



Bydgoszcz, dnia 27 czerwca 2024 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.420.1.2021.ADS.97

Załącznik nr 1 do decyzji nr 6/2024

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 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. 1095 ze zm.)

1. Planowane przedsięwzięcie dotyczy odcinka linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna, należącej do sieci bazowej TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa), łączącej aglomerację trójmiejską oraz bydgoską stanowiąc równocześnie alternatywę dla podstawowego ruchu towarowego i pasażerskiego Gdynia – Gdańsk – Tczew – Maksymilianowo – Bydgoszcz.
2. Modernizowana linia nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna będzie linią dwutorową. Zakres prac torowych dotyczy odcinka linii kolejowej nr 201 od ok. km 37+100 do ok. km 136+096. W ramach inwestycji przewidziano również modernizację fragmentów linii kolejowych nr 208, nr 743, nr 744, nr 215 oraz budowę nowych łącznic kolejowych Czarna Woda – Łąg Południowy oraz Szałamaje – Łąg.
3. Przewiduje się osiągnięcie następujących parametrów eksploatacyjnych:
 - a. maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – 160 km/h,
 - b. maksymalna prędkość pociągów towarowych – 120 km/h,
 - c. dopuszczalny nacisk - 22,5 t/oś.
4. Inwestycja przebiega przez następujące gminy:

Województwo	Powiat	Gmina	Orientacyjny kilometraż LK 201	Długość odcinka [m]
Kujawsko-	bydgoski	gmina Osielsko	37+100 – 38+685	1585

Województwo	Powiat	Gmina	Orientacyjny kilometraż LK 201	Długość odcinka [m]
pomorskie		gmina Dobrcz	38+685 – 39+040	355
		gmina Koronowo	39+040 – 39+320	280
		gmina Osielsko	39+320 – 39+430	110
		gmina Koronowo	39+430 – 40+880	1 450
		gmina Dobrcz	40+880 – 47+770	6 890
	świecki	gmina Pruszcz	47+770 – 52+610	4 840
		gmina Świekatowo	52+610 – 62+170	9 560
	tucholski	gmina Cekcyn	62+170 – 64+830	2 660
	świecki	gmina Lniano	64+830 – 65+440	610
	tucholski	gmina Cekcyn	65+440 – 66+370	930
	świecki	gmina Lniano	66+370 – 66+510	140
	tucholski	gmina Cekcyn	66+510 – 68+350	1 840
	świecki	gmina Lniano	68+350 – 68+540	190
	tucholski	gmina Cekcyn	68+540 – 68+700	160
	świecki	gmina Lniano	68+700 – 68+820	120
		gmina Cekcyn	68+820 – 81+025	12 205
tucholski	gmina Śliwice	81+025 – 96+020	14 995	
pomorskie	starogardzki	gmina Osieczna	96+020 – 100+780	4 760
	chojnicki	gmina Czersk	100+780 – 112+120	11 310
	kościerski	gmina Stara Kiszewa	112+120 – 114+330	2 210
		gmina Karsin	114+330 – 114+420	80
		gmina Stara Kiszewa	114+420 – 126+890	12 470
		gmina Kościerzyna	126+890 – 135+060	8 160
		miasto Kościerzyna	135+060 – 136+096	1086

5. Przedsięwzięcie obejmuje szeroki zakres robót i stosowanie złożonych rozwiązań z dziedzin wielu branż technicznych, obejmujących:
- a. układy torowe;
 - b. systemy odwodnieniowe (przede wszystkim odwodnienie torowiska);
 - c. perony z dojściami;
 - d. prace drogowe w tym chodniki i ścieżki rowerowe;
 - e. automatykę kolejową;
 - f. urządzenia telekomunikacji i łączności;
 - g. systemy zasilania trakcji i odbiorów nietrakcyjnych (LPN);
 - h. sieć trakcyjną;

- i. systemy elektroenergetyki do 1 kV;
 - j. obiekty inżynierskie i konstrukcje inżynierskie;
 - k. obiekty kubaturowe;
 - l. sieci i urządzenia sanitarne;
 - m. prace hydrotechniczne i melioracyjne.
6. W ramach inwestycji przewidziano modernizację fragmentów linii kolejowych nr 208, nr 743, nr 744, nr 215, według poniższego zakresu:

a. Stacja Wierzchucin:

W stacji Wierzchucin z linią kolejową nr 201 krzyżuje się linia kolejowa nr 208 Działdowo - Chojnice. W związku z zaprojektowaną modernizacją stacji konieczna jest również częściowa modernizacja linii kolejowej nr 208 na długości stacji Wierzchucin. Od strony Laskowic Pomorskich przeprojektowaniu w porównaniu do stanu istniejącego uległa cała głowica wraz z przesunięciem w kierunku szlaku ostatnich rozjazdów oraz wpięciem w stan istniejący toru szlakowego. Zmianie uległa również lokalizacja peronu wyspowego, który został przesunięty o około 100 m w kierunku kilometra rosnącego linii kolejowej nr 208. Natomiast wyjście ze stacji Wierzchucin linii kolejowej nr 208 w kierunku Tucholi zostało zaprojektowane:

