik Inowrocław – Gniezno oraz 144 - Dolina Kopalna Wielkopolska.

Linie kolejowej nr 544, 740, 737 i 809 znajdują się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Zgodnie z dokumentacją geologiczno-inżynierską, trasa analizowanych linii kolejowych przebiega przez następujące arkusze mapy hydrogeologicznej Polski: Dąbie, Kłodawa, Koło, Sompolno, Radziejów, Piotrków Kujawski, Inowrocław oraz Pakość.

Wody o charakterze użytkowym występują przede wszystkim jako piętra kredowe oraz czwartorzędowe.

W początkowym odcinku (od km 226+750) analizowana linia kolejowa nr 131 przebiega przez jednostkę hydrogeologiczną 5 ab Cr3 II, w której piętro wodonośne stanowią osady kredy górnej, nieposiadające izolacji lub jest ona słaba, o zasobach jednostkowych dyspozycyjnych wynoszących od 100-200 m³/dobę x km². Wydajność potencjalna studni wierconej w tym rejonie wynosi około 50 – 70 m³/h.

Od kilometra około 228+600 linia kolejowa nr 131 wkracza w jednostkę 1 b Cr3 II, stanowiącą górnokredowe piętro wodonośne, o słabej izolacji. Hydroizohipsa głównego użytkowego poziomu wodonośnego wynosi około 95 m n.p.m. Zasoby jednostkowe dyspozycyjne wynoszą od 100-200 m³/dobę x km², a wydajność potencjalna studni wierconej w tym rejonie wynosi około >120 m³/h. W rejonie terenu górniczego Tomisławice jakość wody podziemnej tego poziomu jest zła i wymaga skomplikowanego uzdatniania.

Kolejną jednostką hydrogeologiczną, przez którą przebiega trasa linii kolejowej nr 131 (od km ok 236+900), jest jednostka 5 a Q-Cr III, o słabej izolacji i zasobach dyspozycyjnych jednostkowych 200-300 m³/dobę x km². W km 247+400 trasa wchodzi na obszar jednostki 4 Q / ab Cr II, gdzie użytkowe piętro wodonośne znajduje się w osadach czwartorzędowych, natomiast główne użytkowe piętro wodonośne stanowią osady kredowe, o braku lub słabej izolacji, o zasobach dyspozycyjnych jednostkowych 100-200 m³/dobę x km².

Następnie, od km około 250+700 linia kolejowa nr 131 znajduje się w obrębie jednostek nr 1 oraz 3, w których występują czwartorzędowe i trzeciorzędowe piętro wodonośne, natomiast główny użytkowy poziom wodonośny stanowią utwory kredowe, o zróżnicowanej izolacji i zasobach dyspozycyjnych jednostkowych wynoszących 100-200 m³/dobę x km².

Dopiero w rejonie km 272+600 linia kolejowa nr 131 przebiega przez jednostkę nr 1 Q/Tr / bc Cr I, o zasobach dyspozycyjnych jednostkowych <100 m³/dobę x km², czwartorzędowym i trzeciorzędowym użytkowym piętrze wodonośnym. Głównym użytkowym piętrzem wodonośnym na tym obszarze jest piętro kredowe.

Linie nr 544 i 740 stanowią łącznice pomiędzy liniami 131 i 3. Połączenie to umożliwiają dwie jednotorowe łącznice z posterunku Zamków do stacji Ponętów i posterunku Borysławice. Dzięki nim możliwa jest jazda na wschód i północ magistrali, bez zmiany czoła pociągu.

Po stronie zachodniej znajdują się podobne połączenia obsługiwane ze stacji Barłogi liniami nr 737 oraz 809.

Linia kolejowa nr 741 łączy przystanek odgałęźny Mimowola i stację Jaksice. Pozwala ona na ominięcie stacji Inowrocław przez pociągi towarowe oraz pasażerskie, w tym pospieszne i ekspresowe.

Linie kolejowe nr 544, 740 są liniami jednotorowymi, zelektryfikowanymi, na których prędkości wynoszą odpowiednio:

- a) dla linii kolejowej nr 544:
 - od ok 0+000 do km 0+350 – 60 km/h,
 - od km 0+350 – do km 1+144 – 50 km/h.

- b) dla linii kolejowej nr 740: 60 km/h.

Linia kolejowa nr 741 jest linią dwutorową, zelektryfikowaną. Prędkość maksymalna na całej linii wynosi 80 km/h dla pociągów towarowych oraz 100 km/h dla pociągów pasażerskich.

Linia kolejowa nr 737 jest linią jednotorową, zelektryfikowaną. Prędkość maksymalna na całej linii wynosi 50 km/h.

Linia kolejowa nr 809 jest linią jednotorową, zelektryfikowaną. Prędkość maksymalna na całej linii wynosi 60 km/h.

Obszar doliny rzeki Ner jest wrażliwy ze względu na teren zagrożony powodzią:

- a) zasięg powodzi 10-letniej na odcinku w km 227+587-227+665 linii kolejowej nr 131 oraz w sąsiedztwie odcinka 226+750 – 228+370 linii kolejowej nr 131,
- b) zasięg powodzi 100-letniej na odcinku w km 227+587-227+665 linii kolejowej nr 131 oraz w sąsiedztwie 226+750 – 228+400 linii kolejowej nr 131.

Obszar w obrębie Kanału Bachorze i Kanału Bachorze Małe jest wrażliwy ze względu na teren zagrożony powodzią - zasięg powodzi 100-letniej na odcinku w km 306+644 – 306+647 linii kolejowej nr 131 oraz w sąsiedztwie 306+200 – 306+370 linii kolejowej nr 131.

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

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

Celem przedstawionego w raporcie wariantowania jest niedopuszczenie do podjęcia działalności mogącej negatywnie oddziaływać na środowisko. Skuteczność działań prewencyjnych w indywidualnej ocenie konkretnego przedsięwzięcia wynika w dużej mierze z jakości opracowywanych wariantów. Zasada prewencji w ocenie oddziaływania na środowisko wymaga stosowania odpowiednich rozwiązań technicznych i technologicznych, które powinny się znaleźć w opisie wariantów.

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

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

W przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia, przedmiotowe linie kolejowe będą ulegać degradacji.

Skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia:

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

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

- I. Wariant wybrany przez Inwestora ($W_{wybrany}$) - ze względu na znaczenie linii dla systemu transportowego Polski i Europy, konieczne jest zapewnienie pełnej przejezdności ciągu linii C-E 65. Jak wynika z analizy stanu istniejącego infrastruktury kolejowej, nawierzchnia torowa oraz perony są wyeksploatowane, zatem dla osiągnięcia

parametrów ruchu właściwych dla linii magistralnej wymagają modernizacji. Biorąc pod uwagę aktualny stan techniczny analizowanego odcinka, remontu, przebudowy lub budowy wymagają elementy infrastruktury kolejowej, takie jak: nawierzchnia, podtorze i odwodnienie, niektóre obiekty inżynieryjne, obiekty kubaturowe, systemy telekomunikacyjne, system sterowania ruchem kolejowym, energetyka nietrakcyjna oraz elektroenergetyka. Ponadto, w ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej. W związku z realizacją przedsięwzięcia usunięcia będą wymagać istniejące kolizje z infrastrukturą obcą.

Ogólne założenia dla wariantu wybranego przez Inwestora:

1. nawierzchnia torowa klasy 1 dla torów głównych zasadniczych, klasy 1 dla torów głównych dodatkowych dla prędkości $V = 80$ km/h i klasy 2 dla torów głównych dodatkowych dla prędkości $V = 60$ km/h oraz klasy 4 dla torów bocznych,
2. wzmocnienie podtorza w miejscach, które będą wynikać z przeprowadzonych badań geotechnicznych,
3. budowa, oczyszczenie oraz udrożnienie rowów na szlaku,
4. wykonanie/udrożnienie odwodnienia liniowego na stacjach,
5. w obrębie stacji zoptymalizowana przebudowa układu torowego, z dostosowaniem do wymaganej prędkości oraz przebudowa peronów,
6. regulacja toru w planie i profilu,
7. rozstaw torów na szlaku przyjęto 4 m,
8. rozjazdy na podrozjazdnicach strunobetonowych oraz drewnianych,
9. w zakresie przejazdów - podniesienie kategorii przejazdowej w wypadku niespełnienia warunków technicznych odpowiadających obecnej kategorii przejazdu oraz przeprowadzenie koniecznych prac naprawczych i prac zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych z likwidacją części przejazdów lub ich zastąpieniem obiektami inżynieryjnymi – przewiduje się przebudowę 56 przejazdów oraz likwidację 30 przejazdów,
10. budowa dojeżdż do peronów oraz dróg dojazdowych,
11. w zakresie ramp i placów ładunkowych - przebudowa 4 ramp i 6 placów,
12. w zakresie obiektów inżynieryjnych: remont 14 przepustów, rozbudowa 2 przepustów, rozbiórka i budowa 32 przepustów, rozbiórka i budowa 19 mostów kolejowych, rozbiórka i budowa 10 wiaduktów kolejowych, rozbiórka i budowa 4 wiaduktów drogowych, budowa 1 mostu kolejowego, budowa 2 wiaduktów kolejowych, budowa 4 wiaduktów drogowych, budowa 2 przejść pod torami,

- rozbiórka 5 przepustów, rozbiórka 1 mostu kolejowego, rozbiórka 2 wiaduktów kolejowych, rozbiórka 4 wiaduktów drogowych,
13. w zakresie obiektów kubaturowych: utrata funkcji 9 obiektów, rozbiórka 18 obiektów i budowa 10 nowych obiektów (9 budynków „Nastawni” i 1 garaż drezyn),
 14. w zakresie SRK - zabudowa nowych urządzeń zewnętrznych oraz wewnętrznych sterowania ruchem kolejowym. Urządzenia stacyjne zostaną wyposażone w systemy komputerowe,
 15. w zakresie sieci trakcyjnej - całkowita wymiana istniejącej sieci trakcyjnej na nową wraz z konstrukcjami wsporczymi oraz sterowania łącznikami,
 16. w zakresie LPN - budowa nowych stacji transformatorowych oraz zwiększenie mocy istniejących w miejscach wynikających z przebudowy układu torowego, a także zmian w układzie zasilania elektroenergetyki nietrakcyjnej. Przewiduje się usunięcie kolizji LPN z nowym układem torowym,
 17. w zakresie elektroenergetyki – przebudowa i budowa urządzeń oświetlenia terenów zewnętrznych (w tym przejazdów, rozjazdów, peronów, placów ładunkowych, dróg itp), przebudowa i budowa urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, przebudowa i budowa zasilania oraz usunięcie wszystkich kolizji,
 18. w zakresie systemu komunikacji radiowej – budowa systemu GSM-R (objęte osobnym kontraktem),
 19. system monitoringu wizyjnego na wszystkich peronach na stacjach kolejowych,
 20. w zakresie systemów dynamicznej informacji podróżnych - wyposażenie wszystkich stacji w urządzenia zegarowe, nagłaśniające i informacji wizualnej,
 21. system TV-u na przejazdach drogowo-kolejowych kategorii A i B oraz na przejazdach innej kategorii, ale wyposażonych w urządzenia sterowania i bezpieczeństwa kat. A i B,
 22. przebudowa odcinków linii kolejowych nr 737 oraz nr 809,
 23. w ramach linii kolejowej nr 544 i nr 740 - prace modernizacyjne dążące do zwiększenia obowiązujących prędkości wraz z wymianą istniejącej nawierzchni kolejowej i wzmocnieniem podtorza oraz wymianą pozostałego wyposażenia linii kolejowej:
 - a) dla linii kolejowej nr 544 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych,

- b) dla linii kolejowej nr 740 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych,
24. w ramach linii kolejowej nr 809 i nr 737 - prace modernizacyjne tylko na części długości linii, dążące do zwiększenia obowiązujących prędkości wraz z wymianą istniejącej nawierzchni kolejowej i wzmocnieniem podtorza oraz wymianą pozostałego wyposażenia linii kolejowej:
- a) dla linii kolejowej nr 737 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych,
 - b) dla linii kolejowej nr 809 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych,
25. w zakresie linii kolejowej nr 131 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
- a) dla pociągów pasażerskich od początku opracowania do km 316+000 – 140 km/h z dostosowaniem geometrii do 160 km/h,
 - b) dla pociągów pasażerskich dla odcinka od km 326+100 do granicy opracowania - 200 km/h,
 - c) dla pociągów towarowych – 120 km/h,
26. dla linii kolejowej nr 741 zakłada się osiągnięcie prędkości maksymalnej dla:
- a) pociągów pasażerskich:
 - 120 km/h dla odcinka od posterunku odgałęźnego Mimowola do stacji Jaksice (włącznie),
 - 160 km/h dla odcinka od stacji Jaksice do końca opracowania,
 - b) pociągów towarowych – 120 km/h.

II. Wariant alternatywny (W_a) – ogólne założenia:

1. nawierzchnia torowa klasy 1 dla torów głównych zasadniczych, klasy 1 dla torów głównych dodatkowych dla prędkości $V = 80$ km/h i klasy 2 dla torów głównych dodatkowych dla prędkości $V = 60$ km/h oraz klasy 4 dla torów bocznych,
2. wzmocnienie podtorza w miejscach, które będą wynikać z przeprowadzonych badań geotechnicznych,
3. oczyszczenie oraz udroźnienie rowów na szlaku,
4. wykonanie/udroźnienie odwodnienia liniowego na stacjach,
5. w obrębie stacji zoptymalizowana przebudowa układu torowego, z dostosowaniem do wymaganej prędkości oraz przebudowa peronów,
6. regulacja toru w planie i profilu,
7. rozstaw torów na szlaku przyjęto 4 m,

8. projektowane rozjazdy zwyczajne na podrozjazdnicach strunobetonowych oraz rozjazdy R_{kpd} na podkładach drewnianych,
9. w zakresie przejazdów - podniesienie kategorii przejazdowej w sytuacji niespełnienia warunków technicznych odpowiadających obecnej kategorii przejazdu oraz przeprowadzenie koniecznych prac naprawczych i prac zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych – przebudowa 30 przejazdów oraz likwidację 30 przejazdów,
10. nie przewiduje się budowy dojeżdż do peronów oraz dróg dojazdowych,
11. w zakresie ramp i placów ładunkowych - przebudowa 3 ramp i 5 placów,
12. w zakresie obiektów inżynierskich: remont 29 przepustów, rozbiórka i budowa 20 przepustów, remont 6 mostów kolejowych, remont 2 wiaduktów kolejowych, rozbiórka i budowa 13 mostów kolejowych, rozbiórka i budowa 9 wiaduktów kolejowych, budowa 2 wiaduktów drogowych, budowa 2 przejść pod torami, budowa 1 tunelu,
13. w zakresie obiektów kubaturowych - rozbiórka 12 obiektów,
14. w zakresie SRK - zabudowa nowych urządzeń zewnętrznych oraz wewnętrznych sterowania ruchem kolejowym. Urządzenia stacyjne zostaną wyposażone w komputerowe urządzenia,
15. w zakresie sieci trakcyjnej - całkowita wymiana istniejącej sieci trakcyjnej na nową wraz z konstrukcjami wsporczyymi oraz sterowania łącznikami,
16. w zakresie LPN - budowa nowych stacji transformatorowych oraz zwiększenie mocy istniejących w miejscach wynikających z przebudowy układu torowego oraz zmian w układzie zasilania elektroenergetyki nietrakcyjnej. Przewiduje się usunięcie kolizji LPN z nowym układem torowym,
17. w zakresie elektroenergetyki – przebudowa i budowa urządzeń oświetlenia terenów zewnętrznych (w tym przejazdów, rozjazdów, peronów, placów ładunkowych, dróg itp), przebudowa i budowa urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, przebudowa i budowa zasilania oraz usunięcie wszystkich kolizji,
18. w zakresie systemu komunikacji radiowej – budowa systemu GSM-R (objęte osobnym kontraktem),
19. system monitoringu wizyjnego na wszystkich peronach na stacjach kolejowych,
20. w zakresie systemów dynamicznej informacji podróżnych - wyposażenie wszystkich stacji w urządzenia zegarowe, nagłaśniające i informacji wizualnej,

21. system TV-u na przejazdach drogowo-kolejowych kategorii A i B oraz na przejazdach innej kategorii, ale wyposażonych w urządzenia sterowania i bezpieczeństwa kat. A i B,
 22. w ramach linii kolejowej nr 544 i nr 740 na przedmiotowym odcinku zakłada się prace modernizacyjne mające na celu podniesienie prędkości pociągów pasażerskich do 60 km/h oraz pociągów towarowych do 60 km/h,
 23. na linii kolejowej nr 741 na przedmiotowym odcinku założono prace modernizacyjne mające na celu podniesienie prędkości pociągów towarowych do 100 km/h oraz pociągów pasażerskich do 100 km/h,
 24. w zakresie linii kolejowej nr 131 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:
 - a) dla pociągów pasażerskich od początku opracowania do km 316+000 – 140 km/h, z dostosowaniem geometrii do 160 km/h,
 - b) dla pociągów pasażerskich od km 326+100 do końca opracowania – 200 km/h,
 - c) dla pociągów towarowych – 120 km/h.
- III. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska ($W_{\text{środowiskowy}}$) - pod względem celu i funkcji jest tożsamy z wariantem wybranym przez Inwestora. Różni się sposobem ingerencji w rowy, cieki oraz propozycją budowy dodatkowego obiektu inżynierskiego pełniącego funkcję przejścia dla zwierząt w obszarze korytarza ekologicznego. Najistotniejsze dodatkowe elementy wariantu „środowiskowego”:
1. budowa dodatkowego przejścia dla dużych zwierząt w rejonie korytarza ekologicznego „Gopło” (w odróżnieniu do monitoringu),
 2. zwiększenie działań kompensujących – dodatkowe nasadzenia (konieczność wykupu gruntu lub/i uzgodnienie z samorządami lokalizacji do wykonania nasadzeń lub przekazanie sadzonek do samorządów itp.), dodatkowe budki dla ptaków i nietoperzy (również możliwość przekazania do samorządów),
 3. ograniczenie zniszczenia siedlisk, np. nietoperzy poprzez rezygnację z modernizacji rampy i placu,
 4. ograniczenie/minimalizacja/rezygnacja z robót na ciekach, rzekach,
 5. zmiana technologii prowadzenia robót mostowych np. zastosowanie rozwiązań prefabrykowanych,
 6. retencjonowanie wód (przed wprowadzeniem do zamkniętych systemów kanalizacyjnych),

7. montaż paneli fotowoltaicznych na obiektach kubaturowych (m.in. na nastawniach).

Oddziaływanie planowanej inwestycji w ramach analizowanych wariantów, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji, będzie bardzo zbliżone. Wariant wybrany przez Inwestora i wariant najkorzystniejszy dla środowiska zakładają większe prędkości pociągów w zakresie linii kolejowych nr: 544 i 740:

- dla linii kolejowej nr 544 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych,
- dla linii kolejowej nr 740 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych.

W ramach linii kolejowych nr: 809, 737 przewiduje się prace modernizacyjne tylko na części długości linii, dążące do zwiększenia obowiązujących prędkości wraz z wymianą istniejącej nawierzchni kolejowej i wzmocnieniem podtorza oraz wymianą pozostałego wyposażenia linii kolejowej:

- dla linii kolejowej nr 737 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych,
- dla linii kolejowej nr 809 – 80 km/h dla pociągów pasażerskich, 80 km/h dla pociągów towarowych.

W zakresie linii kolejowej nr 131 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:

- dla pociągów pasażerskich od początku opracowania do km 316+000 – 140 km/h, z dostosowaniem geometrii do 160 km/h,
- dla pociągów pasażerskich dla odcinka od km 326+100 do granicy opracowania - 200 km/h,
- dla pociągów towarowych – 120 km/h.

Dla linii kolejowej nr 741 zakłada się osiągnięcie prędkości maksymalnej dla:

- pociągów pasażerskich: 120 km/h dla odcinka od posterunku odgałęźnego Mimowola do stacji Jaksice (włącznie), 160 km/h dla odcinka od st. Jaksice do końca opracowania,
- pociągów towarowych – 120 km/h.

Założenia wariantu alternatywnego:

W ramach linii kolejowej nr 544 i nr 740 na przedmiotowym odcinku zakłada się prace modernizacyjne mające na celu podniesienie prędkości pociągów pasażerskich do 60 km/h oraz pociągów towarowych do 60 km/h.

W zakresie linii kolejowej nr 131 zakłada się osiągnięcie następujących prędkości:

- dla pociągów pasażerskich od początku opracowania do km 316+000 – 140 km/h, z dostosowaniem geometrii do 160 km/h,
- dla pociągów pasażerskich dla odcinka od km 326+100 do granicy opracowania - 200 km/h,
- dla pociągów towarowych – 120 km/h.

Na linii kolejowej nr 741 na przedmiotowym odcinku założono prace modernizacyjne, mające na celu podniesienie prędkości pociągów towarowych do 100 km/h oraz pociągów pasażerskich do 100 km/h.

Odstąpienie od realizacji zamierzenia nie zakłada żadnych działań inwestycyjnych, jedynie przeprowadzenie prac pozwalających na utrzymanie obecnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych.

Wariant wybrany przez Inwestora i wariant najkorzystniejszy dla środowiska przewidują większy zakres robót, dlatego większe oddziaływanie na glebę i powierzchnię ziemi będzie wynikało z konieczności zajęcia nowych terenów. Orientacyjna powierzchnia zajęcia terenu w ramach wariantu wybranego przez Inwestora i wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wynosi około 553,740 ha, natomiast w ramach wariantu alternatywnego wynosi około 406,471 ha.

Zwiększony zakres robót związany jest również konsekwencją planowanego zwiększania bezpieczeństwa ruchu kolejowego polegającego między innymi na likwidacji części przejazdów. W konsekwencji likwidacji części przejazdów koniecznym jest między innymi wybudowanie dróg dojazdowych w miejscach nieskomunikowanych.

Wariant alternatywny jest uboższy o to rozwiązanie.

Wariant alternatywny nie gwarantuje osiągnięcia głównego celu inwestycyjnego, mimo iż jego założenia są racjonalne, tyle że dla odtworzenia utraconej funkcjonalności, a nie modernizacji linii kolejowej i zwiększania bezpieczeństwa jej funkcjonowania.

Wstępna szacunkowa ilość drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia na etapie budowy w wariantcie alternatywnym to około 3722 drzew i 13,4 ha krzewów, natomiast w wariantcie wybranym przez Inwestora i wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska to około 4584 sztuk drzew i 16,5 ha krzewów. W związku z tym oddziaływanie wariantów na krajobraz jest zbliżone, a lokalny krajobraz nie zostanie zaburzony w sposób znaczący.

Ocena uwarunkowań przyrodniczych wykazała oddziaływanie analizowanych wariantów inwestycyjnych na podobne komponenty środowiska przyrodniczego takie jak: siedliska przyrodnicze, siedliska rozrodcze ryb, płazów i gadów, bezkręgowców, ptaków, czy ssaków (bez zastosowania działań minimalizujących).

Skala oddziaływania na siedliska przyrodnicze, florę oraz faunę na etapie budowy w analizowanych wariantach inwestycyjnych jest porównywalna.

W wariantcie wybranym przez Inwestora zakłada się dostosowanie 29 obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) do funkcji przejść dla zwierząt (ssaki, płazy) oraz 5 dodatkowych samodzielnych obiektów dla płazów. Przejścia zostały zaplanowane na szlakach migracji zwierząt oraz w otoczeniu siedlisk rozrodczych i najcenniejszych obszarów objętych ochroną prawną.

W wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska przewidziano budowę dodatkowego przejścia dla dużych zwierząt w rejonie korytarza ekologicznego. Zidentyfikowano techniczną możliwość wykonania przejścia górnego w km 302+470, 304+300 lub 307+500 linii kolejowej nr 131.

W wariantcie alternatywnym zakłada się dostosowanie 11 obiektów do funkcji przejść dla zwierząt (ssaki, płazy).

Obiekty dla płazów mają znacznie mniej elementów niż dla wariantu wybranego, gdyż np. nie mają zaplanowanych naprowadzeń na przejścia.

W zakresie pozostałych komponentów środowiska oddziaływanie analizowanych wariantów inwestycyjnych, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, jest zbliżone.

Podsumowując, wariant wybrany przez Inwestora i wariant najkorzystniejszy dla środowiska charakteryzują się większym zakresem robót, w tym większą zajętością terenu oraz zakładają większe prędkości pociągów w zakresie linii kolejowych nr: 544, 737, 740, 741 i 809. Mimo to, oddziaływanie analizowanych wariantów na środowisko jest zbliżone. W ramach wariantu wybranego przez Inwestora i wariantu najkorzystniejszego dla środowiska przewiduje się zastosowanie działań minimalizujących w postaci większej ilości przejść dla zwierząt, w związku z tym stwierdzono, że warianty te są korzystniejsze z punktu widzenia ochrony przyrody.

Obszar przedsięwzięcia nie znajduje się w granicach osuwisk, czy terenów zagrożonych ruchami masowymi.

Na terenie województwa wielkopolskiego przedsięwzięcie nie znajduje się w obrębie głównych zbiorników wód podziemnych. Planowane przedsięwzięcie nie przecina w tym województwie ujęć wód podziemnych i ich stref ochronnych. Najbliżej położonym ujęciem wód podziemnych jest ujęcie w km 271+885 linii kolejowej nr 131, które znajduje się w odległości 127 m od linii.

Z przedstawionych informacji wynika, że podczas prowadzonych badań geologicznych na przebiegu analizowanej linii kolejowej stwierdzono występowanie swobodnego zwierciadła wody gruntowej na głębokości od 0,1-3,4 m p.p.t., a także napiętego zwierciadła wody gruntowej przez nakład warstw słabo przepuszczalnych glin lub utworów bagiennych i madowych na głębokości 0,3-12,0 m p.p.t. oraz zaobserwowano występowanie sączeń na głębokości 0,8-5,5 m p.p.t. Jednocześnie w obrębie podtorza nie stwierdzono występowania zwierciadła wody gruntowej płycej niż 1,0 m p.p.t.

Analizowana linia kolejowa nr 131 przecina w województwie wielkopolskim rzekę Ner w km 227+628, rzekę Orłówkę w km 234+816, rzekę Rgilewkę w km 244+546, rzekę Brzewienną Długą w km 249+503, Dopływ z Babiaka w km 259+521 oraz rzekę Noteć w km 269+446, a także szereg bezimiennych cieków oraz rowów melioracyjnych. Analizowana linia kolejowa przebiega w sąsiedztwie zbiorników wodnych. Najbliżej taki bezimienny zbiornik wodny znajduje się w odległości 7 m od linii kolejowej. Jednocześnie, w okolicy 265 km linia przebiega w odległości około 200 m od Jeziora Lubotyńskiego.

W obrębie rzeki Rgilewki w km 244+546 linia kolejowa nr 131 przecina obszar szczególnego zagrożenia powodzią. Jak wynika z raportu, dotąd w kilometrze tym nie stwierdzono problemów z funkcjonowaniem linii kolejowej. Zidentyfikowane zdarzenia wynikały z uszkodzeń spowodowanych obfitymi opadami deszczu wynikających z problemów z systemem odwodnienia linii.

W stosunku do obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, linia kolejowa nr 131:

- 1) w rejonie Kanału Bachorze i Kanału Bachorze Mała, sąsiaduje i przecina obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%,
- 2) w rejonie rzeki Ner sąsiaduje i przecina obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10% oraz obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%.

W rejonie Kanału Zbylczyckiego, linia kolejowa nr 131 sąsiaduje i przecina obszar narażony na niebezpieczeństwo powodzi, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest niskie i wynosi 0,2 %.

W rejonie linii kolejowych nr 544, 740, 737, 809 i 741 nie występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszary narażone na ryzyko powodzi.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły i Odry, zgodnie z rozporządzeniami Ministra Infrastruktury z dnia kolejno 4 i 16 listopada 2023 r. w sprawie:

- Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.),
- Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335 t.j.).

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

- a) PLGW600043, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry charakteryzuje się słabym stanem chemicznym oraz słabym stanem ilościowym. JCWPd jest zagrożona ilościowo i chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako osiągnięcie dobrego stanu chemicznego i braku pogorszenia aktualnego stanu ilościowego.
- b) PLGW200047, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym. JCWPd jest zagrożona ilościowo ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, ze względu na eksploatację węgla brunatnego ze złoża Dęby Szlacheckie.
- c) PLGW600062, zaliczonym do regionu wodnego Warty i Noteci. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, charakteryzuje się słabym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd jest zagrożona ilościowo ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i braku pogorszenia aktualnego stanu ilościowego.
- d) PLGW600072, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym. Nie jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia

celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd.

Ponadto, inwestycja znajduje się w obszarze zlewni następujących jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- a) PLRW600024183299 Ner od Kanału Zbylczyckiego do ujścia - zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (słaby stan ekologiczny i chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego (zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych) i chemicznego (dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry).
- b) PLRW6000241832899, Gnida od Kan. Łęka - Dobrogosty do ujścia – zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych) i chemicznego (dla złagodzonych wskaźników [rteć(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry).
- c) PLRW6000241833299, Rgilewka od Strugi Kiełczewskiej do ujścia – zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (umiarkowany potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego.
- d) PLRW6000101833289, Orłówka – zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego.

- e) PLRW6000101833239 Rgilewka do Strugi Kiełczewskiej - zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i stan chemiczny – poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosforany, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 $\mu\text{S}/\text{cm}$)]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D) i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego (utrzymania poniżej stanu dobrego dla złagodzenia wskaźników).
- f) PLRW6000101881179, Noteć do Dopływu z jez. Lubotyń – zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (słaby stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku i chemicznego (utrzymania poniżej stanu dobrego).
- g) PLRW600011188131, Noteć od Dopływu z jez. Lubotyń do Kanału Warta-Gopło - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (zły stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku i chemicznego.
- h) PLRW6000101881729, Kanał Mietlica - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny i stan chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D) i dobrego stanu chemicznego.
- i) PLRW60001018817899, Kanał Bachorze - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status sztucznej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (umiarkowany potencjał ekologiczny i stan chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów

środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego potencjału ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot azotanowy, fosforany, OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, MIR]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) i chemicznego (dla złagodzonych wskaźników [fluoranten(w),związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry).

- j) PLRW6000111881999, Noteć od Kanału Warta-Gopło do Noteci Zachodniej – zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (słaby potencjał ekologiczny i stan chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego (zapewnienie drożności ciekłu dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku ciekłu głównego Noteć od ujścia Noteci Zachodniej do jez. Gopło (dla węgorza europejskiego)) i chemicznego (dla złagodzonych wskaźników [związki tributyllocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry).
- k) PLRW6000171883149, Kanał Smyrnia - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (słaby potencjał ekologiczny i stan chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot azotanowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 $\mu\text{S}/\text{cm}$), MIR, MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności ciekłu dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, jak również dobrego stanu chemicznego.
- l) PLRW6000161883199, Noteć od Noteci Zachodniej do jez. Wolickiego - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (zły potencjał ekologiczny i stan chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego; zapewnienie drożności ciekłu dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku ciekłu głównego Noteć w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego), jak również dobrego stanu chemicznego.

- m) PLRW6000111883824229, Kanał Diemionna - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny nie został oceniony (brak danych). Nie można dokonać oceny stanu/potencjału (brak badań biologicznych w JCWP). Stan chemiczny oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, jak również dobrego stanu chemicznego.
- n) PLRW200010278369 Dopływ z jez. Czarny Bród - zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (zły stan ekologiczny i chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, stan chemiczny - dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.
- o) PLRW200010278349 Dopływ z jez. Świeskich - zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (zły stan ekologiczny i chemiczny – brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego; zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, stan chemiczny - dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.

W obszarze dorzecza Odry teren realizacji planowanego przedsięwzięcia przecina granice trzech zlewni jednolitych części wód powierzchniowych jeziornych JCWP LW. Są to:

- a) Szarlejskie LW10408 - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (brak danych na temat stanu ekologicznego i chemiczny – poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego; zapewnienie drożności cieków dla migracji zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (węgorz europejski), jak również stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników

[benzo(k)fluoranten (w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.

- b) Lubotyń LW10391 - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny dobry i chemiczny – poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego.
- c) Brdowskie LW10390 - zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (zły stan ekologiczny i chemiczny – poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [PMPL, ESMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren (w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.

W obszarze dorzecza Wisły teren realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przecina granic jednolitych części wód jeziornych.

Analizowane JCWP LW zostały zakwalifikowane jako jeziora na podłożu wapiennym o dużej wartości współczynnika Schindlera, polimiktyczne (kod typu WSd_b) oraz jako jezioro na podłożu wapiennym o małej wartości współczynnika Schindlera, stratyfikowane.

Wariant realizacyjny przedsięwzięcia nie będzie kolidował z obszarami:

- 1) jednolitych części wód przeznaczonych do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych,
- 2) wrażliwymi na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód, i przeznaczonymi do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym.

Wariant realizacyjny będą przebiegać w obszarze jednolitych części wód podziemnych przeznaczonych do poboru wód na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia dostarczających średnio powyżej 100 m³ wody na dobę.

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

Na etapie realizacji inwestycji zakłada się racjonalne gospodarowanie przestrzenią w zakresie lokalizowania baz materiałowych, zapleczy budowy, czy placów manewrowych przy wykorzystaniu terenów już przekształconych w rejonie stacji w granicach realizacji inwestycji. Wykluczone z lokalizacji zapleczy i miejsc magazynowania materiałów, kruszyw, sprzętu i magazynowania odpadów, będą obszary chronione oraz sąsiedztwo dolin rzecznych. Bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą lokalizowane poza bliskim sąsiedztwem koryt rzek i cieków (tj. w odległości nie mniejszej niż 50 m). Nie będą również organizowane na terenach szczególnego zagrożenia powodzią oraz terenach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Po zakończeniu robót budowlanych plac, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

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

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

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

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

Na etapie realizacji woda będzie wykorzystywana na potrzeby zaplecza budowy, a także w celach technologicznych m.in. do zraszania placu budowy (w celu ograniczenia pylenia, w zależności od potrzeb). Szacuje się, że zużycie wody związane z robotami betoniarskimi oraz zużyciem wód na cele socjalno-bytowe wyniosą około 10 m³/miesiąc.

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

Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie zobowiązano Wnioskodawcę, 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 podczyszczenia z zawiesiny ogólnej, o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone. Wówczas należy je również podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych.

W zakresie robót odwodnieniowych, prace będą wykonywane mechanicznie lub ręcznie w wykopie wąskoprzestrzennym o ścianach pionowych ubezpieczonych. Po ich zakończeniu, wykopy będą zasypane gruntem rodzimym z odpowiednim zagęszczeniem, wcześniej oczyszczonym z kamieni, korzeni, odpadów itp.

Na obecnym etapie prowadzone są badania geotechniczne, które pozwolą określić głębokość zwierciadła wód gruntowych. Wyniki badań pozwolą określić miejsca, gdzie zaprojektowane będzie odwodnienie wgłębne. Dreny układane są zawsze nad zwierciadłem wód (co najmniej 1,5 m od główki szyny do drenu). W przypadku występowania płytkiego zalegania wód gruntowych, roboty związane z wykonaniem odwodnienia (wgłębne i liniowe) czasowo i punktowo, mogą spowodować obniżenie zwierciadła wód. Będzie to wówczas działanie kontrolowane i ograniczone do czasu prowadzenia robót w danym miejscu/obszarze (wyznaczony obszar inwestycji).

Wody powierzchniowe i podziemne oraz gleba na etapie budowy zostaną zabezpieczone przed przenikaniem zanieczyszczeń poprzez: lokalizowanie bazy

materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, poza sąsiedztwem ujęć wód podziemnych, a także poza bliskim sąsiedztwem koryt rzek i cieków (tj. w odległości nie mniejszej niż 50 m); wyposażenie miejsca tankowania i postoju pojazdów budowlanych w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw; niezwłoczne neutralizowanie wszelkich wycieków.

Na etapie projektu budowlanego, odwodnienie wgłębne wykonane będzie w taki sposób, aby nie doszło do trwałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych. Nie utworzy się lej depresji.

Podczas budowy obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) rzeki i cieki nie będą przekładane, za wyjątkiem cieku Maciczny Rów w km 278+500. Regulacja cieku jest związana z budową dwóch obiektów: wiaduktu i mostu kolejowego. W konsekwencji zostanie on skrócony o 60 m, a jego koryto wyprostowane.

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

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

Na czynniki hydromorfologiczne cieku (takie jak przepływy wody, ingerencja w koryto i brzeg cieku, roślinność przybrzeżna), czy czynniki biologiczne (np. ichtiofaunę, makrofity, roślinność przybrzeżna), będą miały wpływ prace w rejonie cieku, w tym sposób prowadzenia

prac, tworzenie poprzecznej przegrody (tymczasowe odcięcie rowu), rozbiórka obiektu, umocnienia brzegów i dna cieków, czy montaż nowego obiektu (ingerencja w koryto).

Zakres prac dotyczących obiektów inżynierskich uwzględnia rozbiórki, budowę nowych obiektów, remonty lub remonty z przebudową. W zależności od obiektu – mostu lub przepustu oraz rodzaju wykonywanych prac, ingerencja będzie różna:

- a) dla obiektów mostowych przewiduje się maksymalny zakres prac na długości do 15 m z każdej strony obiektu wzdłuż cieku/rzeki, na którym jest usytuowany, a więc łącznie 30 m,
- b) dla przepustów przyjęto maksymalny możliwy zakres prac na długości do 15 m z każdej strony obiektu wzdłuż cieku, na którym jest usytuowany, czyli łącznie 30 m dla obiektu.

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

W przypadku obiektów inżynierskich zakłada się następujące prace: rozbiórkę istniejącego obiektu; wytyczenie obiektu oraz uzbrojenie i zabezpieczenie terenu robót; wyznaczenie dojazdu maszyn budowlanych (koparka, wywrotka, dźwig, inne maszyny) do obiektów oraz wykonanie placów manewrowych przy obiekcie; zapewnienie stałego przepływu wody w ciekach; na wybranych obiektach inżynierskich wykonanie fundamentów i korpusów podpór wraz z konstrukcją nośną; montaż wyposażenia; umocnienie brzegów i dna koryta; uporządkowanie terenu po wykonaniu robót. Roboty fundamentowe będą wykonywane od podstaw w zabezpieczonych wykopach.

Jak wynika z Wyciągu z Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla projektu: Opracowanie dokumentacji geotechnicznej i geologiczno-inżynierskiej dla projektu pn. „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew”, LCS INOWROCLAW, część I, Poznań, styczeń 2021, lokalnie w podłożu linii stwierdzono występowanie gruntów organicznych. Wobec czego, w miejscach występowania słabonośnych gruntów organicznych proponuje się wzmocnienie podłoża poprzez zastosowanie siatki pali/kolumn, lub też wymianę słabonośnych gruntów organicznych na nośne piaski, częściową wymianę gruntu ze wzmocnieniem geosyntetykami w celu ograniczenia nierównomiernych osiadań lub wzmocnienie konstrukcji torowiska za pomocą fundamentów pośrednich. Z podobnych względów większość obiektów inżynierskich, szczególnie na ciekach, posadowiona zostanie na fundamentach pośrednich.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji, wody opadowe i roztopowe wpływające z torowiska, przy zastosowaniu odwodnienia wgłębnego oraz z peronów

za pomocą odwodnienia liniowego nie będą stanowić zagrożenia dla jednolitych części wód powierzchniowych. Nie przewiduje się budowy urządzeń podczyszczających.

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

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

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

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

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

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

Na obszarze stacji odwodnienie realizowane będzie głównie poprzez drenaż rurowy lub francuski. Wody z drenaży trafią do zbieraczy, a następnie do kolektorów i będą wyprowadzane poza układ torowy do kanalizacji deszczowej, rowów lub innych odbiorników. Na długości peronów przewidywana jest zabudowa odwodnienia liniowego. Wody opadowe i roztopowe z odwodnienia peronów planuje się odprowadzić do projektowanych kolektorów, podobnie jak wody z wiat siedziskowych.

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

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

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie, przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia podczas jego realizacji i eksploatacji, na etapie obecnie prowadzonego postępowania, stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w Planie gospodarowania wodami

na obszarze dorzecza Odry oraz w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia powstawać będą odpady związane z robotami ziemnymi, rozbiórką i demontażem istniejących elementów torowiska, a także pracami rozbiórkowymi istniejących obiektów budowlanych (elementy obiektów inżynierskich, budynków, peronów). W trakcie prowadzenia prac powstaną również odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza na placu budowy oraz z serwisowaniem maszyn i urządzeń. Szacuje się, że na etapie budowy największą grupę stanowić będą odpady budowlane z grupy 17, 15 (opakowania materiałów budowlanych, np. folia z opakowań zbiorczych, palety drewniane, papier), 16 (w związku z funkcjonowaniem maszyn budowlanych) i 20 (odpady komunalne powstałe w wyniku funkcjonowania zaplecza).

Materiały pochodzące z rozbiórki układu torowego i pozostałych branż, stanowiące odpad, zostaną odpowiednio zagospodarowane, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Odpady powinny być magazynowane w miejscach wyznaczonych, a sposób i metoda ich magazynowania z rozbiórek powinny uwzględniać rodzaj, charakter i właściwości.

Odpady powstałe na etapie budowy będą wstępnie magazynowane na zapleczu budowy lub w wydzielonym/wyznaczonych miejscach, do których wykonawca posiada tytuł prawny. Planuje się je gromadzić zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 1742 ze zm.).

Magazynowanie odpadów prowadzi się:

- 1) w miejscach o pojemności magazynowania dostosowanej do masy odpadów wytwarzanych w danym okresie i częstotliwości ich odbioru,
- 2) w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów, w szczególności z wykorzystaniem opakowań, pojemników, kontenerów, zbiorników lub worków; dopuszcza się magazynowanie odpadów w pryzmach lub stosach, zwłaszcza w przypadku odpadów pochodzących z wyrobów przeznaczonych do użytkowania w warunkach oddziaływania czynników atmosferycznych, jeżeli nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby i ziemi oraz wód powierzchniowych, czy podziemnych,
- 3) w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów poza przeznaczone do tego celu miejsce, w tym poza przeznaczone do tego celu opakowania, pojemniki, kontenery, zbiorniki, worki lub wydzielone boksy i sektory, oraz rozprzestrzenianiu

się odpadów na nieruchomości sąsiadujące z nieruchomością, na której jest prowadzone ich magazynowanie,

- 4) w przypadku odpadów niebezpiecznych – także minimalizując wpływ czynników atmosferycznych na odpady, przez zastosowanie szczelnych pojemników, kontenerów lub zbiorników lub systemu zbierania wycieków oraz wód odciekowych, jeżeli oddziaływanie czynników atmosferycznych może spowodować negatywny wpływ magazynowanych odpadów na środowisko lub życie i zdrowie ludzi, w szczególności zmieniać właściwości chemiczne i fizyczne odpadów oraz powodować powstanie uciążliwości zapachowych w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadu.

Zdemontowane podkłady drewniane będą magazynowane na zapleczu budowy lub wyznaczonym miejscu, na uszczelnionym podłożu z dala od miejsc przebywania ludzi do czasu ich wywiezienia z terenu przedsięwzięcia.

Drewno, w tym drewniane podkłady kolejowe, decyzją Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2016 r. (znak: ŚG.I.7245.13.1.2016), uznane zostały za odpad inny niż niebezpieczny oznaczony kodem 17 02 01.

W dalszej kolejności powstałe odpady zostaną przygotowane do ponownego użycia, poddane recyklingowi lub innym procesom odzysku lub unieszkodliwieniu, jeżeli nie było możliwe ich zagospodarowanie w inny sposób.

Na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady komunalne oraz odpady związane z utrzymaniem i konserwacją układu torowego oraz infrastruktury kolejowej. Wśród nich znajdować się będą odpady związane z:

- bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowych (m.in. gruz, tłuczeń torowy),
- konserwacją rowów,
- funkcjonowaniem obiektów socjalnych,
- kolizjami i wypadkami, wśród których znajdują się także odpady niebezpieczne.

W pierwszych latach eksploatacji nie przewiduje się wytworzenia odpadów budowlanych (związanych z ewentualnymi remontami), ale jedynie odpady komunalne oraz odpady związane z konserwacją urządzeń.

Zarządca instalacji w postaci linii kolejowej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego uzyskał decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z dnia 1 grudnia 2014 r. (znak: WOO.4700.11.2014.MW.3), na wytwarzanie odpadów w związku z eksploatacją linii kolejowej, ale także realizację zadań inwestycyjnych,

zmienioną decyzją Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2014 r. (znak: ŚG.I.7245.13.1.2016), w której uznano odpad drewniane podkłady kolejowe jako inny niż niebezpieczny, oznaczony kodem 17 02 01 drewno.

Odpady będą selektywnie gromadzone i magazynowane w miejscach wskazanych w decyzjach, jakimi dysponuje Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się w środowisku. Odpady magazynowane będą w wyznaczonych miejscach na terenie, do którego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiada tytuł prawny. Miejsca magazynowania odpadów będą zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i zwierząt oraz w miarę potrzeb oznakowane.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji.

Tereny wymagające ochrony akustycznej dla województwa wielkopolskiego, wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), zlokalizowane są wzdłuż linii kolejowych stanowiących przedmiot niniejszego przedsięwzięcia. Funkcja tych terenów została określona na podstawie informacji uzyskanych przez Wnioskodawcę od Burmistrza Miasta Dąbie oraz Wójta Gminy Grzegorzew, a także na podstawie stanu faktycznego.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Sytuacja taka będzie miała charakter lokalny, tymczasowy i ustanie wraz z zakończeniem robót.

Podczas realizacji zadania, źródłem hałasu będą maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas robót torowych oraz maszyny ciężkie wykorzystywane przy pracach ziemnych, tj. m.in.: walce wibracyjne, koparki, dźwigi budowlane, spycharki, ręczne kruszarki do betonu i młoty, maszyny do zagęszczania.

Z uwagi na przebieg inwestycji w rejonie zabudowy mieszkaniowej, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego, nałożono warunek wykonywania co do zasady wszelkich prac budowlanych wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, gdyż wówczas, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe. Organ dopuszcza prace budowlane w porze nocy pod warunkiem zachowania akustycznych standardów jakości

środowiska. Wyjątek ten stanowią prace, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu (np. betonowanie).

Znaczącą uciążliwość stanowią zaplecza techniczne wraz z postojem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym, zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych winny być zlokalizowane w obszarach możliwie odległych od terenów wymagających ochrony akustycznej (co najmniej 150 m od najbliższych terenów), do czego również zobligowano Inwestora.

Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych może wystąpić negatywne oddziaływanie związane z pracą środków transportu, maszyn drogowych i sprzętu ciężkiego. W trakcie realizacji prac budowlanych uciążliwe zarówno dla ludzi, jak i niebezpieczne dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy, mogą być drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Z tego względu zastosowane zostaną rozwiązania, które wyeliminują lub ograniczą do minimum wpływ drgań na otoczenie.

Na etapie budowy Wykonawca oraz służby nadzoru Inwestora będą sprawowały nadzór nad realizacją robót w zakresie potencjalnie negatywnego wpływu drgań na budynki. W przypadku stwierdzenia wystąpienia szkód, Wykonawca zmieni technologię prowadzenia robót, o ile to będzie możliwe albo zastosuje inne rozwiązania mające na celu wytłumienie bądź rozproszenie drgań przekazywanych przez podłoże.

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

Na przedmiotowych odcinkach linii kolejowych po przeprowadzonej przebudowie w analizowanym wariantcie, zastosowane będą wzmocnienia podtorza, w tym zabudowa warstwy ochronnej podtorza, której zadaniem jest m.in. zapewnienie jednorodności podparcia toru i rozłożenie nacisków przekazywanych przez podsypkę na większą powierzchnię torowiska. Oczekiwanym efektem przebudowy podtorza będzie m.in. tłumienie drgań wzbudzanych przez pojazdy szynowe.

W celu zmniejszenia przekazywania drgań do otoczenia na etapie eksploatacji planuje się zastosowanie podtorza o równomiernej sztywności ze stosowaniem stref przejściowych na odcinkach zmiany konstrukcji podtorza oraz stosowanie przekładek wibroakustycznych pomiędzy szyną a podkładem.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się również szlifowanie szyn w torach głównych na całym odcinku linii objętym inwestycją.

W celu obniżenia przenoszenia drgań na etapie eksploatacji na obiektach inżynierskich przewiduje się zastosowanie mat antywibracyjnych charakteryzujących się współczynnikiem przeszywnienia dynamicznego zbliżonym do 1.

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

Na etapie realizacji przedsięwzięcia Wykonawca robót zweryfikuje stan budynków przed rozpoczęciem robót oraz opracuje audyt stanu technicznego budynków, o ile ich właściciele wyrażą zgodę. Audyt ten będzie podstawą roszczeń właściciela lub władającego nieruchomością do Inwestora w zakresie potencjalnych szkód jakie doznał w efekcie realizowanych robót.

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

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

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

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

Ocenę oddziaływania na klimat akustyczny przeprowadzono w oparciu o modelowanie matematyczne programem komputerowym. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”. Analiza została wykonana przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 8.1, w którym zaimplementowana jest ww. metoda.

Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, na potrzeby planowanego przedsięwzięcia Inwestor opracował Studium wykonalności w oparciu o które będzie pozyskiwał dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. W ramach zamierzenia określono też docelową strukturę ruchu. Tym samym podstawą jakichkolwiek obliczeń akustycznych jest prognoza ruchu opracowana przez wykonawcę Studium Wykonalności, konsorcjum wykonawcze TEC CUATRO S.A./TRN INGENIERIA Y PLANIFICACION DE INFRAESTRUCTURAS S.A. (2016 r.).

W analizie oddziaływań skumulowanych uwzględniono wszystkie drogi, których oddziaływanie może się kumulować z oddziaływaniem linii kolejowej. Łącznie jest to 265 odcinków dróg, dla których określono natężenie ruchu na podstawie:

- a) pomiaru GPR2020/21 – dla dróg krajowych i wojewódzkich,
- b) metryk przejazdów oraz danych pozyskanych od zarządców tych dróg – dla dróg powiatowych, gminnych oraz wewnętrznych.

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

- kategoria 3 – pociągi pasażerskie z hamulcami tarczowymi,
- kategoria 4 – pociągi towarowe z hamulcami typu klockowego,
- kategoria 6 – pociągi z lokomotywą spalinową z hamulcami tarczowymi,
- kategoria 8 – pociągi InterCity oraz pociągi osobowe z hamulcami tarczowymi.

W ramach przedsięwzięcia obecnie place przeładunkowe funkcjonują w porze dziennej. Na żadnym z placów nie są prowadzone prace rozładunkowe w porze nocnej. W ramach realizacji zadania nie przewiduje się zwiększenia wykorzystania placów przeładunkowych ponad dotychczasowe wykorzystanie.

Przewidywane prace na placach ładunkowych i rampach obejmują głównie przebudowę nawierzchni, budowę odwodnienia, modernizację oświetlenia. Dobrze oświetlony i utwardzony plac ładunkowy pozwoli na efektywny przeładunek.

Dla każdego z placów przeładunkowych wykonano osobną, indywidualną analizę oddziaływania akustycznego. Jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, żaden z placów przeładunkowych nie będzie powodował uciążliwości akustycznej. Główną przyczyną jest niski stopień wykorzystania poszczególnych placów przeładunkowych, ograniczony wyłącznie do pory dziennej. Brak jest zatem potrzeby podejmowania dodatkowych działań, ograniczających oddziaływanie akustyczne placów przeładunkowych.

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

Do obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu przyjęto natężenia ruchu w dwóch horyzontach czasowych: 2026 oraz 2036 rok.

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

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

Nr ekranu	Linia	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
1	131	228,405	228,565	lewa	3	0,16	Klasa A3	Pochłaniający
2	131	228,433	228,601	prawa	3	0,168	Klasa A3	Pochłaniający
3a	131	229,535	229,737	prawa	3	0,209	Klasa A3	Pochłaniający
4	131	229,669	229,836	lewa	3	0,167	Klasa A3	Pochłaniający
5	131	230,187	230,605	lewa	3	0,452	Klasa A3	Pochłaniający
6	131	230,191	230,302	prawa	3	0,111	Klasa A3	Pochłaniający
7	131	231,566	231,979	lewa	3	0,413	Klasa A3	Pochłaniający
8	131	231,648	231,979	prawa	3	0,331	Klasa A3	Pochłaniający
107	131	231,993	232,068	lewa	3	0,075	Klasa A3	Pochłaniający
108	131	231,993	232,151	prawa	3	0,158	Klasa A3	Pochłaniający
9	131	232,553	233,049	lewa	2,5	0,496	Klasa A3	Pochłaniający
10	131	233,237	233,371	lewa	3	0,134	Klasa A3	Pochłaniający
11	131	234,1	234,212	prawa	3	0,112	Klasa A3	Pochłaniający
12	131	234,318	234,6	lewa	2,5	0,282	Klasa A3	Pochłaniający
13a	131	236,19	236,32	lewa	4	0,22	Klasa A3	Pochłaniający
14a	131	263,191	236,31	prawa	4	0,120	Klasa A3	Pochłaniający
13b	131	236,365	263,41	lewa	4	0,13	Klasa A3	Pochłaniający
14b	131	236,36	236,41	prawa	4	0,045	Klasa A3	Pochłaniający
15	131	237,6	237,718	lewa	2,5	0,05	Klasa A3	Pochłaniający
16	131	238,381	238,677	lewa	2,5	0,296	Klasa A3	Pochłaniający
17	131	238,65	238,816	prawa	3	0,166	Klasa A3	Pochłaniający
96	131	239,37	239,47	prawa	4	0,1	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
97	131	239,518	239,575	prawa	4	0,056	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
18	131	239,667	239,813	prawa	3	0,146	Klasa A3	Pochłaniający
19a	131	240,167	240,313	lewa	3	0,146	Klasa A3	Pochłaniający
19b	131	240,308	240,434	lewa	3	0,13	Klasa A3	Pochłaniający
20	131	241,252	241,396	lewa	3	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
21	131	241,802	242,052	prawa	3	0,25	Klasa A3	Pochłaniający
22	131	241,991	242,116	lewa	3	0,125	Klasa A3	Pochłaniający
23	131	243,2	243,391	lewa	2,5	0,188	Klasa A3	Pochłaniający
24	131	243,572	243,748	lewa	2	0,176	Klasa A3	Pochłaniający
25	131	243,975	244,1	lewa	4	0,125	Klasa A3	Pochłaniający
26	131	243,997	244,144	prawa	4	0,147	Klasa A3	Pochłaniający
27	131	245,205	245,313	lewa	4	0,108	Klasa A3	Pochłaniający
28	131	245,208	245,368	prawa	4	0,16	Klasa A3	Pochłaniający
29	131	245,533	245,645	prawa	4	0,112	Klasa A3	Pochłaniający
30	131	245,872	245,988	lewa	4	0,116	Klasa A3	Pochłaniający