- na odcinku do km 158+110 linii kolejowej nr 208, jako modernizacja (przebudowa toru wraz z podtorzem);
- na odcinku od km 158+110 linii kolejowej nr 208, jako regulacja toru w planie i profilu z wykonaniem naprawy bieżącej toru (z utrzymaniem obecnego standardu konstrukcji nawierzchni torowej ale z założeniem uzyskania konstrukcji bezстыkowej) z geometrycznym dowiązaniem do stanu istniejącego.

b. Stacja Lipowa Tucholska:

Ze stacji Lipowa Tucholska wychodzi linia kolejowa nr 743 Lipowa Tucholska – Szlachta oraz linia kolejowa nr 744 Lipowa Tucholska – Szlachta Zachód. Są to jednotorowe łącznice kolejowe łączące linię kolejową nr 201 z linią kolejową nr 215. Linie te są przewidziane do modernizacji w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Układ torowy stacji Lipowa Tucholska zaprojektowany w ramach niniejszego zadania przewiduje dwutorowe wyjście linii kolejowej nr 744 ze stacji Lipowa Tucholska na przedłużeniach torów stacyjnych nr 3 i 5. Natomiast linia kolejowa nr 743 w stanie projektowanym zaplanowana została w ramach odrębnego kontraktu jako jednotorowa, odgałęziona od toru nr 1 linii kolejowej nr 744, już na zakresie odrębnego kontraktu. Takie

założenia powodują konieczność przebudowy linii kolejowej nr 743 Lipowa Tucholska – Szlachta oraz linii kolejowej nr 744 Lipowa Tucholska – Szlachta Zachód na odcinku stacyjnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

c. KM 96,420 linii kolejowej nr 201:

W km około 96+420 linia kolejowa nr 201 krzyżuje się dwupoziomowo z linią kolejową nr 215. Z uwagi na przebudowę wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 215 nad linią kolejową nr 201 oraz prawdopodobne przesunięcie czasowe modernizacji linii kolejowej nr 215 względem modernizacji linii kolejowej nr 201, konieczna jest również przebudowa linii kolejowej nr 215. Przebudowa została zaprojektowana tak, aby umożliwić przejeżdżność po linii kolejowej nr 215 po oddaniu do eksploatacji linii kolejowej nr 201, a przed realizacją inwestycji na linii kolejowej nr 215.

d. Posterunek odgałęźny Łąg Południowy:

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

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

e. Stacja Szałamaje:

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

f. Stacja Bąk:

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

powodują konieczność przebudowy linii kolejowej nr 215 Laskowice Pomorskie – Bąk na odcinku stacyjnym.

7. W ramach wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska (WNS) nasypy kolejowe w rejonach sąsiadujących z rezerwatem przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego zostaną ograniczone ścianami oporowymi, a pozostały teren za ścianami zostanie wykorzystany do ukształtowania pasów p.poz. Na pozostałym modernizowanym odcinku linii kolejowej projektuje się typowe nasypy ziemne.
8. Przebudowa linii kolejowych przewiduje wzmocnienie górnych warstw podtorza przez zastosowanie na powierzchni torowiska m.in.:
 - a) warstwy filtracyjno-ochronnej z kruszywa,
 - b) geowłókniny separacyjnej lub separacyjno-drenującej (w wybranych lokalizacjach),
 - c) geosyntetyków o dużej wytrzymałości np. geosiatka (w wybranych lokalizacjach).
9. Pochylenie poprzeczne podtorza będzie wynosiło 5%.
10. Na całej długości projektowanej linii kolejowej nr 201 dla torów głównych zasadniczych i szlakowych oraz na wstawkach międzyrozjazdowych zaprojektowano nawierzchnię:
 - a) szyny nowe o profilu 60E1, w jakości wykonania jak dla prędkości 160 km/h;
 - b) podkłady strunobetonowe nowe w rozstawie 0,6 m;
 - c) podsypka tłuczniowa nowa, klasa I, gatunek 1, warstwa o min. grubości 0,35 m;
 - d) sprężyste przytwierdzenia szyn do podkładów.
11. Dla torów głównych dodatkowych oraz na wstawkach międzyrozjazdowych zaprojektowano nawierzchnię:
 - a) szyny nowe o profilu 60E1 lub 49E1, w jakości wykonania jak dla prędkości 120 km/h;
 - b) podkłady strunobetonowe nowe w rozstawie 0,6 m;
 - c) podsypka tłuczniowa nowa, klasa I, gatunek 1, warstwa o min. grubości 0,35 m;
 - d) sprężyste przytwierdzenia szyn do podkładów.
12. Dla torów bocznych oraz żeberek ochronnych projektuje się nawierzchnię:
 - a) szyny o profilu 60E1 lub 49E1, dopuszcza się zabudowę materiałów staroużytecznych;
 - b) podkłady strunobetonowe – w rozstawie 0,6 m, dopuszcza się zabudowę materiałów staroużytecznych;
 - c) podsypka tłuczniowa nowa, klasa I, gatunek 1, warstwa o min. grubości 0,25 – 0,30 m;
 - d) przytwierdzenia typu K (lub opcjonalnie sprężyste).
13. Na przejazdach kolejowo-drogowych nawierzchnia torowa jest projektowana jak dla torów szlakowych i głównych zasadniczych.