Nr ekranu	Linia	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
31	131	246,223	246,331	lewa	4	0,108	Klasa A3	Pochłaniający
32	131	246,226	246,33	prawa	4	0,104	Klasa A3	Pochłaniający
98	131	248,878	248,951	prawa	4	0,073	Przeźroczysty, Klasa A0 lub A1	Odbijający
99	131	248,979	249,027	prawa	4	0,048	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
33a	131	249,612	249,7	lewa	3	0,087	Klasa A3	Pochłaniający
33b	131	249,718	249,745	lewa	3	0,026	Klasa A3	Pochłaniający
34	131	250,375	250,502	lewa	2,5	0,127	Klasa A3	Pochłaniający
35	131	251,145	251,279	lewa	3,5	0,134	Klasa A3	Pochłaniający
36	131	252,468	252,65	lewa	3	0,273	Klasa A3	Pochłaniający
100	131	252,362	252,433	lewa	4	0,071	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
101	131	252,48	252,563	prawa	4	0,083	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
37	131	253,515	253,725	prawa	3	0,21	Klasa A3	Pochłaniający
38	131	253,611	253,726	lewa	3	0,115	Klasa A3	Pochłaniający
39	131	253,859	253,956	lewa	3	0,97	Klasa A3	Pochłaniający
40	131	258,278	258,4	lewa	4	0,122	Klasa A3	Pochłaniający
41	131	258,743	258,929	lewa	4	0,186	Klasa A3	Pochłaniający
102	131	259,05	259,12	lewa	4	0,07	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
42	131	259,138	259,285	prawa	4	0,147	Klasa A3	Pochłaniający
43	131	259,635	259,774	prawa	4	0,139	Klasa A3	Pochłaniający
44	131	259,9	260,645	prawa	2,5	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
45a	131	259,901	260,04	lewa	3,5	0,139	Klasa A3	Pochłaniający
45b	131	260,064	260,685	lewa	3,5	0,592	Klasa A3	Pochłaniający
46	131	260,735	260,785	lewa	4	0,25	Klasa A3	Pochłaniający
47	131	262,282	262,387	lewa	3	0,1	Klasa A3	Pochłaniający
48	131	263,9	264,9	lewa	3,5	0,98	Klasa A3	Pochłaniający
49	131	264,361	264,46	prawa	3,5	0,099	Klasa A3	Pochłaniający
50	131	264,925	265,054	lewa	3,5	0,13	Klasa A3	Pochłaniający
51	131	265,405	265,779	lewa	4	0,374	Klasa A3	Pochłaniający
52	131	265,616	265,777	prawa	3	0,161	Klasa A3	Pochłaniający
103	131	265,829	265,902	lewa	4	0,074	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
104	131	265,824	265,902	prawa	4	0,078	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
53a	131	266,458	266,621	lewa	4	0,163	Klasa A3	Pochłaniający
54a	131	266,459	266,659	prawa	4	0,191	Klasa A3	Pochłaniający
54b	131	266,674	266,79	prawa	4	0,116	Klasa A3	Pochłaniający
53b	131	266,645	266,79	lewa	4	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
55	131	266,977	267,165	prawa	3	0,188	Klasa A3	Pochłaniający
56	131	267,966	268,086	prawa	2,5	0,12	Klasa A3	Pochłaniający
57	131	269,065	269,171	prawa	3	0,106	Klasa A3	Pochłaniający
58	131	269,198	269,298	lewa	3	0,1	Klasa A3	Pochłaniający
59a	131	271,235	271,359	lewa	3,5	0,124	Klasa A3	Pochłaniający
59b	131	271,356	271,39	lewa	3	0,057	Klasa A3	Pochłaniający
60a	131	271,74	271,788	lewa	3	0,048	Klasa A3	Pochłaniający
60b	131	271,783	271,871	lewa	4	0,09	Klasa A3	Pochłaniający

Nr ekranu	Linia	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
61a	131	271,784	271,931	prawa	4	0,147	Klasa A3	Pochłaniający
61b	131	271,935	272,122	prawa	4	0,191	Klasa A3	Pochłaniający
62	131	271,937	272,118	lewa	4	0,189	Klasa A3	Pochłaniający
63	131	272,251	272,353	prawa	4	0,102	Klasa A3	Pochłaniający
64	131	272,94	273,036	prawa	2,5	0,096	Klasa A3	Pochłaniający
65	131	273,116	273,204	lewa	3,5	0,088	Klasa A3	Pochłaniający
106	131	275,534	275,586	prawa	4	0,052	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
105	131	275,606	275,658	prawa	4	0,052	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
66	131	278,587	278,715	prawa	3	0,128	Klasa A3	Pochłaniający
67a	131	280,035	280,154	lewa	4	0,119	Klasa A3	Pochłaniający
67b	131	280,166	280,185	lewa	4	0,019	Klasa A3	Pochłaniający
68	131	280,88	281,009	lewa	3,5	0,129	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
69	131	281,151	281,251	lewa	3,5	0,102	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
70a	131	283,203	283,25	lewa	2,5	0,47	Klasa A3	Pochłaniający
70b	131	283,245	283,323	lewa	2,5	0,78	Klasa A3	Pochłaniający
71	131	284,285	284,365	lewa	3	0,08	Klasa A3	Pochłaniający
72	131	284,6	284,716	prawa	4	0,116	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
73	131	284,6	284,716	lewa	4	0,116	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
74	131	284,738	284,816	prawa	4	0,076	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
75	131	284,74	284,972	lewa	4	0,232	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
76	131	285,25	285,4	lewa	4	0,15	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
77	131	285,331	285,4	prawa	4	0,069	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
78a	131	285,435	285,467	lewa	4	0,032	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
78b	131	285,473	285,547	lewa	4	0,074	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
79	131	286,475	286,589	lewa	4	0,114	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
80	131	286,474	286,59	prawa	2,5	0,116	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
81	131	299,9	299,968	lewa	3	0,068	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
82	131	299,9	299,964	prawa	3	0,064	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
83	131	299,983	300,027	prawa	3	0,042	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
84	131	299,985	300,027	lewa	3	0,042	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
85	131	303,649	303,77	lewa	2,5	0,121	Klasa A3	Pochłaniający
86	131	311,417	311,484	lewa	2	0,066	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
87	131	311,5	311,56	lewa	2	0,06	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
88	131	312,376	312,608	lewa	2,5	0,232	Klasa A3	Pochłaniający
89	131	312,854	312,995	prawa	3	0,141	Klasa A3	Pochłaniający
90	131	313,05	313,234	lewa	4	0,184	Klasa A3	Pochłaniający
91	131	314,048	314,106	prawa	4	0,058	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
92	131	314,132	314,3	prawa	3	0,168	Przeźroczysty Klasa A0 lub A1	Odbijający
93	131	314,5	314,618	lewa	4	0,118	Klasa A3	Pochłaniający
94	131	315,029	315,8	lewa	4	0,771	Klasa A3	Pochłaniający
95	131	315,229	315,84	prawa	4	0,611	Klasa A3	Pochłaniający
109	131	327,285	327,46	lewa	4	0,175	Klasa A3	Pochłaniający
110	131	331,41	331,960	prawa	4	0,550	Klasa A3	Pochłaniający

Nr ekranu	Linia	Km od	Km do	Strona	Wysokość [m]	Długość [km]	Typ ekranu	Rodzaj ekranu
113	131	331,98	332,275	prawa	4	0,295	Klasa A3	Pochłaniający
114	131	332,37	332,61	lewa	4	0,24	Klasa A3	Pochłaniający
115	131	332,57	332,71	prawa	4	0,14	Klasa A3	Pochłaniający
116	131	336,7	337,1	lewa	4	0,4	Klasa A3	Pochłaniający
117	131	337,275	337,360	prawa	4	0,085	Klasa A3	Pochłaniający
118	131	337,465	337,76	lewa	4	0,295	Klasa A3	Pochłaniający
119	131	337,505	337,65	prawa	4	0,145	Klasa A3	Pochłaniający
120	131	337,7	338	prawa	4	0,3	Klasa A3	Pochłaniający
121	131	337,17	338,565	lewa	4	0,4	Klasa A3	Pochłaniający
122	131	338,44	338,51	prawa	4	0,07	Klasa A3	Pochłaniający
123	131	338,62	338,68	prawa	4	0,08	Klasa A3	Pochłaniający
124	131	338,725	338,8	lewa	4	0,075	Klasa A3	Pochłaniający
125	131	328,435	328,460	lewa	2	0,025	Klasa A3	Pochłaniający

Nie projektuje się ekranów załamanych lub z przewieszką. Zastosowane zostaną wyłącznie ekrany proste. Łącznie, przewiduje się budowę ekranów akustycznych o długości około 24 048 m.

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

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

- a) PN-EN 1793-1:2017 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 1: Podstawowe właściwości pochłaniania dźwięku w warunkach rozproszonego pola akustycznego,
- b) PN-EN 1793-2:2018 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach dźwięku rozproszonego, usunięto załącznik informacyjny klasyfikacji ekranów akustycznych dotyczący klas A (pochłanianie) i B (izolacyjność).

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

1. Ekrany typ pochłaniające:
 - a. wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - klasa właściwości pochłaniających
DL = 8-11 dB (klasa A3).
2. Ekrany typ odbijające:

- a. wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - klasa właściwości pochłaniających
DL = <4dB dB (klasa A0 lub A1).

W wyniku zastosowania działań ograniczających oddziaływanie akustyczne dojdzie do znaczącej poprawy stanu klimatu akustycznego w rejonie linii kolejowej. Po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych nie przewiduje się przekroczeń wartości dopuszczalnych na terenach podlegających ochronie.

Na odcinkach, gdzie zastosowanie ekranów akustycznych jest zabronione ze względów bezpieczeństwa, zaproponowano zastosowanie absorberów szynowych. Działanie to nie zawsze doprowadzi do ograniczenia poziomu hałasu poniżej wartości dopuszczalnych, spowoduje jednak zmniejszenie poziomu hałasu w stosunku do sytuacji bez zastosowania rozwiązań ograniczających oddziaływanie.

Wykaz proponowanych odcinków wyposażonych w absorbery szynowe:

I.p.	Nr linii kolejowej	Nazwa	Kilometraż linii kolejowej od - do	Długość
1	131	A-1	265+693 - 265+893	200 m
2	131	A-2	275+502 - 275+702	200 m
3	131	A-3	286+324 - 286+524	200 m
4	131	A-4	336+900 - 337+100	200 m
5	131	A-5	337+640 - 337+840	200 m
6	131	A-6	337+780 - 337+980	200 m
7	131	A-7	338+335 - 338+535	200 m

Dodatkowo, w celu ograniczenia oddziaływania akustycznego ruchu drogowego, w zakresie drogowym przedsięwzięcia, zaprojektowano następujące nawierzchnie drogowe:

Lp.	Nazwa	kilometraż	Nawierzchnia	Poprawka
1	Droga gminna nr 492560P	LK131: 249+708	Nawierzchnia drobnociarna SMA 0/8 lub podobna	Poprawka -3dB

Lp.	Nazwa	kilometraż	Nawierzchnia	Poprawka
2	Droga wojewódzka nr 263	LK131: 258+731	Nawierzchnia drobnociarna SMA 0/8 lub podobna	Poprawka -3dB
3	Droga wojewódzka nr 269	LK131: 265+802	Nawierzchnia drobnociarna SMA 0/8 lub podobna	Poprawka -3dB
4	Droga powiatowa nr 2838C	LK131: 275+606	Nawierzchnia drobnociarna SMA 0/8 lub podobna	Poprawka -3dB
5	Droga wojewódzka nr 266	LK131: 286+455	Nawierzchnia drobnociarna SMA 0/8 lub podobna	Poprawka -3dB
6	Droga powiatowa nr 3423C	LK131: 314+109	Nawierzchnia drobnociarna SMA 0/8 lub podobna	Poprawka -3dB
7	Droga krajowa nr 25	LK741: 5+454	Nawierzchnia drobnociarna SMA 0/8 lub podobna	Poprawka -3dB

W celu zmniejszenia przekazywania drgań do otoczenia na etapie eksploatacji planuje się zastosowanie podtorza o równomiernej sztywności ze stosowaniem stref przejściowych na odcinkach zmiany konstrukcji podtorza, stosowanie przekładek wibroakustycznych pomiędzy szyną a podkładem oraz szlifowanie szyn.

W obliczeniach nie uwzględniano poprawki na poprawę stanu technicznego taboru kolejowego. W obliczeniach uwzględniono wyłącznie poprawkę na zastosowanie nawierzchni drobnoziarnistej na drogach.

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

W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowej, na terenach zamkniętych z nią związanych, znajduje się 25 budynków mieszkalnych.

Zestawienie budynków, w przypadku których zastosowano art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (źródło: analiza akustyczna stanowiąca załącznik nr 7 do ujednoliconego raportu):

Lp.	Numer i km linii	Odległość od linii	Rodzaj zabudowy	Obręb	Nr działki
1	LK131: 229+400	28m	Zabudowa wielorodzinna	Kupinin	190/2
2	LK131: 229+840	28m	Zabudowa jednorodzinna	Kupinin	190/2
3	LK131: 241+400	25m	Zabudowa jednorodzinna	Ponętów Górny	135/1, 444, 136/1, 192/1
4	LK131: 251+280	20m	Zabudowa jednorodzinna	Lipie Góry	124/3
5	LK131:252+450	16m	Zabudowa jednorodzinna	Osówie	40
6	LK131: 258+775	45m	Zabudowa jednorodzinna	Babiak	401/1
7	LK131: 260+435	25m	Zabudowa wielorodzinna	Polonisz	322/1
8	LK131: 260+665	25m	Zabudowa jednorodzinna	Polonisz	322/13
9	LK131: 264+290	26m	Zabudowa jednorodzinna	Bogusławice	131
10	LK131: 272+000	28m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	186/11

Lp.	Numer i km linii	Odległość od linii	Rodzaj zabudowy	Obręb	Nr działki
11	LK131: 272+050	28m	Zabudowa wielorodzinna	Zaryń	186/11
12	LK131: 278+400	13m	Zabudowa jednorodzinna	Zakręta	8
13	LK131: 283+815	42m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1058/4
14	LK131: 283+830	41m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1058/4
15	LK131: 283+960	23m	Zabudowa wielorodzinna	Piotrków Kujawski	1058/4
16	LK131: 284+050	30m	Zabudowa wielorodzinna	Piotrków Kujawski	1058/4
17	LK131: 284+120	27m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1058/4
18	LK131: 284+700	15m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1680
19	LK131: 294+510	28m	Zabudowa wielorodzinna	Chelmce	263/11
20	LK131: 294+600	23m	Zabudowa jednorodzinna	Chelmce	263/11, 263/10
21	LK131: 306+370	17m	Zabudowa wielorodzinna	Karczyn	117/1
22	LK131: 335+390	13m	Zabudowa jednorodzinna	Niszczewice	115/2
23	LK131: 338+525	26m	Zabudowa wielorodzinna	Złotniki Kujawskie	369/2
24	LK131: 338+570	29m	Zabudowa jednorodzinna	Złotniki Kujawskie	369/2
25	LK131: 338+590	6m	Zabudowa jednorodzinna	Złotniki Kujawskie	369/2

W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowej zlokalizowane są 53 budynki mieszkalne, gdzie elewacja budynku stanowi jednocześnie granicę przyległego pasa gruntu.

Zestawienie budynków, w przypadku których zastosowano art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (źródło: analiza akustyczna stanowiąca załącznik nr 7 do ujednoliconego raportu):

Lp.	Numer i km linii	Odległość od linii	Rodzaj zabudowy	Obręb	Nr działki
1	LK131: 229+150	236m	Zabudowa jednorodzinna	Kupinin	176
2	LK131: 229+790	65m	Zabudowa jednorodzinna	Wiesiołów	33/2
3	LK131: 229+880	70m	Zabudowa jednorodzinna	Kupinin	125
4	LK131: 230+250	65m	Zabudowa jednorodzinna	Wiesiołów	20/1
5	LK131: 231+970	55m	Zabudowa jednorodzinna	Tarnówka Wiesiołowska	207
6	LK131: 231+975	50m	Zabudowa jednorodzinna	Tarnówka Wiesiołowska	235
7	LK131: 232+010	60m	Zabudowa jednorodzinna	Tarnówka Wiesiołowska	205/2
8	LK131: 263+240	26m	Zabudowa jednorodzinna	Adamin	111/2
9	LK131: 263+370	60m	Zabudowa jednorodzinna	Adamin	55
10	LK131: 263+380	33m	Zabudowa jednorodzinna	Adamin	97
11	LK131: 237+640	100m	Zabudowa jednorodzinna	Hilarów	43
12	LK131: 240+255	22m	Zabudowa wielorodzinna	Ponętów Górny	92/7
13	LK131: 240+340	22m	Zabudowa wielorodzinna	Ponętów Górny	92/9
14	LK131: 242+065	22m	Zabudowa jednorodzinna	Ponętów Górny	144/2
15	LK131: 244+070	37m	Zabudowa jednorodzinna	Borysławice Zamkowe	21
16	LK131: 246+290	50m	Zabudowa jednorodzinna	Zabłocie	356/3
17	LK131: 252+430	40m	Zabudowa jednorodzinna	Osówie	66/6
18	LK131: 258+770	78m	Zabudowa jednorodzinna	Babiak	436/1
19	LK131: 258+790	50m	Zabudowa jednorodzinna	Babiak	400
20	LK131: 258+795	45m	Zabudowa jednorodzinna	Babiak	400
21	LK131: 258+820	83m	Zabudowa jednorodzinna	Babiak	435/2
22	LK131: 258+870	40m	Zabudowa jednorodzinna	Babiak	398/1
23	LK131: 258+880	50m	Zabudowa jednorodzinna	Babiak	397/1
24	LK131: 260+580	28m	Zabudowa wielorodzinna	Polonisz	322/5
25	LK131: 265+480	20m	Zabudowa jednorodzinna	Lubotyń	128/29, 128/25
26	LK131: 271+760	55m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	186/12
27	LK131: 271+900	75m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	244/3
28	LK131: 271+950	78m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	366/2
29	LK131: 271+970	35m	Zabudowa wielorodzinna	Zaryń	2/1

Lp.	Numer i km linii	Odległość od linii	Rodzaj zabudowy	Obręb	Nr działki
30	LK131: 272+000	77m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	366/4
31	LK131: 272+030	81m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	405
32	LK131: 272+090	35m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	1
33	LK131: 272+100	29m	Zabudowa jednorodzinna	Zaryń	1
34	LK131: 283+970	67m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1012/2
35	LK131: 284+715	66m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1106/8
36	LK131: 284+745	47m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1105
37	LK131: 285+400	43m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1130
38	LK131: 285+410	82m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1133
39	LK131: 285+450	23m	Zabudowa jednorodzinna	Piotrków Kujawski	1241
40	LK131: 310+760	21m	Zabudowa jednorodzinna	Łojewo	83/7
41	LK131: 313+170	22m	Zabudowa jednorodzinna	Sikorowo	47
42	LK131: 314+565	23m	Zabudowa jednorodzinna	Inowrocław Obr. 7	14/5
43	LK131: 315+775	23m	Zabudowa jednorodzinna	Inowrocław Obr. 7	2
44	LK131: 315+780	18m	Zabudowa jednorodzinna	Inowrocław Obr. 7	30/2
45	LK131: 315+805	16m	Zabudowa jednorodzinna	Inowrocław Obr. 7	1/1
46	LK131: 331+440	50m	Zabudowa jednorodzinna	Jaksice	14/17
47	LK131: 331+615	46m	Zabudowa jednorodzinna	Jaksice	14/10
48	LK131: 331+700	15m	Zabudowa jednorodzinna	Jaksice	14/21
49	LK131: 332+630	15m	Zabudowa jednorodzinna	Jaksice	14/7
50	LK131: 333+915	21m	Zabudowa jednorodzinna	Jaksiczki	57/1
51	LK131: 337+660	7m	Zabudowa jednorodzinna	Złotniki Kujawskie	98/34
52	LK131: 337+790	26m	Zabudowa jednorodzinna	Złotniki Kujawskie	98/29
53	LK131: 337+910	22m	Zabudowa wielorodzinna	Złotniki Kujawskie	98/25

Zgodnie z przedstawionymi w raporcie analizami, dla wszystkich budynków na terenach zamkniętych oraz w przyległym pasie gruntu zostaną zachowane poziomy dopuszczalne wewnątrz budynków.

Wskazano również na pozostawienie rezerw terenu pod ewentualne zabezpieczenia w postaci np.: ekranów akustycznych, wałów ziemnych, których potrzeba posadowienia będzie zweryfikowana po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, w następujących lokalizacjach:

I.p.	Strona	Km początku	Km końca
1	prawa	230,950	231,050
2	prawa	237,100	237,300
3	lewa	238,200	238,300
4	lewa	239,200	239,400
5	lewa	241,000	241,200
6	Prawa	246,700	247,100
7	Prawa	247,400	247,500
8	Prawa	252,550	252,700
9	Lewa	257,900	258,000
10	Prawa	260,200	260,300
11	Prawa	270,000	270,100
12	Lewa	275,600	275,750
13	Prawa	276,400	276,500
14	Prawa	280,250	280,400
15	Prawa	281,200	281,300
16	Prawa	283,300	283,700
17	Lewa	284,975	285,250
18	Prawa	285,500	285,600
19	Prawa	287,250	287,400
20	Lewa	292,900	293,100
21	Lewa	293,600	294,000
22	Prawa	298,800	298,900
23	Lewa	299,200	299,400
24	Lewa	299,500	299,650
25	Prawa	300,200	300,300
26	Lewa	326,400	327,000
27	Lewa	327,100	327,300
28	Lewa	331,700	331,800
29	Prawa	336,250	336,350

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

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

Punkt pomiarowy	Numer receptora	Numer linii	Kilometraż	Odległość od LK	Strona LK
PDH-1	11	131	229+725	112	lewa
PDH-2	17	131	230+369	56	lewa
PDH-3	86	740	2+036	116	prawa
PDH-4	101	131	244+077	169	prawa
PDH-5	129	131	249+761	205	prawa
PDH-6	184	131	260+935	67	lewa
PDH-7	222	131	269+115	70	prawa
PDH-8	253	131	272+980	99	prawa
PDH-9	266	131	278+645	85	prawa
PDH-10	362	131	311+381	152	lewa
PDH-11	378	131	313+166	89	Lewa
PDH-12	758	131	338+585	65	Lewa

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

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

Charakterystyczną cechą ruchu kolejowego jest jego stałość i przewidywalność w czasie. Tym samym dane ruchowe, jak i wynikające z nich oddziaływanie akustyczne, zgodnie z zapewnieniem Wnioskodawcy, będą takie same zarówno obecnie, jak i w perspektywie czasowej dla roku 2026 oraz 2036. Najbardziej istotne parametry dotyczące natężenia ruchu na terenie województwa wielkopolskiego, przedstawiono w poniższej tabeli.

Nazwa odcinka	Nr linii kolejowej	Kilometraż [km]	Pociągi pasażerskie – regionalne		Autobusy szynowe		Pociągi pasażerskie – międzyregionalne (międzywojewódzkie)		Pociągi pasażerskie międzygłomerycyjne (kwalifikowane)		Pociągi towarowe	
			Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc
Ponętów - Inowrocław Rąbinek	131	240+456 317+048	0	0	0	0	5	0	7	1	37,912	18,648
Zamków - Borysławice	544	0+000 0+350	0	0	0	0	3	2	3	1	10,155	4,995
Zamków - Borysławice	544	0+350 1+201	0	0	0	0	3	2	3	1	10,155	4,995
Ponętów - Zamków	740	-1+122 1+400	0	0	0	0	0	0	0	0	5,416	2,664
Ponętów - Zamków	740	1+400 2+753	0	0	0	0	0	0	0	0	5,416	2,664

W odniesieniu do inwestycji prowadzonej na terenie województwa wielkopolskiego, maksymalna prędkość projektowa na linii kolejowej nr 131 wyniesie 140 km/h, na pozostałych liniach – 80 km/h.

Do dokumentacji załączono sprawozdanie z pomiarów hałasu komunikacyjnego Nr 014/K/2015, wykonanych przez Labotest Laboratorium Analiz Fizykochemicznych Marek Kozicki, dla przedmiotowej linii kolejowej. W oparciu o wyniki wspomnianych pomiarów Wnioskodawca przeprowadził kalibrację modelu teoretycznego; w przypadku terenów położonych w województwie wielkopolskim objęła ona 5 punktów na linii kolejowej nr 131:

- a) P30 Zabłocie 53, km 246+300,
- b) P31 Lipie Góry 6, km 250+440,
- c) P32 Polonisz 2, km 259+290,
- d) P33 Lubotyń 23, km 265+590,
- e) P34 Goczki 15, km 273+000.

Wyniki porównań obliczeń teoretycznych i pomiarowych wskazały na konieczność zastosowania poprawki + 3dB w modelu matematycznym.

W przeprowadzonej analizie akustycznej wzięto pod uwagę numeryczny model terenu. W odniesieniu do parametrów związanych z taborem kolejowym nie uwzględniano poprawki na poprawę stanu technicznego taboru kolejowego, a jedynie poprawkę

na zastosowanie nawierzchni drobnoziarnistej na drogach. W związku z pracami na linii kolejowej nr 131 Wnioskodawca przewiduje zastosowanie podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa na całej długości linii wraz z szynami bezстыkowymi. Działania te prowadzą do ograniczenia emisji hałasu w stosunku do stanu obecnego. W modelu obliczeniowym uwzględniono projektowane parametry torowiska: tor kolejowy z pojedynczym lub podwójnym podkładem (beton), na podsypce oraz szyny bezspoinowe (całkowicie spawane) z bezspoinowymi rozjazdami lub skrzyżowaniami. W modelu obliczeniowym wzięto pod uwagę również hamowanie pociągów w obrębie stacji kolejowych przystanków osobowych, na których się zatrzymują. Ponadto, wyniki obliczeń uwzględniają ekran akustyczny zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej nr 809 Barłogi – Borysławice, stanowiącej łącznik pomiędzy linią nr 131 a linią nr 3.

Dla danych związanych z natężeniem ruchu, rodzajem pojazdów, ich prędkością, planowanym układem geometrycznym, z uwzględnieniem istotnych dla propagacji fali akustycznej czynników, została przeprowadzona analiza akustyczna dla stanu po zrealizowaniu przedsięwzięcia w wariantcie wybranym, alternatywnym oraz uwzględniając oddziaływanie skumulowane; dla propagacji hałasu na wysokości 1,5 m oraz 4 m w perspektywie do 2026 oraz 2036 roku. Do obliczenia emitowanego hałasu kolejowego posłużono się holenderską metodyką RMR dotyczącą obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych, opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 listopad 1996”. Metodyka ta bazuje na bibliotece pojazdów kolejowych wszystkich kategorii eksploatowanych na holenderskiej sieci kolejowej, w czasie jej tworzenia.

W przedłożonej dokumentacji zawarto model obliczeniowy wraz z wynikami w punktach immisji zlokalizowanych na wysokościach pierwszej i drugiej kondygnacji budynków, przy ich elewacji oraz 1,5 m i 4 m n.p.t. na granicy terenu chronionego akustycznie, a także w punktach zlokalizowanych wewnątrz budynków w przypadku, gdy znajdują się one na terenach zamkniętych oraz na granicy przyległego pasa gruntu kolejowego. Lokalizacja punktów zgodna jest z kryteriami, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji i energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., poz. 1697). Na podstawie wyników analizy określone zostały zasięgi ponadnormatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu do środowiska.

Analizując otrzymane wyniki poziomów hałasu, Organ stwierdził, że w związku z oddaniem linii do użytku, należy spodziewać się zmiany warunków akustycznych w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego, jednakże jedynie ze względu na zmiany konstrukcyjne układu torowego. Załączone wyniki obliczeń wskazują na możliwość przekroczeń normatywnych wartości wyłącznie w porze nocy (w przypadku województwa wielkopolskiego). Na negatywne oddziaływanie najbardziej narażone będą tereny znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej.

Uwzględniając powyższe, w raporcie ustalono i zaplanowano rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji hałasu, które zostały zapisane w niniejszej decyzji, jako warunek niezbędny do realizacji przedsięwzięcia. Zaprojektowanych zostanie 86 różnych typów ekranów akustycznych, o wysokościach 2,5 – 4 m n.p.t. i łącznej długości 135,871 km. Wszystkie ekrany projektuje się jako proste, bez załamań i przewieszek.

Należy mieć na uwadze, iż w obszarze w obrębie trójkątów widoczności nie sytuuje się obiektów ograniczających widoczność, w tym elementów ochrony akustycznej. W związku z powyższym, w rejonie skrzyżowań kolejowo – drogowych, dla terenów, na których występują potencjalne przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku i nie można zastosować ekranów akustycznych ze względów bezpieczeństwa, zastosowane zostaną absorbery szynowe. To działanie spowoduje zmniejszenie poziomu hałasu w stosunku do sytuacji bez zastosowania rozwiązań ograniczających oddziaływanie. Na odcinku obejmującym województwo wielkopolskie, absorbery szynowe wykonane zostaną również w km od 265+693 – 265+893 linii kolejowej nr 131.

Skuteczne działanie środków ograniczających emisję hałasu wymaga ich prawidłowego wykonania i konserwacji. Wobec powyższego zobligowano Wnioskodawcę, do wykonania szczelnych ekranów akustycznych oraz kontroli ich stanu technicznego.

Analizując załączone do uzupełnienia raportu fotografie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zauważył, iż część budynków może być niezamieszkała. Wobec powyższego przed realizacją przedsięwzięcia wskazana jest weryfikacja stanu faktycznego zagospodarowania we właściwych organach jednostek samorządu terytorialnego.

Ponadto, Wnioskodawca wskazał w dokumentacji, iż możliwość lokalizacji ekranów akustycznych została przeanalizowana pod kątem kolizji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu ma co do tego wątpliwości, bowiem przebudowywane przejazdy w km 233+294, 238+379, 249+707, 259+122 oraz 266+641 mogą być w kolizji z projektowanymi ekranami.

W raporcie wskazano, iż zastosowanie powyższych rozwiązań będzie wystarczające, aby dotrzymać akustycznych standardów jakości środowiska. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, analizując na mapach hałasu przebieg izolinii normatywnego poziomu hałasu 56 dB w porze nocy, zauważył jednak, że mogą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu. Wnioskodawca wyjaśnił, że cyt.: „graficzne przedstawienie rozkładu poziomu hałasu w środowisku (rozkład izoliniowy) ma jedynie charakter poglądowy i jest obarczone wieloma uproszczeniami, które mogą wprowadzać w błąd”.

Biorąc pod uwagę powyższe, ze względu na możliwy błąd obliczeń oraz weryfikację rzeczywistych parametrów eksploatacji linii kolejowej, a także skuteczności ekranów akustycznych, Organ nałożył na Wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego oraz odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Wnioskodawca w uzupełnieniu raportu wskazał zakres monitoringu porealizacyjnego wraz z proponowaną lokalizacją 6 punktów immisji. Na podstawie dostępnych materiałów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zweryfikował kryteria i przekroje pomiarowe wskazane przez Wnioskodawcę i wyznaczył inne niż wskazane w dokumentacji.

Pomiary hałasu winny być przeprowadzone w minimum 11 przekrojach pomiarowych w miejscach najbardziej narażonych na wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, prognozowanych dla wariantu realizacyjnego, a także w miejscach, które potencjalnie mogą być narażone na oddziaływanie hałasu większe niż prognozowane, ze względu na ich lokalizację odnośnie układu komunikacyjnego. Pomiary hałasu w tych punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy, a także pozwolą określić rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu linii i pozwolą na kalibrację modelu obliczeniowego. Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w cyt. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. 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 metodyką obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

W przypadku, jeżeli analiza porealizacyjna wykaże, iż przedsięwzięcie narusza akustyczne standardy jakości środowiska i nie istnieją skuteczne środki przeciwhałasowe pozwalające obniżyć poziom hałasu do poziomów mniejszych i równych dopuszczalnemu, zgodnie z art. 135 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska,

Inwestor zobowiązany będzie podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Wówczas do analizy porealizacyjnej należy załączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, a w treści analizy winny znaleźć się zapisy dotyczące ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

W załączonej do raportu analizie akustycznej przeprowadzono ocenę oddziaływania skumulowanego planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami: drogami oraz liniami kolejowymi nr 3, 737, 741 oraz 809.

Ocena oddziaływania hałasu zamieszczona w raporcie obejmuje także przedsięwzięcia towarzyszące. Na terenie województwa wielkopolskiego zlokalizowanych jest 5 placów ładunkowych: Dąbie nad Nerem, Ponętów, Lipie Góry, Babiak, Zaryń.

Przewidywane prace na placach ładunkowych i rampach obejmują głównie przebudowę nawierzchni, budowę odwodnienia, modernizację oświetlenia. Zgodnie z treścią dokumentacji, każdy z placów przeładunkowych funkcjonuje wyłącznie w porze dziennej, co wskazano w niniejszej decyzji, jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Analizy oddziaływania akustycznego, nie wykazały ponadnormatywnych uciążliwości ze strony wykorzystania placów przeładunkowych.

W dokumentacji zidentyfikowano potencjalne miejsca narażone na negatywny wpływ drgań. Są to trzy lokalizacje, w których zabudowa położona jest w odległości około 20 m od planowanych prac związanych z wykopami:

- a) wiadukt drogowy w km 236+365, który ulegnie rozbiórce i w jego miejsce wybudowany zostanie nowy obiekt;
- b) wiadukt kolejowy w km 244+048 - rozbiórka i budowa nowego obiektu;
- c) dojście do peronu wyspowego na stacji Ponętów w km 240+360 – budowa.

Celem zminimalizowania oddziaływania wibroakustycznego planowanego przedsięwzięcia na etapie budowy prowadzony będzie nadzór nad realizacją robót, co Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu uwzględnił jako warunek realizacji przedsięwzięcia, stanowiący jeden z punktów sentencji niniejszej decyzji.

Obniżenie przenoszenia drgań na etapie eksploatacji zrealizowane zostanie poprzez zastosowanie na obiektach inżynieryjnych mat antywibracyjnych charakteryzujących się współczynnikiem przeszywnienia dynamicznego zbliżonym do 1. Ponadto, zastosowane zostaną podtorza o równomiernej sztywności ze stosowaniem stref przejściowych na odcinkach zmiany konstrukcji podtorza oraz przekładki wibroakustyczne pomiędzy szyną

a podkładem, a także szlifowanie szyn. Powyższe rozwiązania są niezbędne do realizacji przedsięwzięcia.

W celu zmniejszenia przekazywania drgań do otoczenia na etapie eksploatacji planuje się zastosowanie podtorza o równomiernej sztywności ze stosowaniem stref przejściowych na odcinkach zmiany konstrukcji podtorza oraz stosowanie przekładek wibroakustycznych pomiędzy szyną a podkładem.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się również szlifowanie szyn w torach głównych na całym odcinku linii objętym inwestycją.

Na etapie prac budowlanych związanych z planowanym przedsięwzięciem może nastąpić zwiększona emisja substancji do powietrza. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Źródłami emisji w wyniku realizacji planowanej inwestycji na etapie budowy będą maszyny budowlane, sprzęt do robót torowych (m.in.: układnice rozjazdów, zgrzewarki do szyn, podbijarki szlakowe, podbijarki rozjazdów), sprzęt budowlano-drogowy (m.in.: zagęszczarki gruntu, zacieraczki do betonu, agregaty prądotwórcze), sprzęt do robót ziemnych (m.in.: koparki, spycharki, ładowarki, równiarki), sprzęt technologiczny (m.in.: samochody-wywrotki, samochody dostawcze) oraz inne źródła emisji (pojazdy osobowe inspektorów nadzoru, pracowników wykonujących inwestycję).

Emisje te będą miały charakter niezorganizowany, miejscowy i okresowy, więc co do zasady ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Energia do prac budowlanych pobierana będzie z istniejących sieci lub ewentualnie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych. Z informacji przyjętych w raporcie wynika, iż nie przewiduje się wykorzystania urządzeń o mocy cieplnej powyżej 1 MW.

Linia kolejowa będzie głównie w całości zelektryfikowana, nie planuje się pracy maszyn spalinowych do realizacji przewozów lub planuje się marginalny udział pociągów spalinowych, jako taboru technicznego. Będą to jednak sytuacje sporadyczne. Są to zdarzenia incydentalne i nie będą miały znaczącego wpływu na stan jakości powietrza. Emisje substancji do powietrza będą głównie pojawiać się w postaci emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego można uznać za nieistotny.

Przewidziano zastosowanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych pozwalających na ograniczenie oddziaływania na powietrze atmosferyczne, m.in.: zraszanie podczas przesypywania materiałów o niskiej wilgotności oraz dróg dojazdowych i technologicznych w okresie suszy. Ponadto, podczas przerw w pracy, silniki samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane.

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

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

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

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

W zakresie obiektów kubaturowych przewiduje się ogrzewanie elektryczne lub powietrzne pompy ciepła.

Przewidywane prace na placach ładunkowych i rampach obejmują głównie przebudowę nawierzchni, budowę odwodnienia, modernizację oświetlenia. Dobrze oświetlony i utwardzony plac ładunkowy pozwoli na efektywny przeładunek. Place i rampy eksploatowane będą sporadycznie. Nowowytbudowane parkingi będą wykorzystywane przez pracowników kolei, a natężenie ruchu będzie niewielkie.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia zakłada stworzenie nowego układu drogowego, w tym dróg dojazdowych do przejazdów, dzięki czemu możliwa będzie poprawa płynności ruchu oraz wzrost bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.

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

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

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

W granicach województwa wielkopolskiego, przedsięwzięcie na odcinku o długości około 1,7 km przebiega przez obszar specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Pradolina Bzury-Neru PLH100006, a także częściowo przez Obszar Chronionego Krajobrazu Goplańsko-Kujawski i teren użytku ekologicznego Dąbskie Błota. W bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycji znajduje się rezerwat przyrody Kawęczyńskie Brzęki oraz strefa ochrony ostoi miejsca rozrodu i regularnego przebywania utworzona wokół gniazda bociana czarnego *Ciconia nigra*.

Przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 (zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych znajdującym się na stronie internetowej www.natura2000.gdos.gov.pl – data dostępu 09.08.2023 r.), jest 39 gatunków ptaków – wodniczka *Acrocephalus paludicola*, płaskonos *Anas clypeata*, cyranka *Anas querquedula*, krakwa *Anas strepera*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, głowienka *Aythya Felina*, czernica *Aythya fuligula*, bąk *Botaurus stellaris*, dziwonia *Carpodacus erythrinus*, rybitwa białowąsa *Chlidonias*

hybrida, rybitwa białoskrzydła *Chlidonias leucopterus*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, derkacz *Crex crex*, łabędź czarnodzioby *Cygnus columbianus bewickii*, łyska *Fulica atra*, bekas kszyc *Gallinago gallinago*, kokoszka *Gallinula chloropus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, gąsiorek *Lanius collurio*, rycyk *Limosa limosa*, brzęczka *Locustella luscinioides*, podróżniczek *Luscinia svecica*, kulik wielki *Numenius arquata*, wąsatka *Panurus biarmicus*, siewka złota *Pluvialis apricaria*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena*, perkoz zausznik *Podiceps nigricollis*, zielonka *Porzana parva*, kropiatka *Porzana porzana*, wodnik *Rallus aquaticus*, remiz *Remiz pendulinus*, perkozek *Tachybaptus ruficollis*, krwawodziób *Tringa totanus*, dudek *Upupa epos*. Obszar posiada plan zadań ochronnych, ustanowiony zmienionym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Poznaniu z dnia 24 marca 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2016 r., poz. 2291). Ostatnim aktem zmieniającym plan zadań ochronnych jest Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 7 czerwca 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2022 r., poz. 4514). Do głównych zagrożeń dla obszaru wskazanych w planie zadań ochronnych należą: spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych oraz intensywne koszenie.

W planie zadań ochronnych wskazano cele działań oraz działania niezbędne dla przywrócenia lub utrzymania właściwego stanu ochrony poszczególnych przedmiotów tej ochrony. Poniżej przedstawiono cele działań ochronnych określone we wspomnianym planie zadań ochronnych.

- Dla perkozka: utrzymanie oceny U1 - nie mniej niż 50 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- Dla perkoza dwuczubego: utrzymanie oceny U1 - nie mniej niż 80 par, zachowanie stanu siedliska z oceną FV - zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych, na powierzchni co najmniej 920 ha.
- Dla perkoza rdzawoszyjnego: utrzymanie oceny populacji U2 - powyżej 3 par, z uwzględnieniem fluktuacji, zachowanie stanu siedliska z oceną U2 - zachowanie

- torfianek i ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- Dla zausznika: utrzymanie oceny U2 - nieregularny rozród gatunku w obszarze, utrzymanie oceny U2 - zachowanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
 - Dla bąka: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - nie mniej niż 25 odżywiających się samców w obszarze, utrzymanie oceny U1 - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie obszarów z trzciniowiskami w sąsiedztwie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni nie mniejszej niż 900 ha.
 - Dla łabędzia czarnodziobego: utrzymanie oceny FV - na poziomie 100 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności, utrzymanie oceny FV - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, o powierzchni nie mniejszej niż 900 ha.
 - Dla gęsi zbożowej: utrzymanie oceny FV - na poziomie 4500 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności, utrzymanie oceny FV - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, na powierzchni co najmniej 1970 ha.
 - Dla gęsi białoczelnej: utrzymanie oceny FV - na poziomie 7000 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności, utrzymanie oceny FV - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych i okresowo zalewanej doliny Neru na wysokości Nagórek, na powierzchni co najmniej 1970 ha.
 - Dla gęgawy: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - nie mniej niż 90 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny U1 - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych i torfianek, na powierzchni co najmniej 1970 ha.
 - Dla krakwy: utrzymanie oceny U1 - nie mniej niż 25 par w obszarze, utrzymanie oceny U1 - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
 - Dla cyranki: utrzymanie oceny U2 - nie mniej niż 5 par w obszarze utrzymanie oceny U1 - utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 3220 ha.

- Dla płaskonosy: utrzymanie oceny U1 - nie mniej niż 9 par w obszarze, utrzymanie oceny U2 - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- Dla głowienki: utrzymanie oceny U1 - nie mniej niż 40 par w obszarze, utrzymanie oceny U1 - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- Dla czernicy: utrzymanie oceny U1 - nie mniej niż 25 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny U1 - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- Dla bielika: utrzymanie oceny FV - 4 pary, utrzymanie oceny U1 - utrzymanie powierzchni siedlisk leśnych około 143 ha.
- Dla błotniaka stawowego: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - nie mniej niż 40 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny U1 - zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie obszarów z trzcinowiskami w sąsiedztwie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 920 ha.
- Dla błotniaka łąkowego: utrzymanie oceny U2-10 par wykorzystujących obszar jako siedlisko żerowania, utrzymanie oceny U2 - zachowanie mozaiki krajobrazu rolniczego z dużym udziałem obszarów łąkowych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- Dla wodnika: utrzymanie oceny U2 - powyżej 34 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny U2 - zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek, na powierzchni co najmniej 490 ha.
- Dla kropiatki: utrzymanie oceny U2 - powyżej 15 odżywiających się samców, z uwzględnieniem fluktuacji na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny U2 - zachowanie okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 2100 ha.
- Dla zielonki: utrzymanie oceny FV - powyżej 9 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek, na powierzchni co najmniej 3220 ha.

- Dla derkacza: trzymanie oceny U2 – powyżej 20 odżywiających się samców z uwzględnieniem fluktuacji, utrzymanie oceny U1 - zachowanie trwałych użytków zielonych, ekstensywnie użytkowanych, na powierzchni około 1600 ha.
- Dla kokoszki: trzymanie oceny U2 - powyżej 35 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz zachowanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3700 ha.
- Dla łyski: utrzymanie oceny U2 - powyżej 220 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- Dla siewki złotej: utrzymanie oceny FV - na poziomie 3000 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności, utrzymanie oceny FV - zachowanie krajobrazu rolniczego z przewagą użytków łąkowych, na powierzchni co najmniej 3500 ha.
- Dla kszyka: utrzymanie oceny U2 - powyżej 30 par, utrzymanie oceny U2 - zachowanie trwałych użytków zielonych, na powierzchni co najmniej 2170 ha.
- Dla rycyka: utrzymanie oceny U2 - powyżej 15 par, utrzymanie oceny U2 - zachowanie trwałych użytków zielonych, na powierzchni co najmniej 1600 ha.
- Dla kulika wielkiego: utrzymanie oceny FV - powyżej 10 par, utrzymanie oceny FV - utrzymanie trwałych użytków zielonych na odcinku doliny Neru między Dąbiem a Łęczycą, na powierzchni co najmniej 1600 ha.
- Dla krwawodzioba: utrzymanie oceny U2 - 15 par, utrzymanie oceny U2 - zachowanie trwałych użytków zielonych, na powierzchni co najmniej 1600 ha.
- Dla rybitwy białowąsej: utrzymanie oceny U2 - nieregularny rozród gatunku w obszarze, utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - zachowanie torfianek, ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- Dla rybitwy czarnej: utrzymanie oceny U2 - powyżej 5 par, z uwzględnieniem fluktuacji, utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - zachowanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych zielonych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- Dla rybitwy białoskrzydłej: utrzymanie oceny U2 - nieregularny rozród gatunku w obszarze, utrzymanie oceny U1 - zachowanie okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.

- Dla dudka: utrzymanie oceny FV - powyżej 65 par, utrzymanie oceny U1 - utrzymanie mozaiki krajobrazu rolniczego z zadrzewieniami śródpolnymi oraz starych dziuplastych drzew, na powierzchni co najmniej 13200 ha.
- Dla podróżniczka: utrzymanie oceny FV – powyżej 19 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny FV - zachowanie stawów rybnych i dolin rzecznych z kępami krzewów, na powierzchni co najmniej 3670 ha.
- Dla bręczki: utrzymanie oceny U1 - powyżej 50 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny nie niższej niż U1 - utrzymanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz trzcinowisk w dolinach rzecznych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- Dla wodniczki: utrzymanie oceny U2 - utrzymanie łąk wilgotnych i turzycowisk w okolicach Krzewa i Nagórek (dolina Neru), na powierzchni nie mniejszej niż 800 ha.
- Dla wąsatki: utrzymanie oceny FV - powyżej 50 par w obszarze, utrzymanie oceny FV - utrzymanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz trzcinowisk w dolinach rzecznych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- Dla remiza: utrzymanie oceny U2 - powyżej 5 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny FV - zachowanie drzew i zadrzewień wokół stawów rybnych oraz w dolinach rzecznych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- Dla gąsioraka: utrzymanie oceny U1 - powyżej 100 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny FV - utrzymanie mozaiki krajobrazu rolniczego z zadrzewieniami śródpolnymi i dużym udziałem użytków łąkowych, na powierzchni co najmniej 13280 ha.
- Dla dziwonii: utrzymanie oceny U1 - powyżej 11 par na powierzchniach monitoringowych, utrzymanie oceny U1 - zachowanie miejsc podmokłych w sąsiedztwie drzew i krzewów, na powierzchni co najmniej 2040 ha.

Mając na uwadze wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, zakres planowanej inwestycji oraz warunki realizacji nałożone w niniejszej decyzji, nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na przedmioty ochrony obszaru, sprzeczności z zapisami planu zadań ochronnych oraz wpływu na możliwość osiągnięcia celów ochrony i realizacji działań ochronnych.

Przedmiotami ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Pradolina Bzury-Neru PLH100006 zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006 (Dz. U. z 2021 r., poz. 2202) są następujące siedliska przyrodnicze:

3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylin alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7140 - Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe i 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) oraz 8 gatunków zwierząt: kumak nizinny *Bombina bombina*, bóbr europejski *Castor fiber*, koza *Cobitis taenia*, wydra *Lutra lutra*, czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*, piskorz *Misgurnus fossilis*, różanka *Rhodeus amarus* oraz traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*. Obszar posiada plan zadań ochronnych, ustanowiony zmienionym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Poznaniu z dnia 21 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru PLH100006 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2014 r., poz. 1899). Ostatnim aktem zmieniającym ww. plan zadań ochronnych jest zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 24 czerwca 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru PLH100006 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2022 r., poz. 5066). Do najpoważniejszych zagrożeń obszaru wymienionych w planie zadań ochronnych należą: zmiany stosunków wodnych, intensyfikacja rolnictwa, zanieczyszczenia wód, występowanie obcych gatunków wypierających gatunki rodzime.

W planie zadań ochronnych wskazano cele działań ochronnych oraz działania ochronne niezbędne dla przywrócenia lub utrzymania właściwego stanu ochrony poszczególnych przedmiotów ochrony. Poniżej przedstawiono cele działań ochronnych określone w planie zadań ochronnych.

- Dla siedliska 3150: utrzymanie powierzchni siedliska 1,37 ha, charakterystyczna kombinacja zbiorowisk w obrębie transektu - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - występują nymfeidy oraz elodeidy z obecnością rogatka sztywnego *Ceratophyllum demersum* więcej niż 25%; gatunki wskazujące na degenerację - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak gatunków obcych i inwazyjnych wskazujących na degenerację siedliska; barwa wody - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - wyraźne zielone

zabarwienie; konduktywność (przewodnictwo elektrolityczne) - utrzymanie oceny wskaźnik U1-600-899 $\mu\text{S}/\text{cm}^{-1}$; przezroczystość wody - utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1- widzialność krążka Secchiego 1,0-2,5 m; odczyn wody - utrzymanie oceny wskaźnika FV - pH 6,5-7,9. Dla siedliska 6410: utrzymanie powierzchni siedliska 1,24 ha; procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcie - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin - $\geq 80\%$. Utrzymanie oceny U1 na stanowisku Nędzrzew - 50-80% oraz poprawa do U1 - $\leq 50\%$ na stanowisku Głędzianówek. Obecne pokrycie odpowiednio: 95%, 60% i 10%; struktura przestrzenna płatów siedliska - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin - fragmentacja nieznaczna, na pozostałych stanowiskach U1 - średni stopień fragmentacji; gatunki typowe - utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Domanin - średnioliczne gatunki charakterystyczne (3-5) i obecne gatunki wyróżniające dla związku Molinion. Na pozostałych stanowiskach U2 - nieliczne gatunki charakterystyczne (≤ 2) i wyróżniające dla związku Molinion; gatunki dominujące - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Nędzrzew - brak gatunków o pokryciu $> 50\%$; współpanują gatunki łąkowe, charakterystyczne dla klasy *Molinio-Arrhenatheretea*, w tym przede wszystkim gatunki typowe dla siedliska. Utrzymanie oceny U1 na stanowisku Domanin - obecne gatunki dominujące (pokrycie $> 50\%$); dominują gatunki łąkowe, charakterystyczne dla klasy *Molinio-Arrhenatheretea*. Poprawa oceny do U1 na stanowisku Głędzianówek. Ocena U2 wynika z obecności dominantów (pokrycie $> 50\%$), obecne gatunki ekspansywne lub ekologicznie obce dla siedliska; obce gatunki inwazyjne - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak obcych gatunków inwazyjnych; gatunki ekspansywne roślin zielnych - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin - brak gatunków ekspansywnych roślin zielnych. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny U2 - gatunki ekspansywne liczne o znacznym pokryciu; ekspansja krzewów i podrostu drzew - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin - brak ekspansji. Na pozostałych stanowiskach poprawa oceny na U1 - z pokrycia $> 20\%$ do pokrycia 5-20%; martwa materia organiczna - utrzymanie oceny wskaźnika FV - średnia warstwa wojłoku < 2 cm.

- Dla siedliska 6430: utrzymanie powierzchni siedliska 67,44 ha; gatunki charakterystyczne - utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1 - 2 lub 3 gatunki charakterystyczne; obce gatunki inwazyjne - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - poniżej 1% pokrycia; gatunki ekspansywne roślin zielnych - utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1 - gatunki ekspansywne pokrywają 10-25% badanej powierzchni;

bogactwo gatunkowe - utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1 - 10 do 20 gatunków w zdjęciach; naturalność koryta rzecznego - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - ciek uregulowany; naturalny kompleks siedlisk - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - w toczeniu obecne zbiorowiska półnaturalne.

- Dla siedliska 6510: utrzymanie powierzchni siedliska 10,84 ha; struktura przestrzenna płatów siedliska - utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 80% powierzchni - fragmentacja nieznaczna. Na pozostałej powierzchni U1 - średni stopień fragmentacji; gatunki charakterystyczne - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - gatunki charakterystyczne dla siedliska 2 lub mniej; gatunki dominujące - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - wśród dominantów obecne gatunki ekspansywne lub ekologicznie obce dla siedliska; obce gatunki inwazyjne - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - gatunki o niskim stopniu inwazyjności w pokryciu <5% transektu; gatunki ekspansywne roślin zielnych - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak gatunków silnie ekspansywnych, łączne pokrycie gatunków ekspansywnych <20%; ekspansja krzewów i podrostu drzew - utrzymanie oceny wskaźnika FV na powierzchni co najmniej 80% - łączne pokrycie na transekcje <1%. Na pozostałej powierzchni U1 - łączne pokrycie na transekcje 1-5%; udział dobrze zachowanych płatów siedliska - utrzymanie oceny wskaźnika FV na powierzchni co najmniej 75% - płaty dobrze zachowane stanowią nie mniej niż 80% powierzchni transektu. Na pozostałej powierzchni U1 - płaty dobrze zachowane stanowią 50-79% powierzchni transektu; wojłok - utrzymanie oceny wskaźnika FV - <2 cm.
- Dla siedliska 7140: utrzymanie powierzchni siedliska 1,52 ha; procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcje - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin - 80-100%. Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowisku Czepów - <50%; gatunki charakterystyczne - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin - 6 gatunków charakterystycznych i ich pokrycie na transekcje powyżej 50%. Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowisku Czepów - 0-3 gatunki charakterystyczne i ich pokrycie na transekcje poniżej 20%; gatunki dominujące - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin - dominują gatunki charakterystyczne dla siedliska. Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowisku Czepów - dominują gatunki nie zaliczane do charakterystycznych dla siedliska; pokrycie i struktura gatunkowa mchów - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - całkowite pokrycie mchów poniżej 20%; obce gatunki inwazyjne - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak obcych gatunków inwazyjnych; gatunki ekspansywne roślin zielnych -

utrzymanie oceny wskaźnika U2 - gatunki ekspansywne roślin zielnych zajmują powyżej 5% powierzchni; obecność krzewów i podrostu drzew - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin - pojedyncze osobniki olszy czarnej *Alnus glutinosa*; poprawa oceny wskaźnika do FV na stanowisku Czepów - z udziału <15% do pojedynczych krzewów i podrostów drzew; stopień uwodnienia - utrzymanie oceny wskaźnika FV - woda powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska; pozyskanie torfu - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak eksploatacji; melioracje odwadniające - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - sieć rowów melioracyjnych w niewielkim stopniu oddziałuje na warunki wodne torfowiska, z uwagi na brak konserwacji, częściowe uszkodzenie oraz naturalne zarastanie rowów.

- Dla siedliska 7230: utrzymanie powierzchni siedliska 1,50 ha; gatunki charakterystyczne - utrzymanie oceny wskaźnika U2-1-3 gatunki charakterystyczne, pokrycie na transekcie poniżej 20%; gatunki dominujące - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - dominują gatunki nie zaliczane do charakterystycznych dla siedliska; pokrycie i struktura gatunkowa mchów - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - całkowite pokrycie mchów poniżej 20%; obce gatunki inwazyjne - utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak; gatunki ekspansywne roślin zielnych - utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak; zakres pH - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - pH <6; ekspansja krzewów i podrostu drzew - utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak; stopień uwodnienia - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - poziom wody ponad 10 cm powyżej lub więcej niż 20 cm poniżej powierzchni torfowiska; pozyskanie torfu - utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak; melioracje odwadniające - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - infrastruktura melioracyjna wyraźnie pogarsza warunki wodne torfowiska.
- Dla siedliska 9170: utrzymanie powierzchni siedliska 9,66 ha; charakterystyczna kombinacja florystyczna - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 4 i 5 - występuje typowa, właściwa dla siedliska przyrodniczego charakterystyczna kombinacja florystyczna. Na pozostałych stanowiskach, tj. Goślub Osada 1, 2 i 3 utrzymanie oceny wskaźnika U1 - zniekształcona w stosunku do typowej w regionie; inwazyjne gatunki obce w podszybie i runie - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak inwazyjnych gatunków obcych w podszybie i runie, z wyjątkiem stanowiska Goślub Osada 1 utrzymanie oceny wskaźnika U1 - sporadycznie (nie więcej niż 2% pokrycia transektu); ekspansywne gatunki rodzime w runie - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 1, 3, 4 i 5 - brak ekspansywnych gatunków rodzimych w runie. Na stanowisku Goślub Osada 2 utrzymanie oceny

wskaźnika U2 - stwierdzono licznie występujące (ponad 5% pokrycia transektu) ekspansywne gatunki rodzime w runie; struktura pionowa i przestrzenna roślinności - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 4 i 5 - struktura zróżnicowana, >50% powierzchni pokryte przez zwarty drzewostan, jednak obecne luki i prześwietlenia. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie obecnej oceny U2 - jednolite odnowienia lub zróżnicowana struktura z <10% powierzchni zajętej przez fragmenty starego drzewostanu; wiek drzewostanu (udział starodrzewu) - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 4 i 5 - udział drzew starszych niż 100 lat >10%. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U2 - <10% udział drzew starszych niż 100 lat i <50% udział drzew starszych niż 50 lat; naturalne odnowienie drzewostanu - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 3, 4 i 5 - naturalne odnowienia drzewostanu obfite, w lukach i prześwietleniach. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 - pojedyncze, nie reagujące na luki lub też w lukach lecz z licznymi śladami zgryzania przez zwierzynę płową; gatunki obce w drzewostanie - utrzymanie oceny wskaźnika FV - <1% i nie odnawiające się; martwe drewno (łącznie zasoby) - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osad 4 - >20 m³/ha, U1 na stanowiskach Goślub Osada 3 i 5-10-20 m³/ha oraz U2 na stanowiskach Goślub Osada 1 i 2 - <10 m³/ ha; martwe drewno wielkowymiarowe - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osada 4 - >5 szt./ha, U1 na stanowisku Goślub Osada 5-3-5 szt./ha oraz poprawa oceny wskaźnika na U1 na stanowiskach Goślub Osada 1, 2 i 3 - do 3-5 szt./ha; mikrosiedliska drzewne (drzewa biocenotyczne) - utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Goślub Osada 4-10-20 szt./ha. Na pozostałych stanowiskach poprawa oceny wskaźnika na U1-10-20 szt./ha, obecnie drzew biocenotycznych jest <10 szt./ha; inne zniekształcenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskiwaniem drewna - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak.

- Dla siedliska *91E0: utrzymanie powierzchni siedliska 39,51 ha; gatunki charakterystyczne utrzymanie oceny wskaźnika U1 - kombinacja florystyczna zubożona, lecz oparta na gatunkach typowych dla łągu; gatunki dominujące - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska, przy czym są zaburzone relacje ilościowe; gatunki obce geograficznie w drzewostanie - utrzymanie oceny wskaźnika FV - <1% i nie odnawiające się; inwazyjne gatunki obce w podszyciu i w runie - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - więcej niż 1 gatunek ; ekspansywne gatunki rodzime (apofity) w runie - utrzymanie

oceny wskaźnika FV na stanowiskach w Walewicach, Sobockiej Wsi i Bronnie - nie bardzo silnie ekspansywne. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 - występują silnie ekspansywne, lecz nie ograniczające różnorodności runa; martwe drewno (łącznie zasoby) - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osada - $>20 \text{ m}^3/\text{ha}$. Poprawa oceny wskaźnika na U1 na stanowisku Włostowice-Parcel oraz Leszno - $10\text{-}20 \text{ m}^3/\text{ha}$, a na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny U1; martwe drewno leżące lub stojące $>3 \text{ m}$ długości i $>50 \text{ cm}$ grubości - utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Goślub-Osada - 3-5 szt./ha. Na pozostałych stanowiskach poprawa oceny wskaźnika na U1 - do 3-5 szt./ha; reżim wodny (w tym rytm zalewów, jeśli występują) - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub-Osada i Włostowice-Parcel - dynamika zalewów i przewodnienie podłoża normalne z punktu widzenia odpowiedniego ekosystemu. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 - dynamika zalewów i przewodnienie podłoża obniżone w stosunku do normalnego; wiek drzewostanu - utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Goślub Osada - $<20\%$ udział drzew starszych niż 100 lat, ale $>50\%$ udział drzew starszych niż 50 lat. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U2 - $<20\%$ drzew starszych niż 100 lat i $<50\%$ udział drzew starszych niż 50 lat; pionowa struktura roślinności - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osada - naturalna, zróżnicowana. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 - antropogenicznie zmieniona, lecz zróżnicowana; naturalne odnowienie drzewostanu - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - pojedyncze naturalne odnowienia drzewostanu; zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak; inne zniekształcenia (rozjeżdżenie, wydeptanie, zaśmiecenie) - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak.

- Dla siedliska 91F0: utrzymanie powierzchni siedliska 2,82 ha; charakterystyczna kombinacja florystyczna runa - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - zubożona w stosunku do typowej dla siedliska w regionie; gatunki dominujące w poszczególnych warstwach fitocenozy - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska przy czym są zaburzone relacje ilościowe; liczba gatunków z grupy „wiązy, dąb, jesion”, występujących w drzewostanie - utrzymanie oceny wskaźnika FV - trzy i więcej gatunków; różnorodność gatunkowa warstwy krzewów - utrzymanie oceny wskaźnika FV - cztery i więcej gatunków; gatunki obce ekologicznie w drzewostanie - utrzymanie oceny wskaźnika FV - $<10\%$; gatunki obce geograficznie

w drzewostanie - poprawa oceny wskaźnika do U1 - <10 % i nie odnawiające się; martwe drewno (łącznie zasoby) - utrzymanie oceny wskaźnika U1-10-20 m³/ha; martwe drewno leżące lub stojące >3 m, długości >50 cm grubości - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - <3 szt./ha; wiek drzewostanu (obecność starodrzewu) - utrzymanie oceny wskaźnika FV - >10% udział objętościowy drzew starszych niż 100 lat; naturalne odnowienie drzewostanu - utrzymanie oceny wskaźnika FV - więcej niż 2 gatunki, obfite, reagujące na luki i prześwietlenia; struktura pionowa i przestrzenna drzewostanu - utrzymanie oceny wskaźnika FV - zróżnicowana, >70% powierzchni pokryte przez zwarty drzewostan, jednak obecne są luki i prześwietlenia; przejawy procesu gładowienia - utrzymanie oceny wskaźnika U1 – wyraźne; ekspansywne gatunki obecne w podszyciu i runie - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - więcej niż jeden gatunek; ekspansywne gatunki rodzime (apofity) w runie; w tym trzcinnik piaskowy, jeżyny - utrzymanie oceny wskaźnika FV - co najwyżej pojedynczo; stosunki wodnowilgotnościowe - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - brak zalewów wodami rzecznyymi i objawy przesuszenia; zniszczenie runa i gleby związane z pozyskaniem drewna - utrzymanie oceny wskaźnika FV - brak.

- Dla wydry: populacja: udział pozytywnych stwierdzeń gatunku - utrzymanie oceny wskaźnika FV - >60%; baza pokarmowa - utrzymanie oceny wskaźnika FV - >0,80; udział siedliska kluczowego dla gatunku; utrzymanie oceny wskaźnika FV - >0,65; charakter strefy brzegowej - utrzymanie oceny wskaźnika U1-0,50-0,85; stopień antropopresji - utrzymanie oceny wskaźnika FV - >0,70.
- Dla bobra: populacja: procent pozytywnych stwierdzeń gatunku - utrzymanie oceny wskaźnika FV - >40%; indeks populacyjny - utrzymanie oceny wskaźnika FV - >60; baza pokarmowa - utrzymanie oceny wskaźnika U1-0,50-0,80: obecność preferowanych gatunków drzew i krzewów ponad 40% punktów monitoringowych (1 pkt), udział preferowanych drzew i krzewów - mniej niż 20% wszystkich gatunków (0 pkt.), udział brzegu z zadrzewieniami - ponad 40% linii brzegowej (1 pkt), udział drzew o pierśnicy 2,5-15 cm <25% (0 pkt.); udział siedliska kluczowego dla gatunku - utrzymanie oceny wskaźnika U1-0,40-0,65: obecność preferowanych zbiorników wodnych 5-20% (0,5 pkt.), udział preferowanych odcinków rzek (10-100 m szerokości) >40% (1 pkt), spadek podłużny <10‰ (1 pkt), fluktuacje poziomu wody - umiarkowane zmiany poziomu wody wpływające na umiejscowienie wejść do nor i żeremi, nie powodują zniszczenia konstrukcji bobrowych (0,5 pkt.); charakter strefy brzegowej: utrzymanie oceny wskaźnika U1-0,50-0,80: charakter nadbrzeżnych zadrzewień - dominują

zadrzewienia ciągłe (1 pkt), drzewa i krzewy w promieniu do 30 m - dominują zadrzewienia ciągłe (1 pkt), lesistość 10-30% (0,5 pkt.), naturalność koryta cieków 50-80% (0,5 pkt.), dostępność schronień >50% (1 pkt); stopień antropopresji - utrzymanie oceny wskaźnika U1-0,50-0,75: drogi wojewódzkie i krajowe <20% (1 pkt), linie kolejowe <10% (1 pkt), sąsiedztwo zabudowań <10% (1 pkt), sąsiedztwo pól uprawnych i upraw leśnych >40% (0 pkt).

- Dla kumaka nizinnego: populacja - utrzymanie oceny parametru FV. Gatunek stwierdzony na wszystkich stanowiskach monitoringowych; siedlisko - utrzymanie oceny wskaźnika nie niższej niż U1-6-9,5 pkt.: udział szuwaru w powierzchni zbiornika >25% (1 pkt), wysokość roślinności szuwarowej - obecność szuwaru o wysokości 1 m lub niższego (1 pkt), roślinność zanurzona i pływająca bardzo liczna o pionowych pędach (1 pkt), nachylenie brzegów zbiornika - łagodne (1 pkt), zacienienie zbiornika <50% powierzchni zbiornika (1 pkt), obecne płycizny (1 pkt), obecność ryb - brak (1 pkt), bariery wokół brzegu zbiornika, obecność wokół 5% - <50% brzegów palisadek lub innych barier (murki) (0,5 pkt), zabudowa otoczenia - brak (1 pkt), inne zbiorniki wodne w promieniu 500 m - obecny co najmniej jeden zbiornik wody stojącej (1 pkt), droga asfaltowa - obecność drogi asfaltowej jednopasmowej (0,5 pkt).
- Dla traszki grzebieniastej: populacja - utrzymanie oceny parametru FV - podobna lub większa liczba zajętych stanowisk w porównaniu do poprzedniego cyklu badawczego; powierzchnia zbiornika - utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 50% stanowisk - 400-2000 m² (SI 0,8-1,0); stałość zbiornika - utrzymanie oceny wskaźnika FV - 0-2 lata (SI 0,9-1,0); jakość wody - utrzymanie oceny wskaźnika FV - wysoka (SI 1,0); zacienienie zbiornika - utrzymanie oceny wskaźnika FV - 0-60% zacienione (SI 1,0); wpływ ptaków wodnych - utrzymanie oceny wskaźnika FV na 60% stanowisk - 0-2 ptaki na 1000 m² (SI 1,0). Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1-3-6 ptaków na 1000 m² (SI 0,5-0,9); wpływ ryb - utrzymanie oceny wskaźnika FV na 50% stanowisk - brak (SI 1,0). Na pozostałych stanowiskach dopuszcza się utrzymanie oceny wskaźnika U2 - umiarkowany (SI 0,33); liczba zbiorników w odległości ≤ 500 m; utrzymanie oceny wskaźnika FV na 70% stanowisk - 4 lub więcej (SI 1,0); ocena jakości środowiska lądowego - utrzymanie oceny wskaźnika FV na 60% stanowisk - dobra (SI 1,0). Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 - średnia (SI 0,67); stopień zarośnięcia lustra wody przez roślinność - utrzymanie oceny wskaźnika FV - 60-80% zarośnięte lustro wody (SI 0,9-1,0).

- Dla czerwończyka nieparka: obecność gatunku - utrzymanie oceny parametru U1-60-80% stanowisk monitoringowych (kwadratów 5x5 km); baza pokarmowa - utrzymanie roślin żywicielskich gąsienic: szczaw lancetowaty *Rumex hydrolapatum*, szczaw kędzierzawy *Rumex crispus*, szczaw zwyczajny *Rumex acetosa*; rodzaj środowiska - utrzymanie siedliska: wilgotne łąki i pastwiska w dolinie rzek, wokół stawów rybnych, miejscami pola uprawne: rośliny nektarodajne - utrzymanie roślin nektarodajnych: firletka poszarpana *Lychnis flos-cuculi*, ostrożeń polny *Cirsium arvense*, ostrożeń błotny *Cirsium palustre*, krwawnica pospolita *Lythrum salicaria*, jastrun właściwy *Leucanthemum vulgare*, chaber łąkowy *Centaurea jacea*.
- Dla kozy: względna liczebność - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - <0,005 os./m²; struktura wiekowa - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - brak przynajmniej jednej kategorii lub YOY+JUV=10-50%; udział gatunku w zespole ryb i minogów - utrzymanie oceny wskaźnika U1-1-5%; EFI+ - utrzymanie oceny wskaźnika U2-4-5; jakość hydromorfologiczna - utrzymanie oceny wskaźnika U2-3,5-5,0 pkt. (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość ciek).
- Dla piskorza: względna liczebność - utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 50% stanowisk - >0,01 os./m². Na pozostałych stanowiskach dopuszcza się ocenę wskaźnika U2 - <0,005 os./m²; struktura wiekowa - utrzymanie oceny wskaźnika U1 - brak przynajmniej jednej kategorii lub YOY+JUV=10-50%; udział gatunku w zespole ryb i minogów - utrzymanie oceny wskaźnika FV na 50% stanowisk - >3%. Na pozostałych stanowiskach dopuszcza się ocenę wskaźnika U2 - <1%; EFI+ - utrzymanie oceny wskaźnika U2-4 i 5; jakość hydromorfologiczna - utrzymanie oceny wskaźnika U2-3,5-5,0 pkt. (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość ciek).
- Dla różanki: względna liczebność - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Kupinin, Rzeka Ner 1, Moszczenica - >0,01 os./m². Na pozostałych stanowiskach ocena wskaźnika U1-0,005-0,01 os./m²; struktura wiekowa - utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Rzeka Ner 1, Kanał Królewski 1, Krzewo 2-Kanał Królewski, Moszczenica - >25%; udział gatunku w zespole ryb i minogów - utrzymanie oceny wskaźnika U1-0,5-20%; EFI+ - utrzymanie oceny wskaźnika U2-4 i 5; jakość hydromorfologiczna - utrzymanie oceny wskaźnika U2-3,5-5,0 pkt. (średnia

arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość ciek); stopień porośnięcia linii brzegowej przez roślinność - utrzymanie oceny wskaźnika U2 - <10% (U2); względna liczebność małży skójkowatych - utrzymanie oceny wskaźnika FV >0,1 na stanowisku Moszczenica. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U2-0.

Mając na uwadze wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, zakres planowanej inwestycji oraz warunki realizacji inwestycji nałożone w niniejszej decyzji, nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na przedmioty ochrony obszaru oraz sprzeczności z zapisami planu zadań ochronnych oraz wpływu na możliwość osiągnięcia celów ochrony i realizacji działań ochronnych.

Ponadto, w zasięgu 5 km od zadania (w odległości około 3,6 km), zlokalizowane są następujące obszary Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Ostoja Nadgoplańska PLB040004 oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Jezioro Gopło PLH040007. Obszar Ostoja Nadgoplańska ma obowiązujący plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 1 lutego 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2016 r., poz. 1593). Natomiast na terenie obszaru Jezioro Gopło PLH040007 obowiązuje plan zadań ochronnych ustanowiony zmienionym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2014 r., poz. 2163). Ze względu na znaczną odległość planowanej inwestycji od ww. obszarów oraz wymagania siedliskowe i ekologiczne gatunków stanowiących ich przedmioty ochrony, nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na przedmioty ochrony tych obszarów oraz sprzeczności z zapisami planów zadań ochronnych oraz wpływu na możliwość osiągnięcia celów ochrony i realizacji działań ochronnych.

Południowa część terenu inwestycji przebiega przez teren korytarzy ekologicznych Dolina Nidy KPnC-8B i Dolina Bzury-Neru KPnC-20 wyznaczonych 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”, a także przez obszar ważny dla ptaków Dolina Neru wyznaczony w opracowaniu Wylegała P., Kuźniak S., Dolata P. T. „Obszary ważne dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji na terenie województwa wielkopolskiego”.

Linie kolejowe z zakresu przedsięwzięcia na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew w granicach województwa wielkopolskiego przecinają m.in. rzekę Ner w km 227+628, rzekę Orłówkę w km 234+816, rzekę Rgilewka w km 244+546 i rzekę Noteć w km 269+446, a także mniejsze ciek i rowy melioracyjne. W zasięgu 150 m od osi linii kolejowych na analizowanym odcinku stwierdzono 50 zbiorników wodnych.

W związku z realizacją przedsięwzięcia konieczne będzie usunięcie drzew oraz krzewów i podrostów drzew. Wstępna szacunkowa ilość drzew oraz krzewów przeznaczonych do usunięcia w wariantcie wybranym do realizacji wyniesie około 4584 drzew i 16,5 ha krzewów. Na obszarze kolejowym i koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie przewiduje się wykonania nasadzeń minimalizujących.

Na podstawie prac terenowych przeprowadzonych w ramach inwentaryzacji przyrodniczej w sezonie 2015/2016 i 2019/2020 w obszarze potencjalnego oddziaływania planowanej inwestycji stwierdzono 4 typy siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* na 2 stanowiskach, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) na 1 stanowisku, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) na 7 stanowiskach oraz 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) na 5 stanowiskach. Planowane prace związane z usunięciem drzew i krzewów mogą przyczynić się do zniszczenia fragmentów 5 płątów siedliska 91E0 położonych w granicach planowanej inwestycji o łącznej powierzchni około 0,99 ha oraz 5 płątów siedliska 9170, o łącznej powierzchni około 2,92 ha. Wszystkie ww. płąty siedlisk zlokalizowane są poza granicami obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Pradolina Bzury-Neru PLH100006.

W obrębie terenu objętego inwentaryzacją stwierdzono 4 gatunki roślin naczyniowych objętych ochroną częściową, z czego 2 w granicach województwa wielkopolskiego: kocankę piaskową *Helichrysum arenarium* i zerwę kulistą *Phyteuma orbiculare* oraz 1 rzadki gatunek umieszczony na Polskiej Czerwonej Liście roślin i grzybów Polski w kategorii NT: pływacz zwyczajny *Utricularia vulgaris*. Ponadto, stwierdzono 3 gatunki mszaków objętych ochroną prawną: bielistka siwa *Leucobryum glaucum*, roketnik pospolity *Pleurozium schreberi* i widłoząb miotłowy *Dicranum scoparium*. Wśród stwierdzonych mchów brak jest gatunków

wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej oraz figurujących na czerwonych listach gatunków zagrożonych. W wyniku realizacji inwestycji zniszczone zostaną liczne stanowiska kocanki piaskowej oraz po jednym stanowisku rokitnika pospolitego i widłozęba miotłowego, położone bezpośrednio w obrębie nasypu kolejowego.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono 1 stanowisko grzyba objętego ochroną częściową, tj. błyskoporek podkorowy *Inonotus obliquus* oraz 3 stanowiska gatunku porostu objętego ochroną częściową, tj. chrobotka reniferowego *Cladonia rangiferina*.

W sąsiedztwie analizowanej linii kolejowej nr 131 położony jest rezerwat przyrody Kawęczyńskie Brzęki, którego celem ochrony jest zachowanie fragmentu lasu liściastego z najdalej wysuniętym na wschód na Nizinie Wielkopolskiej stanowiskiem jarzębu brekinii *Sorbus torminalis*, gatunku objętego ochroną ścisłą na naturalnych siedliskach. Stanowisko tego gatunku o powierzchni około 21522 m², znajduje się na odcinku w km 268+850 – 269+000 linii kolejowej nr 131, w odległości około 27 m po lewej stronie.

W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej w zasięgu inwestycji stwierdzono 2 gatunki mrówek objętych ochroną: mrówkę rudnicę *Formica rufa* na 3 stanowiskach i mrówkę ćmawą *Formica polyctena* na 1 stanowisku. Wśród mięczaków stwierdzono ślimaka winniczka *Helix pomatia*.

W obrębie cieków zlokalizowanych na przebiegu inwestycji stwierdzono 4 gatunki ryb objętych ochroną częściową: piskorza *Misgurnus fossilis*, kozę *Cobitis taenia*, różankę *Rhodeus amarus* i śliza *Barbatula barbatula* oraz 1 gatunek inwazyjny Czebaczka amurskiego *Pseudorasbora parva*.

Ponadto, na terenie objętym inwentaryzacją stwierdzono liczne siedliska płazów należące do gatunków takich jak: grzebiuszka ziemna *Pelobates fuscus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, żaba moczarowa *Rana arvalis*, ropucha szara *Bufo bufo*, rzekotka drzewna *Hyla arborea*, traszka zwyczajna *Triturus vulgaris*, żaba trawna *Rana temporaria*, kompleks żab zielonych (w tym żaby wodne) *Rana esculenta complex* oraz zidentyfikowano 12 szlaków ich migracji. Spośród gadów odnotowano zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix* oraz jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*. W bezpośrednim zasięgu oddziaływania inwestycji znajduje się sześć stanowisk optymalnych dla występowania herpetofauny. W wyniku realizacji robót nie przewiduje się trwałego zniszczenia siedlisk rozrodczych płazów, w tym zasypania zbiorników wodnych. Nie przewiduje się również znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na siedliska gadów.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej w obu sezonach 2015/2016 i 2019/2020 na terenie objętym obserwacjami stwierdzono łącznie 704 stanowiska 64 gatunków ptaków objętych ochroną ścisłą oraz gatunków łownych. Były to gatunki związane zarówno z siedliskami łąkowymi, jak i leśnymi, a także gatunki łowne. Wśród stwierdzonych gatunków wymienić można takie jak: błotniak stawowy, błotniak łąkowy, derkacz, dzięcioł białoszyi, bąk, kulik wielki, ortolan, puszczyk, świergotek łąkowy, podróżniczek, trzciniak, żoła, czy żuraw. Najcenniejszym obszarem pod względem awifauny jest obszar Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, która przecina dolinę Neru. W tym miejscu dolinę pokrywa rozległy szuwar trzcinowy, miejscami turzycowy i pałkowy, w którym stwierdzono występowanie m.in.: brzęczki, cyraneczki, jarzębatki, łączaka, czy rycyka.

Planowane przedsięwzięcie w wybranym do realizacji wariantcie będzie miało wpływ na zniszczenie pojedynczych miejsc lęgowych gąsiorka i dziwoni, gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 stwierdzonych w pasie zadrzewienia i zakrzewienia na nasypie kolejowym na całym odcinku linii kolejowej w granicach ww. obszaru. Wskutek utraty pojedynczych stanowisk lęgowych nie przewiduje się pogorszenia stanu ochrony ww. gatunków w obszarze.

W obrębie cieków znajdujących się w zasięgu planowanej inwestycji obserwowano bobra *Castor fiber* i wydrę *Lutra lutra*. Inne odnotowane ssaki to: łoś *Alces alces*, daniel *Dama dama*, jeleń szlachetny *Cervus elaphus*, sarna *Capreolus capreolus*, dzik *Sus scrofa*, jenot *Nyctereutes procyonoides*, lis *Vulpes vulpes*. Przebudowa linii kolejowych może jedynie przyczynić się do niepokojenia zwierząt w wyniku hałasu związanego z pracującym sprzętem i maszynami budowlanymi, funkcjonowaniem zapleczy budowy, jednak oddziaływanie to nie wpłynie na utratę siedlisk ssaków i ustąpi po zakończeniu prac.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono 11 gatunków nietoperzy objętych ścisłą ochroną, takich jak: borowiec wielki *Nyctalus noctula*, borowiaczek *Nyctalus leisleri*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, karlik *Kuhla Pipistrellus kuhlii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, mopek *Barbastella barbastellus*, mroczek pozłocisty *Eptesicus nilsoni*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, nocek duży *Myotis myotis*, nocek Brandta *Myotis brandti*. W zasięgu oddziaływania inwestycji lub bliskiej odległości stwierdzono 2 zimowiska nietoperzy oraz 9 obiektów stanowiących potencjalne kryjówki rozrodcze. Przeprowadzone badania nie wykazały żadnych istotnych szlaków migracji na omawianym terenie.

Użytek ekologiczny Dąbskie Błota został utworzony w drodze uchwały nr V/30/2007 Rady Miejskiej w Dąbiu z dnia 8 lutego 2007 r. w sprawie uznania za użytek ekologiczny kompleksu łąkowo-depresyjnego „Dąbskie Błota” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2007 r., nr 49, poz. 1230). Celem ochrony użytku ekologicznego jest roślinność i fauna zalewowych łąk i pastwisk położonych w dolinie rzeki Ner. Linia kolejowa nr 131 przecina użytek ekologiczny „Dąbskie Błota” na odcinku w km 227+450 – 228+120, o łącznej długości około 0,67 km. W granicach użytku ekologicznego znajduje się teren kolejowy o powierzchni około 3,7 ha, na którym znajduje się linia kolejowa na nasypie oraz infrastruktura towarzysząca, głównie rowy odwadniające i most na rzece Ner. Realizacja inwestycji będzie wiązała się z naruszeniem zakazów wymienionych w § 4 ww. uchwały, w tym m.in. w zakresie przekształcania obszaru, niszczenia roślinności oraz umyślnego płoszenia i niepokojenia zwierząt. Zgodnie z art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), zakazy wskazane powyżej nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody. Z informacji zawartych w raporcie wynika, że przedmiotowa inwestycja została uzgodniona z Burmistrzem Miasta Dąbie, jako organem wykonawczym samorządu terytorialnego, wobec powyższego należy przyjąć, że przesłanka, o której mowa powyżej została spełniona.

Obszar Chronionego Krajobrazu „Goplańsko-Kujawski” funkcjonuje w oparciu o uchwałę nr 53 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koninie z dnia 29 stycznia 1986 r. w sprawie ustalenia obszarów krajobrazu chronionego na terenie województwa konińskiego i zasad korzystania z tych obszarów (Dz. Urz. Woj. Konińskiego z 1986 r., Nr 1, poz. 2). Ustawa z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2001 r. Nr 3, poz. 21), w art. 11 określała, iż przepisy wykonawcze wydane na podstawie przepisów ww. ustawy o ochronie przyrody, zachowują moc do czasu wejścia w życie aktów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień ustawowych w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie, w jakim nie są z nią sprzeczne, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Zatem w granicach przedmiotowego obszaru chronionego krajobrazu nie obowiązują obecnie zakazy. Obszar ten jednak, zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody oraz na podstawie art. 153 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zachował byt prawny jako forma ochrony przyrody.

Rozbudowywana linia kolejowa funkcjonuje już w krajobrazie. Planowane przedsięwzięcie w analizowanym obszarze województwa wielkopolskiego 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 korytarzy ekologicznych. Ingerencja w ciek wodne podczas prac budowlanych i prac umocnieniowych dna oraz brzegów rzek może zaburzyć naturalne procesy biologiczne ichtiofauny (płoszenie ryb, pogorszenie się jakości wody na czas przebudowy, zmętnienie, itp.), jednakże są to uciążliwości krótkotrwałe, które po zakończeniu budowy znikną.

Odcinek podlegający przebudowie w obrębie województwa łódzkiego w całości znajduje się w granicach obszarów objętych ochroną zgodnie z cyt. ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, tj. obszarze specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001; specjalnym obszarze ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006; Obszarze Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej.

Ponadto, teren przedsięwzięcia znajduje się w obszarze korytarzy ekologicznych. Wyznaczono tu zarówno szlaki migracji o skali lokalnej, regionalnej, ale także korytarze ekologiczne zapewniające łączność ekologiczną w skali kraju i kontynentu (zgodnie z projektem przebiegu korytarzy ekologicznych opracowanym na zlecenie Ministerstwa Środowiska przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży - obecnie Instytut Biologii Ssaków, pod kierownictwem prof. dr. hab. Włodzimierza Jędrzejewskiego Etap I – 2005 r. i Etap II – 2011 r.), tj. Dolina Bzury-Neru KPnC-20 i Dolina Nidy KPnC-8B. Na omawianym odcinku linia kolejowa przebiega przez teren niezabudowany, w pobliżu rozległych łąk, terenów podmokłych, terenów zadrzewionych, cieków wodnych. W celu ochrony tych terenów oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów z nim związanych, nałożono na Wnioskodawcę szereg warunków realizacji przedsięwzięcia, które zapewnią, że negatywne oddziaływania względem środowiska przyrodniczego zostaną zminimalizowane. Co istotne, nie przewiduje się, aby w związku z realizacją przedsięwzięcia zaszła konieczność zniszczenia cennych siedlisk przyrodniczych, czy gatunków roślin, zwierząt, grzybów objętych ochroną.

Największe negatywne oddziaływania będą związane z wycinką zakrzewień znajdujących się wzdłuż linii kolejowej. Wnioskodawca zapewnia, że wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i będzie przeprowadzona wyłącznie w myśl rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów,

elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247). Dodatkowo wskazano warunki, na jakich powinna odbywać się wycinka, w tym w szczególności określono termin tych prac poza okresem lęgowym ptaków oraz obowiązek zapewnienia nadzoru przyrodniczego podczas wycinki. Warunki te zapewnią, że oddziaływania związane z wycinką zostaną zminimalizowane.

Jak zostało wyżej wspomniane, przedmiotowe przedsięwzięcie w zakresie dotyczącym województwa łódzkiego położone jest na terenie dwóch obszarów Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, specjalny obszar ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006. W promieniu 5 km od przedsięwzięcia w zakresie dotyczącym województwa łódzkiego nie ma innych obszarów Natura 2000.

Obszar specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r., Nr 25 poz. 133 ze zm.). Celami wyznaczenia tego obszaru są: ochrona populacji dziko występujących gatunków ptaków, utrzymanie i zagospodarowanie ich siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi, przywracanie zniszczonych biotopów oraz tworzenie biotopów. Powyższe cele ochrony obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 realizują się poprzez działania ochronne podejmowane w stosunku do każdego przedmiotu ochrony. Dla obszaru specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 obowiązuje plan zadań ochronnych, ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 22 marca 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2016 r., poz. 1404 ze zm., Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2016 r., poz. 2291 ze zm.), zwanym dalej w skrócie pzo, który określa m.in. szczegółowe cele działań ochronnych oraz istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony poszczególnych przedmiotów ochrony. W uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko przesłanym przy piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z 14 lipca 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.93, odniesiono się do wszystkich zagrożeń i celów działań ochronnych dla każdego przedmiotu ochrony na podstawie aktualnie obowiązującego ww. zarządzenia.

Dla obszaru Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 przedmiotami ochrony są następujące gatunki ptaków: A004 perkozek *Tachybaptus ruficollis*, A005 perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, A006 perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena*, A008 zausznik *Podiceps nigricollis*, A021 bąk *Botaurus stellaris*, A037 łabędź czarnodzioby *Cygnus columbianus bewickii*, A039 gęś zbożowa *Anser fabalis*, A041 gęś białoczarna *Anser albifrons*, A043 gęgawa *Anser anser*, A051 krakwa *Anas strepera*, A055 cyranka *Anas querquedula*, A056 płaskonos *Anas clypeata*, A059 głowienka *Aythya ferina*, A061 czernica *Aythya fuligula*, A075 bielik *Haliaeetus albicilla*, A081 błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, A084 błotniak łąkowy *Circus pygargus*, A118 wodnik *Rallus aquaticus*, A119 kropiatka *Porzana porzana*, A120 zielonka *Porzana parva*, A122 derkacz *Crex crex*, A123 kokoszka *Gallinula chloropus*, A125 łyska *Fulica atra*, A140 siewka złota *Pluvialis apricaria*, A153 kszyc *Gallinago gallinago*, A156 rycyk *Limosa limosa*, A160 kulik wielki *Numenius arquata*, A162 krwawodziób *Tringa totanus*, A196 rybitwa białowąsa *Chlidonias hybrida*, A197 rybitwa czarna *Chlidonias niger*, A198 rybitwa białoskrzydła *Chlidonias leucopterus*, A232 dudek *Upupa epops*, A272 podróżniczek *Luscinia svecica*, A292 brzęczka *Locustella luscinioides*, A294 wodniczka *Acrocephalus paludicola*, A323 wąsatka *Panurus biarmicus*, A336 remiz *Remiz pendulinus*, A338 gąsiorek *Lanius collurio*, A371 dziwonia *Carpodacus erythrinus*. Poniżej przedstawiono cele działań ochronnych według aktualnego pzo oraz cele działań ochronnych według projektu pzo, z odniesieniem do parametrów stan populacji i stan siedliska.

- A004 perkozek *Tachybaptus ruficollis* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – nie mniej niż 50 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- A005 perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – nie mniej niż 80 par. Stan siedliska: zachowanie stanu siedliska z oceną FV – zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych, na powierzchni co najmniej 920 ha.
- A006 perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny populacji U2 – powyżej 3 par, z uwzględnieniem fluktuacji. Stan siedliska: zachowanie stanu siedliska z oceną U2 – zachowanie torfianek i ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- A008 zausznik *Podiceps nigricollis* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – nieregularny rozród gatunku w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny

- U2 – zachowanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A021 bąk *Botaurus stellaris* - cele: stan populacji: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – nie mniej niż 25 odzywających się samców w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie obszarów z trzcinowiskami w sąsiedztwie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni nie mniejszej niż 900 ha.
 - A037 łabędź czarnodzioby *Cygnus columbianus bewickii* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – na poziomie 100 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, o powierzchni nie mniejszej niż 900 ha.
 - A039 gęś zbożowa *Anser fabalis* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – na poziomie 4500 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, na powierzchni co najmniej 1970 ha.
 - A041 gęś białoczelna *Anser albifrons* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – na poziomie 7000 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych i okresowo zalewanej doliny Neru na wysokości Nagórek, na powierzchni co najmniej 1970 ha.
 - A043 gęgawa *Anser anser* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – nie mniej niż 90 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych i torfianek, na powierzchni co najmniej 1970 ha.
 - A051 krakwa *Anas strepera* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – nie mniej niż 25 par w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
 - A055 cyranka *Anas querquedula* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – nie mniej niż 5 par w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 3220 ha.

- A056 płaskonos *Anas clypeata* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – nie mniej niż 9 par w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A059 głowienka *Aythya ferina* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – nie mniej niż 40 par w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- A061 czernica *Aythya fuligula* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – nie mniej niż 25 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- A075 bielik *Haliaeetus albicilla* - cele: Stan populacji: Utrzymanie oceny FV – 4 pary. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – utrzymanie powierzchni siedlisk leśnych około 143 ha.
- A081 błotniak stawowy *Circus aeruginosus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – nie mniej niż 40 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie dotychczasowego sposobu funkcjonowania stawów rybnych, utrzymanie obszarów z trzcinowiskami w sąsiedztwie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów doliny Bzury i Neru, na powierzchni co najmniej 920 ha.
- A084 błotniak łąkowy *Circus pygargus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – 10 par wykorzystujących obszar jako siedlisko żerowania. Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – zachowanie mozaiki krajobrazu rolniczego z dużym udziałem obszarów łąkowych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A118 wodnik *Rallus aquaticus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 34 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek, na powierzchni co najmniej 490 ha.

- A119 kropiatka *Porzana porzana* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 15 odzywających się samców z uwzględnieniem fluktuacji na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – zachowanie okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 2100 ha.
- A120 zielonka *Porzana parva* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – powyżej 9 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A122 derkacz *Crex crex* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 20 odzywających się samców z uwzględnieniem fluktuacji. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie trwałych użytków zielonych, ekstensywnie użytkowanych, na powierzchni około 1600 ha.
- A123 kokoszka *Gallinula chloropus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 35 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz zachowanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3700 ha.
- A125 łyska *Fulica atra* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 220 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: Utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – zachowanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A140 siewka złota *Pluvialis apricaria* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – na poziomie 3000 osobników, z uwzględnieniem fluktuacji liczebności. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – zachowanie krajobrazu rolniczego z przewagą użytków łąkowych, na powierzchni co najmniej 3500 ha.
- A153 kszyc *Gallinago gallinago* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 30 par. Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – zachowanie trwałych użytków zielonych, na powierzchni co najmniej 2170 ha.
- A156 rycyk *Limosa limosa* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 15 par. Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – zachowanie trwałych użytków zielonych, na powierzchni co najmniej 1600 ha.

- A160 kulik wielki *Numenius arquata* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – powyżej 10 par. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – utrzymanie trwałych użytków zielonych na odcinku doliny Neru między Dąbiem a Łęczycą, na powierzchni co najmniej 1600 ha.
- A162 krwawodziób *Tringa totanus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – 15 par. Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – zachowanie trwałych użytków zielonych, na powierzchni co najmniej 1600 ha.
- A196 rybitwa białowąsa *Chlidonias hybridus* - cele: Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – nieregularny rozród gatunku w obszarze. Stan populacji: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – zachowanie torfianek, ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A197 rybitwa czarna *Chlidonias niger* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 5 par z uwzględnieniem fluktuacji. Stan siedliska: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – zachowanie torfianek i okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych zielonych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A198 rybitwa białoskrzydła *Chlidonias leucopterus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – nieregularny rozród gatunku w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych, na powierzchni co najmniej 3220 ha.
- A232 dudek *Upupa epops* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – powyżej 65 par. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – utrzymanie mozaiki krajobrazu rolniczego z zadrzewieniami śródpolnymi oraz starych dziuplastych drzew, na powierzchni co najmniej 13200 ha.
- A272 podróżniczek *Luscinia svecica* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – powyżej 19 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – zachowanie stawów rybnych i dolin rzecznych z kępami krzewów, na powierzchni co najmniej 3670 ha.
- A292 brzęczka *Locustella luscinioides* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – powyżej 50 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny nie niższej niż U1 – utrzymanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz trzcinowisk w dolinach rzecznych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.

- A294 wodniczka *Acrocephalus paludicola* - cel: Stan siedliska: utrzymanie oceny U2 – utrzymanie łąk wilgotnych i turzycowisk w okolicach Krzewa i Nagórek (dolina Neru), na powierzchni nie mniejszej niż 800 ha.
- A323 wąsatka *Panurus biarmicus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny FV – powyżej 50 par w obszarze. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – utrzymanie ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych oraz trzcinowisk w dolinach rzecznych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- A336 remiz *Remiz pendulinus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 5 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – zachowanie drzew i zadrzewień wokół stawów rybnych oraz w dolinach rzecznych, na powierzchni co najmniej 1540 ha.
- A338 gąsiorek *Lanius collurio* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – powyżej 100 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny FV – utrzymanie mozaiki krajobrazu rolniczego z zadrzewieniami śródpolnymi i dużym udziałem użytków łąkowych, na powierzchni co najmniej 13280 ha.
- A371 dziwonia *Carpodacus erythrinus* - cele: Stan populacji: utrzymanie oceny U1 – powyżej 11 par na powierzchniach monitoringowych. Stan siedliska: utrzymanie oceny U1 – zachowanie miejsc podmokłych w sąsiedztwie drzew i krzewów, na powierzchni co najmniej 2040 ha.

W odniesieniu do ww. gatunków ptaków, szczegółowej analizy wymagają przede wszystkim gatunki, których siedliska występują w pobliżu przedmiotowej linii kolejowej (stanowiska w odległości do 100 m – dane dotyczące terenu województwa łódzkiego). Według wyników inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej na potrzeby raportu są to: dziwonia, gąsiorek, kropiatka, brzęczka, błotniak stawowy, podróżniczek i krakwa. Według danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi, na terenie województwa łódzkiego w obszarze Natura 2000 najbliższe stanowiska przedmiotów ochrony obszaru Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, to stanowisko remiza (w odległości około 120 m od linii kolejowej; dane z dokumentacji na potrzeby pzo) i wąsatki (w odległości około 160 m; najnowsze dane monitoringowe), jednakże stanowiska te znajdują się poza obszarem potencjalnego oddziaływania linii kolejowej. Zwłaszcza na etapie budowy nie przewiduje się oddziaływania ze względu na znaczną odległość, małą skalę planowanych prac na terenie województwa łódzkiego i brak zaplanowanego zaplecza budowy. Według wyników inwentaryzacji przyrodniczej, sporządzonej na potrzeby raportu, na terenie województwa łódzkiego najbliższe stanowiska ptaków będących przedmiotami

ochrony ww. obszaru dotyczą następujących gatunków: dziwonია, gąsiorek, kropiatka, a w obszarze potencjalnego oddziaływania (do 100 m od linii) mogą znaleźć się także stanowiska bręczki, błotniaka stawowego, podróżniczka i krakwy.

Dziwonię, według uzupełnionego raportu o oddziaływaniu na środowisko, odnotowano na terenie województwa łódzkiego w km 226+750 P (około 56 m od linii), 227+045 L (około 6 m od linii). Istniejącym zagrożeniem dla zachowania właściwego stanu ochrony dla ww. gatunku jest spowodowana przez człowieka zmiana stosunków wodnych. Może to skutkować osuszaniem, pogorszeniem stanu siedlisk i miejsca żerowania. W raporcie oceniono, że przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia bezpośredniego, ani pośredniego dla tego gatunku. Jednakże, realizacja przedsięwzięcia może mieć wpływ na wykazane najbliższe miejsce lęgowe, zwłaszcza poprzez wycinkę krzewów występujących wzdłuż linii kolejowej. Są to krzewy, które nie zostały do tej pory wycięte w ramach prac utrzymaniowych podczas eksploatacji istniejącej linii kolejowej. Wycinka ograniczona będzie do niezbędnego minimum, z zachowaniem środków minimalizujących (nadzór przyrodniczy, dostosowanie terminu wycinki, z uwzględnieniem okresu lęgowego ptaków) i wynikać będzie z konieczności spełnienia wymagań dotyczących warunków usytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej. Biorąc pod uwagę cele działań ochronnych odnoszące się do parametrów stanu populacji i stanu siedliska, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie na utratę miejsc lęgowych w powierzchniach monitoringowych, a także nie przewiduje się utraty miejsc podmokłych, ponieważ przedsięwzięcie dotyczy niewielkiego zakresu prac na linii kolejowej na obszarze Natura 2000. Ze względu na niewielki zakres prac i prowadzenie na odcinku na obszarze Natura 2000 zasadniczych robót budowlanych z korony torowiska należy stwierdzić, że oddziaływanie związane z zajętością terenu, ale również z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniem powietrza, będzie krótkotrwałe i ograniczone do niezbędnego minimum. Na etapie eksploatacji wystąpi oddziaływanie zbliżone do oddziaływania obecnie funkcjonującej linii kolejowej, nie wystąpi nowy rodzaj oddziaływania. Wśród zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony dla tego gatunku nie wymieniono linii kolejowych. Ptaki, mimo hałasu kolejowego, mają tu swoje siedliska lęgowe, co potwierdza wykazane stanowisko dziwonii w bezpośrednim sąsiedztwie linii. Prognozuje się, że nadal będzie możliwość bytowania ptaków w sąsiedztwie linii kolejowej, płoszenie może wystąpić, ale nie w takim stopniu, by uniemożliwiło to gniazdowanie, czy żerowanie. Przedsięwzięcie nie utrudni i nie uniemożliwi realizacji działań ochronnych ustanowionych dla tego gatunku w pzo.

Gąsiorka na terenie województwa łódzkiego odnotowano na 5 stanowiskach: w km 227+381 L (około 2 m od torów), 226+773 P (około 19 m od torów), 226+793 P (około 6 m od torów), 227+161 P (około 13 m od torów), 227+337 P (około 79 m od torów). Kolejne stanowiska znajdują się w obszarze Natura 2000, ale poza województwem łódzkim. Gąsiorek jest gatunkiem szeroko rozpowszechnionym i liczny, również na obszarze Natura 2000. Istniejącymi zagrożeniami dla zachowania właściwego stanu ochrony dla gąsiorka według planu zadań ochronnych są: usuwanie trawy pod grunty orne oraz intensywne koszenie lub intensyfikacja (pogorszenie stanu siedlisk, miejsca żerowania). Przedmiotowe przedsięwzięcie nie powoduje zagrożeń wymienionych powyżej. Wpływ na stwierdzone stanowiska gąsiorka wystąpi w związku z planowaną wycinką zakrzewień wzdłuż linii kolejowej. Są to krzewy, które nie zostały do tej pory wycięte w ramach prac utrzymaniowych podczas eksploatacji istniejącej linii kolejowej. Wycinka ograniczona zostanie do niezbędnego minimum, z zachowaniem środków minimalizujących (nadzór przyrodniczy, dostosowanie terminu wycinki, z uwzględnieniem okresu lęgowego ptaków) i wynikać będzie z konieczności spełnienia wymagań dotyczących warunków usytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej. Odnosząc się do celów działań ochronnych z uwzględnieniem parametrów na stan populacji i stan siedliska, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco negatywnie na liczebność par lęgowych w obszarze, w tym na powierzchniach monitoringowych, nie zaburzy również mozaiki krajobrazu rolniczego z zadrzewieniami śródpolnymi i dużym udziałem użytków łąkowych, ponieważ przedsięwzięcie realizowane będzie w przebiegu istniejącej linii kolejowej, bez nowej fragmentacji obecnych siedlisk.

Ze względu na niewielki zakres prac i prowadzenie na odcinku na obszarze Natura 2000 zasadniczych robót budowlanych z korony torowiska należy stwierdzić, że oddziaływanie związane z zajętością terenu, ale również związane z hałasem, drganiem i zanieczyszczeniem powietrza, będzie krótkotrwałe i ograniczone do niezbędnego minimum.

Na etapie eksploatacji wystąpi oddziaływanie zbliżone do oddziaływania obecnie funkcjonującej linii kolejowej, nie wystąpi nowy rodzaj oddziaływania. Wśród zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony dla tego gatunku nie wymieniono linii kolejowych. Ptaki pomimo hałasu kolejowego mają tu swoje siedliska lęgowe, co potwierdza wykazane stanowiska gąsiorka w bezpośrednim sąsiedztwie linii. Prognozuje się, że nadal będzie możliwość bytowania ptaków w sąsiedztwie linii kolejowej, płoszenie może wystąpić, ale nie w takim stopniu, by uniemożliwiało to gniazdowanie, czy żerowanie. Przedsięwzięcie

nie utrudni i nie uniemożliwi realizacji działań ochronnych ustanowionych dla tego gatunku w planie zadań ochronnych.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej na potrzeby raportu w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej odnotowano jednego martwego osobnika kropiatki – na wysokości km 226+978 L. Zagrożeniami istniejącymi dla zachowania właściwego stanu ochrony są spowodowane przez człowieka, poprzez zmiany stosunków wodnych (osuszanie doliny, przesuszanie turzycowisk), natomiast zagrożeniem potencjalnym jest zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska (zmiana sposobu użytkowania stawów rybnych, intensyfikacja hodowli, zanik roślinności przybrzeżnej). Biorąc pod uwagę przedstawiony w raporcie opis zakresu i skali planowanych prac, przedsięwzięcie nie spowoduje znaczących zmian stosunków wodnych, ani nie wiąże się z pozostałymi ww. zagrożeniami. Linia kolejowa funkcjonuje w tym miejscu od wielu lat i oddziaływanie związane z jej eksploatacją występuje, nie wystąpi natomiast nowy rodzaj oddziaływania w związku z realizacją przedsięwzięcia. Ze względu na niewielki zakres prac i prowadzenie na odcinku na obszarze Natura 2000 zasadniczych robót budowlanych z korony torowiska należy stwierdzić, że oddziaływanie związane z zajętością terenu, ale również z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniem powietrza, będzie krótkotrwałe i ograniczone do niezbędnego minimum. Wśród zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony dla tego gatunku nie wymieniono linii kolejowych. Prognozuje się, że nadal będzie możliwość bytowania ptaków w sąsiedztwie linii kolejowej, płoszenie może wystąpić, ale nie w stopniu większym niż jest to obecnie. Nie można wykluczyć śmiertelności ptaków, ale będzie to miało charakter incydentalny, podobny do dotychczasowego. W odniesieniu do szczegółowych celów działań ochronnych określonych w pzo (stan populacji: utrzymanie oceny U2 – powyżej 15 odżywiających się samców, z uwzględnieniem fluktuacji na powierzchniach monitoringowych; stan siedliska: utrzymanie oceny U2, zachowanie okresowo zalewanych fragmentów dolin rzecznych na powierzchni co najmniej 2100 ha), przedsięwzięcie nie koliduje z tymi celami. Przedsięwzięcie nie utrudni i nie uniemożliwi również realizacji działań ochronnych ustanowionych dla tego gatunku w planie zadań ochronnych.

W odniesieniu do brzęczki, błotniaka stawowego, podróżniczka i krakwy stanowiska tych gatunków stwierdzone podczas inwentaryzacji przyrodniczej znajdują się w większej odległości od linii kolejowej, ale w obszarze potencjalnego oddziaływania (do 100 m od linii kolejowej). Ich stanowiska nie są narażone na zniszczenie. W planie zadań ochronnych dla ww. gatunków określono następujące zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony (istniejące lub potencjalne): zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska

oraz spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. Przedsięwzięcie nie będzie miało takiej skali, by wpłynęło na zmiany siedliskowe, czy stosunków wodnych na terenach przyległych. Będzie realizowane w śladzie istniejącej linii kolejowej, a zasadnicze roboty budowlane przewidziane zostały z korony torowiska. Na terenie województwa łódzkiego nie przewiduje się również zaplecza budowy. Analizując szczegółowe cele działań ochronnych w odniesieniu do parametrów: stan populacji i stan siedliska dla ww. gatunków, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie koliduje z tymi celami i nie utrudni ich realizacji. Oddziaływanie związane z zajętością terenu, ale również z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniem powietrza, będzie krótkotrwałe, ograniczone do niezbędnego minimum, a biorąc pod uwagę odległość miejsc występowania ww. gatunków nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na etapie budowy, ale również na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia. Na etapie eksploatacji wystąpi oddziaływanie zbliżone do oddziaływania obecnie funkcjonującej linii kolejowej, nie wystąpi nowy rodzaj oddziaływania. Wśród zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony dla ww. gatunków nie wymieniono linii kolejowych. Prognozuje się, że stanowiska ww. gatunków utrzymają się, nadal będzie możliwość bytowania ptaków w pobliżu linii kolejowej (możliwość gniazdowania i żerowania). Ze względu na odległość linii kolejowej i fakt, że obiekt ten już istnieje, nie przewiduje się, by wystąpił efekt płoszenia na etapie eksploatacji linii po realizacji przedsięwzięcia na ww. gatunki. Przedsięwzięcie nie utrudni i nie uniemożliwi realizacji działań ochronnych ustanowionych dla tych gatunków w planie zadań ochronnych.

W odniesieniu do pozostałych gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 nie wydaje się, by teren przedsięwzięcia i obszar oddziaływania stanowił dla nich ważne miejsce rozrodu, odpoczynku, czy żerowania. Realizacja przedsięwzięcia nie uszczupli powierzchni siedlisk preferowanych przez te gatunki, nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na ich populację, szanse rozrodu, czy zachowanie. Analizując zagrożenia istniejące i potencjalne zidentyfikowane w planie zadań ochronnych dla tych gatunków, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie, biorąc pod uwagę skalę i lokalizację, nie jest związane bezpośrednio, ani pośrednio z tymi zagrożeniami i przedsięwzięcie nie spowoduje takich zmian w środowisku, by stanowiło istotne zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony ww. przedmiotów ochrony. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zaproponowano rozwiązania minimalizujące potencjalne oddziaływanie, które wydają się być wystarczające dla ochrony awifauny.

Obszar Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru PLH100006 został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru (PLH100006) (Dz. U. z 2021 r., poz. 2202). Ww. obszar wyznaczono w celu trwałej ochrony: siedlisk przyrodniczych, populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków zwierząt innych niż ptaki - w stosunku do przedmiotów ochrony. Przedmiotami ochrony na obszarze Pradolina Bzury-Neru PLH100006, według ww. rozporządzenia, są następujące typy siedlisk przyrodniczych oraz gatunki zwierząt: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*), 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 1355 wydra *Lutra lutra*, 1337 bóbr europejski *Castor fiber*, 1188 kumak nizinny *Bombina bombina*, 1166 traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, 1060 czerwonończyk nieparek *Lycaena dispar*, 1149 koza *Cobitis taenia*, 1145 piskorz *Misgurnus fossilis*, 5339 różanka *Rhodeus sericeus amarus*.

Dla obszaru Pradolina Bzury-Neru PLH100006 obowiązuje plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru PLH100006 (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2014 r., poz. 1421 ze zm.), zwanym dalej w skrócie pzo, który szczegółowo określa m.in. szczegółowe cele działań ochronnych oraz istniejące i potencjalne zagrożenia dla poszczególnych przedmiotów ochrony. W uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko przesłanym przy piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z 14 lipca 2023 r., znak: WOO.420.273.2019.ADS.93, odniesiono się do wszystkich zagrożeń i celów działań ochronnych dla każdego przedmiotu ochrony na podstawie aktualnie obowiązującego ww. zarządzenia.

W niniejszej analizie dokonano weryfikacji przeprowadzonej w raporcie oceny oddziaływania na cele ochrony obszaru Pradolina Bzury-Neru PLH100006 w kontekście nowo określonych w zmieniającym załączniku nr 4 do ww. zarządzenia, celów ochrony dla przedmiotów ochrony obszaru Pradolina Bzury-Neru PLH100006. Poniżej przedstawiono cele działań ochronnych wg aktualnego pzo oraz cele działań ochronnych wg projektu pzo, z odniesieniem do parametrów/wskaźników.

1. 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 1,37 ha. Charakterystyczna kombinacja zbiorowisk w obrębie transektu: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – występują nymfeidy oraz elodeidy z obecnością rogatka sztywnego *Ceratophyllum demersum* więcej niż 25%. Gatunki wskazujące na degenerację: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak gatunków obcych i inwazyjnych wskazujących na degenerację siedliska. Barwa wody: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – wyraźne zielone zabarwienie. Konduktywność (przewodnictwo elektrolityczne): utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 600-899 $\mu\text{S/cm}$ – 1. Przezroczystość wody: Utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1 – widzialność krążka Secchiego 1,0-2,5 m. Odczyn wody: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – pH 6,5-7,9.
2. 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*) - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 1,24 ha. Procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcje; utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin – $\geq 80\%$. Utrzymanie oceny U1 na stanowisku Nędzrzew - 50-80% oraz poprawa do U1 – $\leq 50\%$ na stanowisku Głędzianówek. Obecne pokrycie odpowiednio: 95%, 60% i 10%. Struktura przestrzenna płatów siedliska: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin – fragmentacja nieznaczna, na pozostałych stanowiskach U1 – średni stopień fragmentacji. Gatunki typowe: utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Domanin – średnioliczne gatunki charakterystyczne (3-5) i obecne gatunki wyróżniające dla związku *Molinion*. Na pozostałych stanowiskach U2 – nieliczne gatunki charakterystyczne (≤ 2) i wyróżniające dla związku *Molinion*. Gatunki dominujące: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Nędzrzew – brak gatunków o pokryciu $> 50\%$; współpanują gatunki łąkowe, charakterystyczne dla klasy *Molinio-Arrhenatheretea*, w tym przede wszystkim gatunki typowe dla siedliska. Utrzymanie oceny U1 na stanowisku Domanin – obecne gatunki dominujące (pokrycie $> 50\%$); dominują gatunki łąkowe, charakterystyczne dla klasy *Molinio-*

Arrhenatheretea. Poprawa oceny do U1 na stanowisku Głędzianówek. Ocena U2 wynika z obecności dominantów (pokrycie >50%), obecne gatunki ekspansywne lub ekologicznie obce dla siedliska. Obce gatunki inwazyjne: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak obcych gatunków inwazyjnych. Gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin – brak gatunków ekspansywnych roślin zielnych. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny U2 – gatunki ekspansywne liczne o znacznym pokryciu. Ekspansja krzewów i podrostu drzew. Utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Domanin – brak ekspansji. Na pozostałych stanowiskach poprawa oceny na U1 – z pokrycia >20% do pokrycia 5 - 20%. Martwa materia organiczna: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – średnia warstwa wojłoku <2 cm.

3. 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 67,44 ha. Gatunki charakterystyczne: utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1 – 2 lub 3 gatunki charakterystyczne. Obce gatunki inwazyjne: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – poniżej 1% pokrycia. Gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1 – gatunki ekspansywne pokrywają 10-25% badanej powierzchni. Bogactwo gatunkowe: utrzymanie oceny wskaźnika co najmniej U1 – 10 do 20 gatunków w zdjęciach. Naturalność koryta rzeczno: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – ciek uregulowany. Naturalny kompleks siedlisk: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – w toczeniu obecne zbiorowiska półnaturalne.
4. 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) - cele: Powierzchnia siedliska: utrzymanie powierzchni siedliska 10,84 ha. Struktura przestrzenna płatów siedliska: utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 80% powierzchni – fragmentacja nieznaczna. Na pozostałej powierzchni U1 – średni stopień fragmentacji. Gatunki charakterystyczne: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – gatunki charakterystyczne dla siedliska 2 lub mniej. Gatunki dominujące: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – wśród dominantów obecne gatunki ekspansywne lub ekologicznie obce dla siedliska. Obce gatunki inwazyjne: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – gatunki o niskim stopniu inwazyjności w pokryciu <5% transektu. Gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak gatunków silnie ekspansywnych, łączne pokrycie gatunków ekspansywnych <20%. Ekspansja krzewów i podrostu drzew: utrzymanie oceny wskaźnika FV na powierzchni co najmniej 80% – łączne pokrycie na transekcji <1%. Na pozostałej powierzchni U1 – łączne pokrycie

na transekcje 1-5%. Udział dobrze zachowanych płatów siedliska: utrzymanie oceny wskaźnika FV na powierzchni co najmniej 75% – płaty dobrze zachowane stanowią nie mniej niż 80% powierzchni transektu. Na pozostałej powierzchni U1 – płatu dobrze zachowane stanowią 50-79% powierzchni transektu. Wojłok: utrzymanie oceny wskaźnika FV – <2 cm.

5. 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*) - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 1,52 ha. Procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcje: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin – 80-100%. Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowisku Czepów – <50%. Gatunki charakterystyczne: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin – 6 gatunków charakterystycznych i ich pokrycie na transekcje powyżej 50%. Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowisku Czepów – 0-3 gatunki charakterystyczne i ich pokrycie na transekcje poniżej 20%. Gatunki dominujące: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin – dominują gatunki charakterystyczne dla siedliska. Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowisku Czepów – dominują gatunki nie zaliczane do charakterystycznych dla siedliska. Pokrycie i struktura gatunkowa mchów: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – całkowite pokrycie mchów poniżej 20%. Obce gatunki inwazyjne: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak obcych gatunków inwazyjnych. Gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – gatunki ekspansywne roślin zielnych zajmują powyżej 5% powierzchni. Obecność krzewów i podrostu drzew: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Sachalin – pojedyncze osobniki olszy czarnej *Alnus glutinosa*. Poprawa oceny wskaźnika do FV na stanowisku Czepów – z udziału <15% do pojedynczych krzewów i podrostów drzew. Stopień uwodnienia: utrzymanie oceny wskaźnika FV – woda powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska. Pozyskanie torfu: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak eksploatacji. Melioracje odwadniające: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – sieć rowów melioracyjnych w niewielkim stopniu oddziałuje na warunki wodne torfowiska z uwagi na brak konserwacji, częściowe uszkodzenie oraz naturalne zarastanie rowów.
6. 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 1,50 ha. Gatunki charakterystyczne: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 1-3 gatunki charakterystyczne, pokrycie na transekcje poniżej 20%. Gatunki dominujące: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – dominują gatunki nie zaliczane do charakterystycznych dla siedliska. Pokrycie

i struktura gatunkowa mchów: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – całkowite pokrycie mchów poniżej 20%. Obce gatunki inwazyjne: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak. Gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak. Zakres pH: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – $\text{pH} < 6$. Ekspansja krzewów i podrostu drzew: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak. Stopień uwodnienia: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – poziom wody ponad 10 cm powyżej lub więcej niż 20 cm poniżej powierzchni torfowiska. Pozyskanie torfu: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak. Melioracje odwadniające: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – infrastruktura melioracyjna wyraźnie pogarsza warunki wodne torfowiska.

7. 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 9,66 ha. Charakterystyczna kombinacja florystyczna: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 4 i 5 – występuje typowa, właściwa dla siedliska przyrodniczego charakterystyczna kombinacja florystyczna. Na pozostałych stanowiskach, tj. Goślub Osada 1, 2 i 3 utrzymanie oceny wskaźnika U1 – zniekształcona w stosunku do typowej w regionie. Inwazyjne gatunki obce w podszybie i runie: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak inwazyjnych gatunków obcych w podszybie i runie, z wyjątkiem stanowiska Goślub Osada 1 utrzymanie oceny wskaźnika U1 – sporadycznie (nie więcej niż 2% pokrycia transektu). Ekspansywne gatunki rodzime w runie: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 1, 3, 4 i 5 – brak ekspansywnych gatunków rodzimych w runie. Na stanowisku Goślub Osada 2 utrzymanie oceny wskaźnika U2 – stwierdzono licznie występujące (ponad 5% pokrycia transektu) ekspansywne gatunki rodzime w runie. Struktura pionowa i przestrzenna roślinności: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 4 i 5 – struktura zróżnicowana, >50% powierzchni pokryte przez zwarty drzewostan, jednak obecne luki i prześwietlenia. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie obecnej oceny U2 – jednolite odnowienia lub zróżnicowana struktura z <10% powierzchni zajętej przez fragmenty starego drzewostanu. Wiek drzewostanu (udział starodrzewu): utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 4 i 5 – udział drzew starszych niż 100 lat >10%. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U2 – <10% udział drzew starszych niż 100 lat i <50% udział drzew starszych niż 50 lat. Naturalne odnowienie drzewostanu: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub Osada 3, 4 i 5 – naturalne odnowienia drzewostanu obfite, w lukach i prześwietleniach. Na pozostałych stanowiskach

utrzymanie oceny wskaźnika U1 – pojedyncze, nie reagujące na luki lub też w lukach lecz z licznymi śladami zgryzania przez zwierzyńę płową. Gatunki obce w drzewostanie: utrzymanie oceny wskaźnika FV – <1% i nie odnawiające się. Martwe drewno (łącznie zasoby): utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osada 4 – >20 m³/ha, U1 na stanowiskach Goślub Osada 3 i 5 – 10 – 20 m³/ha oraz U2 na stanowiskach Goślub Osada 1 i 2 – <10 m³/ha. Martwe drewno wielkowiekowe: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osada 4 – >5 szt./ha, U1 na stanowisku Goślub Osada 5 – 3-5 szt./ha oraz poprawa oceny wskaźnika na U1 na stanowiskach Goślub Osada 1, 2 i 3 – do 3-5 szt./ha. Mikrosiedliska drzewne (drzewa biocenotyczne): utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Goślub Osada 4 – 10-20 szt./ha. Na pozostałych stanowiskach poprawa oceny wskaźnika na U1 – 10-20 szt./ha, obecnie drzew biocenotycznych jest <10 szt./ha. Inne zniekształcenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskiwaniem drewna: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak.

8. *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 39,51 ha. Gatunki charakterystyczne: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – kombinacja florystyczna zubożona, lecz oparta na gatunkach typowych dla łągu. Gatunki dominujące: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska, przy czym są zaburzone relacje ilościowe. Gatunki obce geograficznie w drzewostanie: utrzymanie oceny wskaźnika FV – <1% i nie odnawiające się. Inwazyjne gatunki obce w podszycie i w runie: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – więcej niż 1 gatunek. Ekspansywne gatunki rodzime (apofity) w runie: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach w Walewicach, Sobockiej Wsi i Bronnie – nie bardzo silnie ekspansywne. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 – występują silnie ekspansywne lecz nie ograniczające różnorodności runa. Martwe drewno (łącznie zasoby): utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osada – >20 m³/ha. Poprawa oceny wskaźnika na U1 na stanowisku Włostowice-Parcel oraz Leszno – 10 - 20 m³/ha, a na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny U1. Martwe drewno leżące lub stojące >3 m długości i >50 cm grubości: utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Goślub-Osada – 3-5 szt./ha. Na pozostałych stanowiskach poprawa oceny wskaźnika na U1 – do 3-5 szt./ha. Reżim wodny (w tym rytm zalewów, jeśli występują): utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Goślub-Osada

i Włostowice-Parcel – dynamika zalewów i przewodnienie podłoża normalne z punktu widzenia odpowiedniego ekosystemu. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 – dynamika zalewów i przewodnienie podłoża obniżone w stosunku do normalnego. Wiek drzewostanu: utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowisku Goślub Osada – <20% udział drzew starszych niż 100 lat, ale >50% udział drzew starszych niż 50 lat. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U2 – <20% drzew starszych niż 100 lat i <50% udział drzew starszych niż 50 lat. Pionowa struktura roślinności: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowisku Goślub Osada – naturalna, zróżnicowana. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 – antropogenicznie zmieniona lecz zróżnicowana. Naturalne odnowienie drzewostanu: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – pojedyncze naturalne odnowienia drzewostanu. Zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak. Inne zniekształcenia (rozjeżdżenie, wydeptanie, zaśmiecenie): utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak.

9. 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) - cele: Powierzchnia: utrzymanie powierzchni siedliska 2,82 ha. Charakterystyczna kombinacja florystyczna runa: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – zubożona w stosunku do typowej dla siedliska w regionie. Gatunki dominujące w poszczególnych warstwach fitocenozy: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska przy czym są zaburzone relacje ilościowe. Liczba gatunków z grupy „wiązy, dąb, jesion” występujących w drzewostanie: utrzymanie oceny wskaźnika FV – trzy i więcej gatunków. Różnorodność gatunkowa warstwy krzewów: utrzymanie oceny wskaźnika FV – cztery i więcej gatunków. Gatunki obce ekologicznie w drzewostanie: utrzymanie oceny wskaźnika FV – <10%. Gatunki obce geograficznie w drzewostanie: poprawa oceny wskaźnika do U1 – <10 % i nie odnawiające się. Martwe drewno (łącznie zasoby): utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 10-20 m³/ha. Martwe drewno leżące lub stojące >3 m długości >50 cm grubości: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 - <3 szt./ha. Wiek drzewostanu (obecność starodrzewu): utrzymanie oceny wskaźnika FV – >10% udział objętościowy drzew starszych niż 100 lat. Naturalne odnowienie drzewostanu: utrzymanie oceny wskaźnika FV – więcej niż 2 gatunki, obfite, reagujące na luki i prześwietlenia. Struktura pionowa i przestrzenna drzewostanu: utrzymanie oceny wskaźnika FV – zróżnicowana, >70% powierzchni pokryte przez zwarty drzewostan, jednak obecne są luki i prześwietlenia. Przejawy procesu grądowienia: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – wyraźne.

Ekspansywne gatunki obce w podszybie i runie: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – więcej niż jeden gatunek. Ekspansywne gatunki rodzime (apofity) w runie, w tym trzcinnik piaskowy, jeżyny: utrzymanie oceny wskaźnika FV – co najwyżej pojedynczo. Stosunki wodno-wilgotnościowe: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – brak zalewów wodami rzecznyymi i objawy przesuszenia. Zniszczenie runa i gleby związane z pozyskaniem drewna: utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak.

10. 1355 wydra *Lutra lutra* - cele: populacja, udział pozytywnych stwierdzeń gatunku: utrzymanie oceny wskaźnika FV – >60%. Baza pokarmowa: utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,80. Udział siedliska kluczowego dla gatunku: utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,65. Charakter strefy brzegowej: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 0,50-0,85. Stopień antropopresji: utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,70.
11. 1337 bóbr europejski *Castor fiber* - cele: populacja (procent pozytywnych stwierdzeń gatunku): utrzymanie oceny wskaźnika FV – >40%. Populacja (indeks populacyjny): utrzymanie oceny wskaźnika FV – >60. Baza pokarmowa: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 0,50-0,80: obecność preferowanych gatunków drzew i krzewów ponad 40% punktów monitoringowych (1 pkt), udział preferowanych drzew i krzewów – mniej niż 20% wszystkich gatunków (0 pkt), udział brzegu z zadrzewieniami – ponad 40% linii brzegowej (1 pkt), udział drzew o pierśnicy 2,5-15 cm <25% (0 pkt). Udział siedliska kluczowego dla gatunku: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 0,40-0,65: obecność preferowanych zbiorników wodnych 5-20% (0,5 pkt), udział preferowanych odcinków rzek (10-100 m szerokości) >40% (1 pkt), spadek podłużny <10% (1 pkt), fluktuacje poziomu wody – umiarkowane zmiany poziomu wody wpływające na umiejscowienie wejść do nor i żeremi, nie powodują zniszczenia konstrukcji bobrowych (0,5 pkt). Charakter strefy brzegowej: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 0,50-0,80: charakter nadbrzeżnych zadrzewień – dominują zadrzewienia ciągłe (1 pkt), drzewa i krzewy w promieniu do 30 m – dominują zadrzewienia ciągłe (1 pkt), lesistość 10-30% (0,5 pkt), naturalność koryta cieku 50-80% (0,5 pkt), dostępność schronień >50% (1 pkt). Stopień antropopresji: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 0,50-0,75: drogi wojewódzkie i krajowe <20% (1 pkt), linie kolejowe <10% (1 pkt), sąsiedztwo zabudowań <10% (1 pkt), sąsiedztwo pól uprawnych i upraw leśnych >40% (0 pkt).
12. 1188 kumak nizinny *Bombina bombina* - cele: Populacja: utrzymanie oceny parametru FV. Gatunek stwierdzony na wszystkich stanowiskach monitoringowych. Siedlisko: utrzymanie oceny wskaźnika nie niższej niż U1 – 6-9,5 pkt: udział szuwaru w powierzchni zbiornika >25% (1 pkt), wysokość roślinności szuwarowej – obecność

szuwaru o wysokości 1 m lub niższego (1 pkt), roślinność zanurzona i pływająca bardzo liczna o pionowych pędach (1 pkt), nachylenie brzegów zbiornika – łagodne (1 pkt), zacinienie zbiornika <50% powierzchni zbiornika (1 pkt), obecne płycizny (1 pkt), obecność ryb – brak (1 pkt), bariery wokół brzegu zbiornika – obecność wokół 5%-<50% brzegów palisadek lub innych barier (murki) (0,5 pkt), zabudowa otoczenia – brak (1 pkt), inne zbiorniki wodne w promieniu 500 m – obecny co najmniej jeden zbiornik wody stojącej (1 pkt), droga asfaltowa – obecność drogi asfaltowej jednopasmowej (0,5 pkt).

13. 1166 traszka grzebieniasta *Triturus cristatus* - cele: Populacja: utrzymanie oceny parametru FV – podobna lub większa liczba zajętych stanowisk w porównaniu do poprzedniego cyklu badawczego. Powierzchnia zbiornika: utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 50% stanowisk – 400-2000 m² (SI 0,8-1,0). Stałość zbiornika: utrzymanie oceny wskaźnika FV – 0-2 lata (SI 0,9-1,0). Jakość wody: utrzymanie oceny wskaźnika FV – wysoka (SI 1,0). Zacinienie zbiornika: utrzymanie oceny wskaźnika FV – 0-60% zacięzione (SI 1,0). Wpływ ptaków wodnych: utrzymanie oceny wskaźnika FV na 60% stanowisk – 0-2 ptaki na 1000 m² (SI 1,0). Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 3-6 ptaków na 1000 m² (SI 0,5-0,9). Wpływ ryb: utrzymanie oceny wskaźnika FV na 50% stanowisk – brak (SI 1,0). Na pozostałych stanowiskach dopuszcza się utrzymanie oceny wskaźnika U2 – umiarkowany (SI 0,33). Liczba zbiorników w odległości ≤500 m: utrzymanie oceny wskaźnika FV na 70% stanowisk – 4 lub więcej (SI 1,0). Ocena jakości środowiska lądowego: utrzymanie oceny wskaźnika FV na 60% stanowisk – dobra (SI 1,0). Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U1 – średnia (SI 0,67). Stopień zarośnięcia lustra wody przez roślinność: utrzymanie oceny wskaźnika FV – 60-80% zarośnięte lustro wody (SI 0,9-1,0).
14. 1060 czerwończyk nieparek *Lycaena dispar* - cele: Obecność gatunku: utrzymanie oceny parametru U1 – 60-80% stanowisk monitoringowych (kwadratów 5x5 km). Baza pokarmowa: utrzymanie roślin żywicielskich gąsienic: szczaw lancetowaty *Rumex hydrolapatum*, szczaw kędzierzawy *Rumex crispus*, szczaw zwyczajny *Rumex acetosa*. Rodzaj środowiska: utrzymanie siedliska: wilgotne łąki i pastwiska w dolinie rzek, wokół stawów rybnych, miejscami pola uprawne. Rośliny nektarodajne: utrzymanie roślin nektarodajnych: firletka poszarpana *Lychnis flos-cuculi*, ostrożeń polny *Cirsium arvense*, ostrożeń błotny *Cirsium palustre*, krwawnica pospolita *Lythrum salicaria*, jastrun właściwy *Leucanthemum vulgare*, chaber łąkowy *Centaurea jacea*.

15. 1149 koza *Cobitis taenia* - cele: Względna liczebność: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – $<0,005$ os./m². Struktura wiekowa: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – brak przynajmniej jednej kategorii lub YOY+JUV=10-50%. Udział gatunku w zespole ryb i minogów: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 1-5%. EFI+: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 4-5. Jakość hydromorfologiczna: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 3,5-5,0 pkt (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku).
16. 1145 piskorz *Misgurnus fossilis* - cele: Względna liczebność: utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 50% stanowisk – $>0,01$ os./m². Na pozostałych stanowiskach dopuszcza się ocenę wskaźnika U2 – $<0,005$ os./m². Struktura wiekowa: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – brak przynajmniej jednej kategorii lub YOY+JUV=10-50%. Udział gatunku w zespole ryb i minogów: utrzymanie oceny wskaźnika FV na 50% stanowisk – $>3\%$. Na pozostałych stanowiskach dopuszcza się ocenę wskaźnika U2 – $<1\%$. EFI+: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 4 i 5. Jakość hydromorfologiczna: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 3,5-5,0 pkt (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku).
17. 5339 różanka *Rhodeus sericeus amarus* - cele: Względna liczebność: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Kupinin, Rzeka Ner 1, Moszczenica – $>0,01$ os./m². Na pozostałych stanowiskach ocena wskaźnika U1 – 0,005-0,01 os./m². Struktura wiekowa: utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Rzeka Ner 1, Kanał Królewski 1, Krzewo 2-Kanał Królewski, Moszczenica – $>25\%$. Udział gatunku w zespole ryb i minogów: utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 0,5-20%. EFI+: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 4 i 5. Jakość hydromorfologiczna: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 3,5-5,0 pkt (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku). Stopień porośnięcia linii brzegowej przez roślinność: utrzymanie oceny wskaźnika U2 – $<10\%$ (U2). Względna liczebność małży skójkowatych: utrzymanie oceny wskaźnika FV $>0,1$ na stanowisku Moszczenica. Na pozostałych stanowiskach utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 0.

Linia kolejowa nr 131 przecina obszar Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru PLH100006 na odcinku km 226+750 – 228+900, o łącznej długości około 2,15 km.

W odniesieniu do ww. gatunków i siedlisk przyrodniczych będących przedmiotami ochrony obszaru Pradolina Bzury-Neru PLH100006, w pobliżu odcinka przedmiotowej linii położonego na terenie województwa łódzkiego, nie znajdują się znane stanowiska gatunków i płaty siedlisk przyrodniczych będących przedmiotami ochrony ww. obszaru. Jedynie w okolicach km 227+280 – 227+400 L, w odległości około 26-45 m od linii kolejowej, odnotowano siedlisko traszki grzebieniastej (na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na potrzeby raportu: brak stanowisk, ale obecne siedlisko P_1). Wpływ planowanego przedsięwzięcia na to siedlisko oceniono w raporcie jako nieistotny. Ww. siedlisko traszki grzebieniastej nie jest narażone na zniszczenie. W uzupełnieniu do raportu opisano, że ww. siedlisko zidentyfikowano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej w latach 2015/2016 r., natomiast aktualizacja tej inwentaryzacji wykonana w latach 2019/2020 r., nie potwierdziła występowania tego siedliska. Jednakże, biorąc pod uwagę biologię gatunku i możliwą dynamikę zbiorników wodnych i zastoisk wody, można uznać, że jest to potencjalne siedlisko płazów, w tym traszki grzebieniastej. Zagrożeniem istniejącym określonym w planie zadań ochronnych dla tego gatunku jest pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych. Zagrożeniami potencjalnymi są natomiast: chwytanie, trucie, kłusownictwo, wandalizm, pojazdy zmotoryzowane, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych, zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie. Analizując ww. zagrożenia zidentyfikowane w planie zadań ochronnych dla tego gatunku, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie jest związane bezpośrednio, ani pośrednio z tymi zagrożeniami i nie spowoduje takich zmian w środowisku na terenie województwa łódzkiego, by stanowiło istotne zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony dla traszki grzebieniastej. Zadanie z zakresu odcinka położonego na terenie województwa łódzkiego nie ma również wpływu na realizację celów działań ochronnych, z uwzględnieniem wskaźników populacja i siedlisko. Ponadto, w zakresie województwa łódzkiego nie utrudni i nie uniemożliwi ono realizacji działań ochronnych ustanowionych dla tego gatunku w planie zadań ochronnych. Rozwiązania minimalizujące polegające m.in. na prowadzeniu nadzoru przyrodniczego na etapie budowy, kontrola wykopów i przenoszenie zwierząt, prowadzenie zasadniczych prac budowlanych z korony torowiska, brak na terenie województwa łódzkiego, zaplecza budowy gwarantują

brak znaczącego negatywnego oddziaływania na etapie realizacji w trakcie prac budowlanych. Na wysokości siedliska P_1 zastosowane będą ponadto płotki herpetologiczne na etapie budowy, zabezpieczające przed wkraczaniem drobnych zwierząt na teren budowy. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia, potencjalne oddziaływania również zostaną zminimalizowane, m.in. poprzez zastosowanie przerwy pod stopą toru umożliwiającej przemieszczanie się drobnych zwierząt, w tym płazów. Jak podano w uzupełnieniu do raportu, na terenie województwa łódzkiego nie występują tzw. „korytka krakowskie”, a dla całej inwestycji stosowane będą do odwodnienia tylko płytkie korytka, które zapewnią swobodne przemieszczanie się zwierząt.

W odniesieniu do siedlisk przyrodniczych i pozostałych gatunków zwierząt będących przedmiotami ochrony obszaru Pradolina Bzury-Neru PLH100006, przedsięwzięcie w zakresie odcinka położonego na terenie województwa łódzkiego, nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na te przedmioty ochrony, ze względu na skalę i położenie. Zajętość terenu będzie niewielka, zasadnicze roboty budowlane prowadzone będą z korony torowiska. Wiele siedlisk przyrodniczych i gatunków związanych jest bezpośrednio z doliną i korytem rzeki Ner, którą to rzekę przedmiotowa linia kolejowa przekracza na terenie województwa wielkopolskiego. Elementem przedsięwzięcia jest również przebudowa obiektu mostowego na rzece Ner.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przeanalizował dane zawarte w uzupełnionym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w części położonej na terenie województwa łódzkiego oraz cele działań ochronnych (w tym cele działań ochronnych według projektu pzo, uwzględniające parametry i wskaźniki), istniejące oraz potencjalne zagrożenia dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 oraz Pradolina Bzury-Neru PLH100006 i ustalił, że realizacja i późniejsze funkcjonowanie przedsięwzięcia w zakresie odcinka położonego na terenie ww. województwa, nie spowodują negatywnego wpływu na przedmioty ochrony oraz cele działań ochronnych tych obszarów, nie utrudnią realizacji tych celów i nie mają bezpośredniego związku z zagrożeniami istniejącymi i potencjalnymi określonymi dla przedmiotów ochrony tych obszarów. Działania minimalizujące zaproponowane w raporcie wydają się wystarczające do uniknięcia i ograniczenia potencjalnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i nie ma potrzeby podejmowania specjalnych dodatkowych działań minimalizujących w stosunku do obszarów Natura 2000 na terenie województwa łódzkiego. W odniesieniu do tego terenu nie ma również potrzeby monitorowania skuteczności środków łagodzących i pozostałych oddziaływań, które mogą

wystąpić w związku z realizacją, funkcjonowaniem i likwidacją przedsięwzięcia, oprócz prowadzenia nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Mając na uwadze powyższe, przedmiotowe przedsięwzięcie w zakresie województwa łódzkiego, ze względu na skalę i położenie, nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony ww. obszarów Natura 2000, w tym w szczególności nie będzie powodować pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono dany obszar Natura 2000, nie będzie wpływało negatywnie na gatunki, dla ochrony których został wyznaczony dany obszar oraz nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 i ich powiązania z innymi obszarami.

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania planowanej wycinki określono warunek jej wykonania poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego.

W miejscu prowadzenia prac znajdują się drzewa niekolidujące bezpośrednio z przedsięwzięciem, lecz narażone na ryzyko uszkodzenia w trakcie prac, zatem określono warunek odpowiedniego wykonywania prac i zabezpieczenia tych drzew przed ich uszkodzeniem. Dla zmniejszenia możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji na elementy przyrodnicze określono konieczność lokalizowania zaplecza budowy, placów postojowych, baz materiałowo-sprzętowych, składów paliw na terenach o niskich walorach szaty roślinnej poza obszarami chronionymi, a także poza terenami leśnymi, dolinami cieków naturalnych oraz miejscami występowania chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych oraz poza obrysem rzutu koron drzew.

W celu zabezpieczenia zlokalizowanego w sąsiedztwie inwestycji stanowiska jarzębu brekinii przed ewentualnym zniszczeniem, nałożono warunek nie ingerowania w jego siedlisko.

Celem ochrony nietoperzy nałożono warunki: prowadzenia wycinki drzew o pierśnicy przekraczającej 150 cm oraz prowadzenia prac rozbiórkowych obiektów kubaturowych i obiektów inżynierskich pod nadzorem chiropterologicznym, a także podjęcia w razie konieczności działań kompensacyjnych w postaci montażu budek rozrodczych dla nietoperzy.

Aby ograniczyć możliwość negatywnego oddziaływania na ryby w okresie tarła i rozrodu oraz inne organizmy wodne nałożono warunki, aby prace ingerujące w koryta rzek Ner, Orłówka, Rgilewka, Kanał Zbylczycki oraz Kanał Królewski, prowadzić poza sezonem tarła ww. gatunków, z brzegu rzeki, w taki sposób, aby unikać wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryto rzeki, zabezpieczyć cieki przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych i odpadów oraz zapewnić stały przepływ wody umożliwiający

swobodne przemieszczanie się zwierząt wodnych na każdym etapie prac we wszystkich ciekach, w których stwierdzono wodę przez cały rok.

W celu ochrony i zachowania stwierdzonych w zasięgu inwestycji stanowisk mrówek objętych ochroną nałożono warunek ich zabezpieczenia przed mechanicznym zniszczeniem, poprzez wygradzenie mrowisk i oznaczenie tablicami informacyjnymi.

Dla zabezpieczenia tras sezonowych migracji płazów oraz miejsc ich rozrodu, nałożono warunek montażu w okresie między 15 marca a 30 października, tymczasowych płotków herpetologicznych wykonanych z geowłókniny, wkopanych minimum 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 oraz zakończeniem w kształcie litery „u”, w miejscach wskazanych przez nadzór przyrodniczy.

W celu zapewnienia swobodnej migracji zwierząt w obrębie terenu inwestycji nałożono warunek wykonania przejść dla zwierząt, o parametrach pozwalających na ich użytkowanie przez zwierzęta duże, średnie i małe w tym płazy, oraz wyposażenia ich w półki lub suche pasy posadowione powyżej poziomu wody średniej i stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające na ww. obiekty, o wskazanych w warunku parametrach.

Ponadto, ze względu na możliwość zwiększonej aktywności płazów, nałożono warunek pozostawienia we wskazanych lokalizacjach szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia, o wysokości minimum 5 cm.

Dodatkowo, aby zminimalizować negatywny wpływ inwestycji na małe zwierzęta, nałożono warunek prowadzenia regularnych kontroli wykopów, uwalniania zwierząt, które mogą do nich wpadać i przenoszenia odłowionych osobników w odpowiednie dla danego gatunku miejsce, poza teren prac budowlanych.

Ze względu na zakres planowanych prac oraz lokalizację przedsięwzięcia w obrębie cennych siedlisk oraz stanowisk chronionych gatunków, określono konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego, który powinien obejmować: kontrolę nad realizacją poszczególnych warunków, z których taka kontrola wynika, 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.

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, 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, mogą powodować naruszenie zakazów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408), w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409) i 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 cytowanych aktach prawnych, Inwestor zobowiązany jest do uzyskania zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Przedmiotowa inwestycja, w granicach województwa kujawsko-pomorskiego, zlokalizowana jest poza obszarami chronionymi, w odległości około 3,5 km od obszarów Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 oraz Jezioro Gopło PLH040007.

Względem obszarów Natura 2000 obowiązują uwarunkowania określone art. 33 cyt. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Ponadto, względem ww. znajdują zastosowanie odpowiednio:

1. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 1 lutego 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2016 r., poz. 705).

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 są populacje ptaków oraz ich siedliska:

- a. A022 - Bączek (zwyczajny) (*Ixobrychus minutus*) – populacja lęgowa,
- b. A043 - (Gęś) Gęgawa (*Anser anser*) – populacja lęgowa i migrująca,
- c. A127 - Żuraw (zwyczajny) (*Grus grus*) – populacja migrująca,
- d. A391 - Kormoran (*Phalacrocorax carbo sinensis*) – populacja lęgowa,
- e. A005 - Perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*) – populacja lęgowa,
- f. A021 - Bąk (zwyczajny) (*Botaurus stellaris*) – populacja lęgowa,
- g. A039 - Gęś zbożowa (*Anser fabalis*) – populacja migrująca i zimująca,
- h. A041 - Gęś białoczarna (*Anser albifrons*) – populacja migrująca i zimująca,
- i. A051 - Krakwa (*Anas strepera*) – populacja lęgowa,
- j. A056 - Płaskonos (zwyczajny) (*Anas clypeata*) – populacja lęgowa,
- k. A061 - Czernica (*Aythya fuligula*) – populacja lęgowa i migrująca,
- l. A118 - Wodnik (zwyczajny) (*Rallus aquaticus*) – populacja lęgowa,
- m. A125 - Łyska (zwyczajna) (*Fulica atra*) – populacja lęgowa,
- n. A193 - Rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*) – populacja lęgowa,
- o. A272 - Podróżniczek (*Luscinia svecica*) – populacja lęgowa,
- p. A292 - Brzęczka (*Locustella luscinioides*) – populacja lęgowa,
- q. A298 - Trzciniak (zwyczajny) (*Acrocephalus arundinaceus*) – populacja lęgowa.

Przedmiotowa inwestycja nie wiąże się z ingerencją w ww. obszar Natura 2000, a także nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych i potencjalnie atrakcyjnych siedlisk ww. gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 oraz nie wpłynie na zmniejszenie ich liczebności w obszarze. Zgodnie z cyt. zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 1 lutego 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie na odpowiednim poziomie liczebności poszczególnych przedmiotów ochrony oraz powierzchni dostępnych dla nich siedlisk.

W związku z powyższym realizacja inwestycji, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych,

2. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2016 r., poz. 1086 ze zm.).

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007 są siedliska przyrodnicze oraz gatunki zwierząt i roślin:

- a. 1340 - Śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwary (*Glauco-Puccinietalia* część - zbiorowiska śródlądowe)*,
- b. 3140 - Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic *Charetea*,
- c. 3150 - Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
- d. 6120 - Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*)*,
- e. 6210 - Murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*) - priorytetowe są tylko murawy z istotnymi stanowiskami storczyków,
- f. 6410 - Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
- g. 6430 - Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),
- h. 6440 - Łąki selemicowe (*Cnidion dubii*),

- i. 6510 - Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
- j. 7210 - Torfowiska nakredowe (*Cladietum marisci*, *Caricetum buxbaumii*, *Schoenetum nigricantis*)*,
- k. 7230 - Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk,
- l. 9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*),
- m. 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albobfragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe)*,
- n. 91F0 - Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*),
- o. 91I0 - Ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*)*,
- p. 1166 - traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*),
- q. 1188 - kumak nizinny (*Bombina bombina*),
- r. 1617 - starodub łąkowy (*Angelica palustris*),
- s. 1903 - lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*),
- t. 6216 - *Hamatocaulis vernicosus*.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarem Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007. Realizacja nie spowoduje zniszczenia ww. siedlisk przyrodniczych, jak i rzeczywistych oraz potencjalnych siedlisk ww. gatunków zwierząt, czy roślin, zlokalizowanych w granicach obszaru Natura 2000.

Zgodnie z przedstawionym raportem, realizacja przedsięwzięcia wymaga zniszczenia fragmentu siedliska 91E0 (około 0,07 ha istniejącego płatu siedliska, tj. około 14% powierzchni płata), przy czym ww. płat siedliska położony jest poza obszarem Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007, a jego funkcjonowanie nie jest powiązane z ww. obszarem Natura 2000. Dodatkowo, przewidziano tutaj działania kompensujące, obejmujące wykonanie nasadzeń drzew. W związku z powyższym nie przewiduje się znacząco negatywnego wpływu ww. czynności na obszar Natura 2000.

Zgodnie z ww. zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie nie pogorszonego stanu siedlisk przyrodniczych oraz uzupełnienie stanu wiedzy na temat populacji gatunków zwierząt w obszarze.

W związku z powyższym realizacja inwestycji (w odniesieniu do województwa kujawsko-pomorskiego), po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

Zgodnie z raportem, na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, prace wykonawcze mogą wiązać się ze zniszczeniem:

- siedlisk chronionych bezkręgowców: trzmieli (rudego, rudonogiego, ziemnego, kamiennika) oraz modraszka *nausitous*. W przypadku trzmieli należą one do szeroko rozpowszechnionych w kraju i regionie, stąd nie stwierdza się zagrożenia dla zachowania populacji gatunków. W odniesieniu do modraszka *nausitous*, wg raportu siedlisko gatunku stwierdzone zostało w km 304+350 – 305+330 linii kolejowej nr 131 na powierzchni ponad 180000 m², z czego zniszczeniu ulec może 21% powierzchni siedliska. Analiza przedstawionego raportu wskazuje, że zaobserwowano 1-2 osobniki gatunku, odwiedzające kwiaty łąkowe w okolicy Karczyna, w km 305+013, w odległości około 79 m od linii kolejowej w dniu 5 lipca 2015. Gatunek zatem związany był z obecnością zbiorowisk łąkowych. Zgodnie z raportem oraz przekazanymi wyjaśnieniami w km 304+700-305+185 (a zatem na odcinku stwierdzonej obecności modraszka *nausitous*), w latach 2015-2016, stwierdzone zostało występowanie siedliska 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, przy czym nie zostało ono potwierdzone podczas inwentaryzacji przyrodniczej w sezonie 2019/2020, wykonanej na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z powyższym stwierdzić należy, że realizacja zadania nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych siedlisk gatunku, a także nie będzie skutkować znacząco negatywnym oddziaływaniem na populację krajową i regionalną,
- części stanowisk chronionego gatunku rośliny – kocanek piaskowych, które należą do szeroko rozpowszechnionych w kraju i regionie, stąd nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania na populację krajową i regionalną,
- fragmentu siedliska 91E0 – zniszczeniu ulegnie około 0,07 ha istniejącego płatu siedliska, tj. około 14% powierzchni płatu (poza obszarami Natura 2000), przy czym przewidziano wykonanie kompensacji przyrodniczej,
- siedlisk chronionego gatunku ptaka – gąsiorka, która wystąpi na skutek wycinki zadrzewień (przede wszystkim krzewów). W związku z powyższym przewidziano wykonanie wycinki w sposób uwzględniający okres lęgowy ptaków, a w odniesieniu

do rzeczywistych siedlisk gatunku (potwierdzonych w czasie badań prowadzonych w latach 2019/2020), przewidziano konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej – wykonania siedlisk zastępczych.

Zgodnie z raportem realizacja inwestycji nie spowoduje zniszczenia:

- siedlisk płazów, które zostaną zabezpieczone na czas prowadzonych prac, w szczególności poprzez zastosowanie tymczasowych wygrodzeń (na etapie realizacji),
- siedlisk lęgowych innych gatunków ptaków, w tym gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej,
- stwierdzonych i aktualnie występujących płatów siedliska 6510, które zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem, czy zniszczeniem na etapie realizacji. Jednocześnie, uwzględniając wskazany przez Autorów raportu zanik części płatów siedliska 6510 (od stwierdzenia w latach 2015/2016 do badań prowadzonych w okresie 2019/2020), w niniejszej decyzji określono, aby zalecane wygrodzenie siedlisk 6510 prowadzić po uprzednim potwierdzeniu aktualnej obecności siedliska,
- siedliska 3150,
- siedlisk bobra europejskiego oraz wydry,
- rzeczywistych siedlisk – schronień letnich i zimowych nietoperzy.

Jednocześnie, w odniesieniu do dzięcioła zielonego, w miejscu stwierdzenia gatunku (około km 331+299 linii kolejowej nr 131), przewiduje się budowę drogi dojazdowej do toru awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów z towarem niebezpiecznym. W ramach działań kompensacyjnych przewidziano nasadzenie 5 sztuk drzew, zgodnie z siedliskiem oraz powieszenie 3 sztuk budek lęgowych dla dzięcioła zielonego.

Ponadto, w przypadku zniszczenia siedliska potencjalnego nietoperzy (obiekt I16), przewidziano wprowadzenie nadzoru chiropterologicznego, a także zastosowanie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek dla nietoperzy.

Planowane przedsięwzięcie związane jest z wycinką drzew i krzewów. Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, nowe nasadzenia zieleni zaplanowane zostały w ramach działań kompensujących dla gąsiorka oraz siedliska przyrodniczego 91E0. Dodatkowo wykonane zostaną nasadzenia, np. w ramach zagospodarowania przystanków kolejowych, a w przypadku dzięcioła dużego przewidziano zastosowanie siedlisk zastępczych.

Dodatkowo, drzewa i krzewy niekolidujące z inwestycją zostaną zachowane oraz zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji, co na podstawie raportu uwzględniono w niniejszej decyzji.

Przewidziano również konieczność wygrodzenia siedlisk chronionych siedlisk przyrodniczych na etapie realizacji, jak również wykluczenie lokalizacji zaplecza budowy na ich terenie.

Realizacja inwestycji wymagać będzie wykonania ekranów akustycznych, dla których (w przypadku ich elementów w formie przezroczystej), przewidziano zabezpieczenia przed kolizjami ptaków. Przedstawione w raporcie propozycje zabezpieczeń są zgodne z dobrymi praktykami w ww. zakresie (np. Zbyryt A. 2012. Poradnik ochrony ptaków przed kolizjami z przezroczystymi ekranami akustycznymi oraz oknami budynków).

Planowane przedsięwzięcie w km 302+260 – 306+640 linii kolejowej nr 131 przecina korytarz ekologiczny ssaków o znaczeniu krajowym, a także lokalne korytarze ekologiczne, przede wszystkim małych zwierząt (płazów).

Na podstawie przedstawionej dokumentacji przewidziano dostosowanie obiektów inżynierskich (mostów, przepustów) do funkcji przejść dla zwierząt, które (w większości przypadków) spełniają wymogi (wymiary) określone w: R. Kurek 2010. Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach. GDOŚ. Warszawa. W przypadku części obiektów (np. dla linii kolejowej nr 131: most w km 286+845, most w km 296+204, most w km 304+130, most w km 305+321, most w km 306+653, linii kolejowej nr 741: most w km 5+238), nie spełniają one w całości wymagań Kurek 2010, co do światła obiektów, w szczególności dla zwierząt średnich, przy czym zgodnie z przedstawioną dokumentacją stwierdzono, że ww. gatunki ssaków będą mogły wykorzystywać obiekty w czasie wędrówek.

Ponadto, dla weryfikacji ustaleń raportu w ww. zakresie przewidziano konieczność przeprowadzenia monitoringu porealizacyjnego obejmującego w szczególności skuteczność i wykorzystanie przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki.

Dodatkowo, w celu zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt, przewidziano:

- zachowanie 5-centymetrowej szczeliny pomiędzy podstawą szyny a podsypką, która zapewni możliwości migracji małych zwierząt,
- dostosowanie obiektów przepustów do możliwości migracji drobnej fauny,
- wykluczenie tworzenia pułapek ekologicznych, w szczególności przy planowaniu i realizacji prac odwodnieniowych.

Zadanie wiąże się z robotami w obrębie cieków wodnych, które zostaną zabezpieczone na etapie realizacji (w szczególności przed zanieczyszczeniem), a także zachowany będzie biologiczny przepływ wody, umożliwiający swobodne przemieszczanie się zwierząt.

Z uwagi na charakter inwestycji, a także stwierdzone występowanie cennych siedlisk przyrodniczych (w tym objętych ochroną w formie użytków ekologicznych) oraz siedlisk i korytarzy migracji gatunków chronionych, w oparciu o raport wskazano na konieczność zapewnienia bieżącego nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji, określając jednocześnie kluczowe obowiązki i zadania ww. nadzoru. Należy uwzględnić, że faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego, każdorazowo winien być dostosowany do warunków lokalnych, mając na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego.

Jednocześnie, na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych, bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków linii kolejowych,
2. nagle ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu transportowym,
3. huragany - poważne utrudnienia w ruchu transportowym,
4. upały - deformacja torów.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu kolei, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

W odniesieniu do transportu kolejowego, wrażliwość na warunki klimatyczne rozpatrzono z punktu widzenia trzech podstawowych elementów, tj.:

- infrastruktura,
- środki transportu,
- komfort socjalny.

Z drugiej strony, transport kolejowy jest ze względu na przestrzenny charakter szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie sieci i zniszczenia infrastruktury oraz taboru kolejowego, mogą w przyszłych latach się nasilać. Analogicznie zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pociągi, jak i na elementy infrastruktury kolejowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczenie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie poprzez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Dla przedmiotowej inwestycji praktycznie nie występuje zagrożenie w stosunku do czynników wpływających na zmianę klimatu. Zagrożenie średnie może wystąpić w przypadku występowania intensywnych ekstremalnych czynników klimatycznych, tj. ekstremalnych burz, opadów śniegu, promieniowania słonecznego. Potencjalne utrudnienie w funkcjonowaniu przedsięwzięcia będzie chwilowe i ustąpi w sytuacji poprawy warunków atmosferycznych.

W związku z realizacją zamierzenia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji.

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Wykorzystane do budowy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, a maszyny i urządzenia budowlane będą wyposażone w silniki spalinowe spełniające wymogi w zakresie parametrów emisyjnych.

Na etapie budowy występować będzie również emisja pośrednia gazów cieplarnianych z elektrowni, wynikająca ze zużycia prądu podczas prac. Jednak należy podkreślić, że będzie to emisja niewielka.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi usunięcie drzew i krzewów, co skutkować może utratą roślinności wysokiej zapewniającą sekwestrację dwutlenku węgla. Skutkiem tego będzie obniżenie lokalnego potencjału roślinności w zakresie możliwości asymilacji dwutlenku węgla, jednak w ogólnym bilansie emisji nie będzie to miało znaczącego wpływu.

Podsumowując, wpływ inwestycji na klimat i jego zmiany na tym etapie będzie mało istotny. Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac i ustąpi po zakończeniu budowy.

Na oddziaływanie liniowe składają się wszelkie drogi o wzmożonym ruchu ulicznym oraz inne linie kolejowe, które wpływają na kumulację hałasu oraz na jego uciążliwość.

Przedsięwzięcie polega na modernizacji istniejących linii, dlatego można stwierdzić, że potencjalny wpływ istniejących obiektów liniowych w połączeniu z wpływem planowanej inwestycji nie jest znaczący.

Zamierzenie nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl cyt. rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu

zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, stwarzałyby ww. ryzyko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na modernizacji istniejących linii kolejowych. Największe oddziaływania w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń wystąpią na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zakłada się, że na etapie eksploatacji w wyniku poprawienia stanu infrastruktury kolejowej oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia zostanie ograniczone do minimum.

Obiekty punktowe znajdujące się w rejonie analizowanych linii kolejowej charakteryzują się głównie oddziaływaniem w zakresie emisji zanieczyszczeń. Jednak należy podkreślić, że oddziaływania te są niewielkie i występują tylko lokalnie w obrębie inwestycji.

Na etapie eksploatacji może dochodzić do kumulacji oddziaływań linii kolejowych nr 131, 544, 740 z drogami krajowymi nr 62, 92 i drogami wojewódzkimi nr 263, 266, 267, 269, 270, 284, 398. Udział obiektów punktowych w kumulacji oddziaływań jest pomijalny - obiekty te położone są w zbyt dużej odległości (od 30 do nawet 500 m) od linii kolejowej, co powoduje, że emitowany przez nie hałas często nie będzie nawet słyszalny w rejonie linii kolejowej.

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji istniejących linii, dlatego można stwierdzić, że potencjalny wpływ istniejących obiektów liniowych w połączeniu z wpływem planowanej inwestycji nie jest znaczący.

Ze względu skalę przedsięwzięcia, jej liniowy charakter i ilość przewidzianych urządzeń ochrony środowiska, istnieje duże prawdopodobieństwo konieczności wystąpienia modyfikacji przyjętych założeń, zarówno w kontekście szczegółowego opisu niektórych elementów planowanego przedsięwzięcia i tym samym zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w szczególności w odniesieniu do gospodarki wodno – ściekowej, ochrony przed hałasem, czy ochrony przyrody. Dlatego stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 uouioś.

Ponadto, uwzględniając okres, jaki upłynie od czasu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu uzyskania stosownych zezwoleń związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji, a także biorąc pod uwagę poziom oddziaływania dużych inwestycji infrastrukturalnych na zasoby przyrodnicze i tym samym potrzebę dostosowania się do zmiennych uwarunkowań terenowych i środowiskowych, konieczne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, w ramach prowadzonej procedury, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy nałożył na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w toku postępowania w sprawie wydania decyzji następczych.

Ze względu na znaczne oddalenie zamierzenia od granic państwa nie przewiduje się wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko.

W dniu 16 listopada 2023 r., do tut. Organu wpłynął wniosek Inwestora z tego samego dnia, znak: IRRK2/9/4.2233.0.2.12.2023.ISW-02150-I, stosownie do art. 108 § 1 Kpa, o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na wyjątkowo ważny interes strony oraz na interes społeczny.

Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróży, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego w obrębie przejazdów kolejowych.

Realizacja projektu przyczyni się do powstania trwałej infrastruktury kolejowej, charakteryzującej się wysokim standardem i jakością. Dzięki realizacji zadania wzrośnie bezpieczeństwo na linii oraz zmniejszony zostanie negatywny wpływ transportu kolejowego i kołowego na środowisko.

Prace na liniach kolejowych nr 131, 544, 740, 737, 741, 809, służą realizacji działań podejmowanych w interesie społecznym, przedkładanym nad interes indywidualny pojedynczych stron postępowania. Zgodnie z art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r., poz. 344 ze zm.), wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie stanowią cel publiczny. Tym samym, przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi inwestycję celu publicznego, a to świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu określonego w art. 108 § 1 Kpa mianem interesu społecznego (por. orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego Krakowie z dnia 20 grudnia 2012 r., sygn. akt: II SA/Kr 1535/12).

Projekt służy realizacji celów i zasad polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, poprzez odciążenie najpopularniejszego, a zarazem najbardziej niszczącego środowisko transportu drogowego na rzecz kolei, wpisując się tym samym w politykę równowagi ekologicznej.

Wykonanie planowanych prac będzie miało wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzi m.in. poprzez modernizację obiektów inżynierskich. Część obiektów inżynierskich zlokalizowanych na przedmiotowym odcinku wybudowano ponad 90 lat temu (wraz z budową linii kolejowej nr 131), a ich stan techniczny jest niedostateczny. Stanowi to zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym. Powyższe dotyczy przede wszystkim wiaduktów drogowych, wybudowanych w latach 30 ubiegłego wieku. Obiekty te nie spełniają obowiązujących wymagań standardów technicznych ze względu na brak zachowanej skrajni pionowej pod obiektami i obniżenie sieci trakcyjnej poniżej wysokości normatywnej. Wynika to z faktu, iż projektowane i budowane były w czasach, w których do obsługi pociągów stosowano lokomotywy parowe i nie przewidywano trakcji elektrycznej.

W okresie powojennym, w ramach elektryfikacji linii, przełożyło się to na liczne trudności z dostosowaniem torów do sieci trakcyjnej bez naruszania rzeczonych obiektów. Wywołało to m.in. konieczność radykalnego obniżania przewodu jezdnego do wartości granicznych wraz ze szkodliwym dla trwałości sieci profilowaniem odcinków przyległych oraz stosowaniem specjalnych akcesoriów takich jak odbojnice dystansujące przewody od konstrukcji. W związku z problemami utrzymania mocno zaniżonej sieci trakcyjnej w rejonie tych wiaduktów, obniżano też niweletę torów z użyciem oczyszczarek tłuczni. Dzięki temu uzyskiwano pewną poprawę wysokości zawieszenia przewodu jezdnego, jednak prace te wykonywano kosztem zmniejszenia lub wręcz likwidowania warstw ochronnych podtorza. Konsekwencją takich praktyk już po kilku latach było znaczne osłabienie nośności podtorza, a nawet powstawanie jego uplastycznień w postaci tzw. wychłapów, co powodowało dewastację podtorza.

W związku z powyższym przedmiotowe obiekty zostały zakwalifikowane na etapie przygotowania inwestycji, jako wymagające przebudowy/rozbiórki w celu zrealizowania celów modernizacji, w sposób zapewniający efektywną eksploatację międzynarodowej magistrali C-E 65 w nowych warunkach. Przedmiotowe obiekty posiadają liczne usterki, tj. m.in. ubytki betonu z odsłonięciem zbrojenia, ubytki betonu na krawędziach i powierzchni konstrukcji, korozje zbrojenia, zanieczyszczenia podpór, ubytki nawierzchni drogowej, osłony przeciwporażeniowe niespełniające warunków bezpieczeństwa, zacieki i wykwyty, osunięcia.

Wyjątkowo ważny interes strony wynika m.in. z tego, że przedsięwzięcie pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław”, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców, będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego, zarówno jako zmotoryzowani, jak i piesi. Nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi szybsze podjęcie działań w celu pozyskania wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, co jest konieczne dla podjęcia robót budowlanych przedmiotowego zadania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma ogromne znaczenie dla państwa, regionu i ogółu społeczeństwa. Wpisuje się w istotne cele polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, gdzie transport kolejowy stanowi ważny czynnik.

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa mieszkańców będących na co dzień uczestnikami transportu kolejowego, zarówno jako zmotoryzowani i piesi.

Decyzja administracyjna, jako akt stosowania prawa, co do zasady wydawana jest z zamiarem wywołania skonkretyzowanych skutków prawnych, tj. do spowodowania stanu rzeczywistości zgodnego z uprawnieniem lub obowiązkiem podmiotu, którego dane rozstrzygnięcie dotyczy.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawana na podstawie uouioś, ma na celu określenie środowiskowych uwarunkowań dla realizacji przedsięwzięcia, w tym identyfikację zagrożeń, jakie mogą wystąpić w związku z jego realizacją, oraz sposoby przeciwdziałania tym zagrożeniom. Decyzja ta ustala, czy planowane przedsięwzięcie jest zgodne z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska, nie powoduje jednak żadnych skutków prawno - rzeczowych, w postaci np. utraty praw własności, nie upoważnia również do rozpoczęcia robót budowlanych. Postępowanie administracyjne zmierzające do wydania omawianej decyzji, jak i sama decyzja, mają charakter przygotowawczy, a jednocześnie obligatoryjny do wydania decyzji inwestycyjnych, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Innymi słowy, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach co do zasady ma charakter rozstrzygnięcia wstępnego wobec przyszłego zezwolenia na realizację konkretnego przedsięwzięcia i pełni wobec niego funkcję prejudycjalną.

Zgodnie z art. 108 kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Istotą instytucji, o której mowa powyżej, jest to, że decyzja staje się wykonalna i stanowi tytuł egzekucyjny, mimo, że nie jest ona ostateczna. Rygor natychmiastowej wykonalności jest nadawany, jeżeli natychmiastowe wykonanie decyzji jest niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego lub dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Przesłanką wspólną dla wszystkich przypadków nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność natychmiastowego wdrożenia decyzji w życie.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia w grę wchodzi konflikt pomiędzy wartościami konkurującymi ze sobą, przy czym jedną z tych wartości jest modernizacja linii kolejowej o istotnym znaczeniu nie tylko dla lokalnej, ale również krajowej sieci, a z drugiej strony podnosi się bezpieczeństwo mieszkańców, w tym ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniem oraz ochronę środowiska.

Konflikt pomiędzy tymi wartościami może być rozstrzygany tylko w kontekście zrównoważonego rozwoju. Jak słusznie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gorzowie Wielkopolskim, w wyroku z dnia 25 marca 2009 r. II SA/Go 825/08 „Zasada zrównoważonego rozwoju pełni przede wszystkim rolę dyrektywy wykładni. A to wtedy, gdy pojawiają się wątpliwości co do zakresu obowiązków, rodzaju obowiązków i sposobu ich realizacji należy posilkować się zasadą zrównoważonego rozwoju. Pełni ona zatem rolę podobną do zasad współżycia społecznego, czy społeczno-gospodarczego przeznaczenia w prawie cywilnym. W pierwszej kolejności do uwzględniania zasady zrównoważonego rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa, ale z drugiej strony zasadę tę powinny mieć na uwadze organy stosujące prawo. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważenia i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju” (LEX nr 526352).

Przytoczyć też należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., K 23/05 (OTK-A 2006/6/62) „Władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”. Sformułowanie to ma charakter typowy dla określenia zadań (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Pojęcie „bezpieczeństwo ekologiczne” należy rozumieć jako uzyskanie takiego stanu środowiska, który pozwala na bezpieczne przebywanie w tym środowisku i umożliwia korzystanie z tego środowiska

w sposób zapewniający rozwój człowieka. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych są szersze – obejmują też działania poprawiające aktualny stan środowiska i programujące jego dalszy rozwój. Podstawową metodą uzyskania tego celu jest – nakazane przez art. 5 Konstytucji – kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju, co nawiązuje do ustaleń międzynarodowych, w szczególności konferencji w Rio de Janeiro w 1992 r. (por. J. Boć, [w:] Konstytucje Rzeczypospolitej oraz komentarze do Konstytucji RP z 1997 r., pod red. J. Bocia, Wrocław 1998, s. 24 i nast.). W ramach zasad zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowania stosownej infrastruktury, niezbędnej dla – uwzględniającego cywilizacyjne potrzeby – życia człowieka i poszczególnych wspólnot. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia”.

Z zaprezentowanego orzecznictwa wynika, że dopuszczalne jest rozstrzygnięcie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji linii kolejowych, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Przechodząc do kwestii weryfikacji zasadności nadania wskazanej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, należy jednoznacznie wskazać, że budowa węzła Inowrocław stanowi zamierzenie inwestycyjne, którego przedmiot i znaczenie należy oceniać w szczególności w kategoriach właściwych - w kontekście postanowień art. 108 § 1 Kpa, zarówno dla „innego interesu społecznego”, jak i dla „ważnego interesu strony”. W istocie trudno w tym przypadku uciec od takiej konstatacji, zważywszy także na to, że Inwestorem są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zamierzające w ten sposób realizować zadanie należące do sfery zadań własnych zarządcy infrastruktury kolejowej, stanowiących zarazem inwestycję celu publicznego. Tej konstatacji szczególnie sprzyjają właściwości konstrukcyjne jednostki PKP PLK S.A., będącej klasycznym wręcz przykładem korporacji prawa publicznego.

Nie dość zatem, że taki podmiot tworzy - w płaszczyźnie osobowej - odpowiednia wspólnota, to jeszcze realizowane w takich warunkach ustrojowych zadania publiczne służą, przede wszystkim zaspokajaniu potrzeb tej wspólnoty.

Opisane uwarunkowania podmiotowo-strukturalne sprawiają, że dochodzi w takim przypadku do swego rodzaju zespolenia interesu społecznego z interesem strony. Inwestor, stanowiący element typowej jednostki zarządzającej, nie tylko stanowi bowiem podmiot prawa nastawiony na realizację interesu społecznego, ale jednocześnie stroną prowadzonego

postępowania administracyjnego. Bezsprzecznie zaś Inwestor o takich prawnych właściwościach i podobnie kwalifikowanym przeznaczeniu, nie może uniknąć kojarzenia z przedsięwzięciami nastawionymi na realizację interesu społecznego (sankcjonowanego rozstrzygnięciami władzy danej jednostki samorządu terytorialnego), które ex definitione służą ważnemu interesowi strony, tj. wspólnoty samorządowej, której potrzeby mają być zaspokojone poprzez realizację tego rodzaju inwestycji.

Mając na względzie powyższe okoliczności, należy uznać, że w tym przypadku decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, którego przedmiot i znaczenie uzasadniają nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności. Tym bardziej, że w warunkach lokalizacyjnych Inowrocławia za fakt notoryjny należy uznać niezbędną szybkiego zmiernia do realizacji inwestycji kolejowych, szczególnie o takim znaczeniu jak niniejsza. Z ww. przyczyn mamy więc do czynienia ze „stanem nagłej konieczności administracyjnej” (zob. np. J. Borkowski, komentarz do art. 108 Kpa, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, B. Adamiak, J. Borkowski, Warszawa 2004, s. 513), bezsprzecznie o znamionach interesu społecznego i na pewno „wyjątkowo” ważnego interesu strony. Nie ulega przy tym wątpliwości, że zwłoka w zmiernianiu do wykonania tego zadania realnie zagraża ww. interesom.

W związku zaś z tym, że do zastosowania przepisów art. 108 § 1 i 2 Kpa, nie jest konieczne wykazanie zagrożenia wszystkich wskazywanych tam dóbr chronionych, zbędnym już jest podejmowanie zamiaru wykazania, że oznaczona na wstępie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, za którego niezwłoczną realizacją przemawiają także względy ochrony zdrowia lub życia ludzkiego.

Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie sprawie rygoru natychmiastowej wykonalności, uznano w pełni za uzasadniony, zatem w sentencji niniejszej decyzji Organ wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji, a także wydające decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 (decyzji o pozwoleniu na budowę) i 11 (decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej).

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 11 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r., poz. 2111 j.t.), uiszczono opłatę za decyzję w kwocie 205 zł.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Sebastian Dąbrowski
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
w Bydgoszczy
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś.
2. Załącznik graficzny arkusze 1-13.

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Osipów Dyrektor Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku
2. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kole
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy
4. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
5. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi

Sprawę prowadzi: Anna Deczyńska - Sadowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6044, e-mail: anna.deczynska@bydgoszcz.rdos.gov.pl