14. Przewiduje się zabudowę wszystkich rozjazdów jako nowych, z szyn o profilu 60E1 lub 49E1 odmiany spawanej na podrozdziach strunobetonowych, wyposażone w rolki podglicowe.

15. Wykaz zmian funkcji posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych:

Lp.	Nazwa punktu	Obecna funkcja	Nowa funkcja	Km proj. osi
1.	Stronno	PO	ST	41+658
2.	Wudzyn	PO	PO	45+880
3.	Serock	ST	ST	50+307
4.	Lubania-Lipiny	PO	PO	53+444
5.	Świekatowo	PO	PO	56+638
6.	Lipienica	PO	PO	60+169
7.	Błądzim	LPO	ST	63+322
8.	Wierzucin	ST	ST	71+344
9.	Zielonka Pomorska	PO	PO	75+602
10.	Małe Gacno	PO	PO	77+891
11.	Zarośle	PO	ST	84+359
12.	Rosochatka	PO	PO	89+136
13.	Lipowa Tucholska	ST	ST*	94+360
14.	Łąg Południowy	PO	PODG*/***	102+823
15.	Szalamaje	PO	ST*	106+221
16.	Wojtal	PO	PO	110+580
17.	Bąk	ST	STTH*	116+668
18.	Olpuch	PO	PO	123+901
19.	Olpuch Wdzydze	PO	STTH	126+122
20.	Szenajda (nazwa robocza)	-	PO**	127+457
21.	Podleś	PO	PO	132+189

Oznaczenia:
 ST – stacja
 STTH – stacja techniczna
 MPO - mijanka i przystanek osobowy
 PO - przystanek osobowy publiczny
 PODGP - przystanek osobowy i posterunek odgałęźny
 LPO - przystanek osobowy i ładownia
 * z pozostawieniem rezerwy terenowej dla peronu/peronów
 ** Z punktu widzenia SRK nie będzie posterunku odgałęźnego Łąg Południowy. Rozjazdy będą włączone do stacji Szalamaje. Analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku przystanku osobowego Szenajda który znajduje się w granicach stacji technicznej Olpuch Wdzydze

Na stacji Błądzim oraz Lipowa Tucholska zostały zaprojektowane wyładownie pomocnicze. Na stacji Wierzucin został zaprojektowany plac ładunkowy.

16. Zakres prac dla przejazdów kolejowo-drogowych:

Lp.	Km istn. linii kolejowej	Kategoria istn. przejazdu	Zakres prac dla wariantu najkorzystniejszego dla środowiska (WNS)
Linia kolejowa nr 201			
1.	ok. 37+324	F	Likwidacja przejazdu - przejazd zlokalizowany w ciągu drogi

Lp.	Km istn. linii kolejowej	Kategoria istn. przejazdu	Zakres prac dla wariantu najkorzystniejszego dla środowiska (WNS)
Linia kolejowa nr 201			
			niepublicznej
2.	ok. 38+076	F	Likwidacja przejazdu - przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
3.	ok. 38+645	D	Likwidacja przejazdu - przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
4.	ok. 40+879	D	Likwidacja przejazdu - przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
5.	ok. 41+299	D	Likwidacja przejazdu - przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
6.	ok. 42+464	C	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
7.	ok. 43+918	B	Przebudowa przejazdu
8.	ok. 44+643	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 43+918
9.	ok. 45+189	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 45+881
10.	ok. 45+638	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 45+881
11.	ok. 45+881	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
12.	ok. 46+237	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 45+881
13.	ok. 47+211	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 45+881
14.	ok. 49+363	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu kolejowego w km ok. 49+930
15.	ok. 49+878	A	Likwidacja przejazdu – budowa wiaduktu kolejowego w km ok. 49+930
16.	ok. 51+117	A	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu kolejowego w km ok. 49+930
17.	ok. 52+311	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu kolejowego w km ok. 49+930
18.	ok. 53+450	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
19.	ok. 54+490	F	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
20.	ok. 55+015	C	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
21.	ok. 55+394	F	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 55+015
22.	ok. 56+218	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 55+859
23.	ok. 56+640	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
24.	ok. 57+389	C	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
25.	ok. 60+111	C	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
26.	ok. 60+570	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 60+111
27.	ok. 61+100	F	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 60+111
28.	ok. 61+844	F	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
29.	ok. 62+173	F	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
30.	ok. 63+320	E	Likwidacja przejścia – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
31.	ok. 63+932	D	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
32.	ok. 64+565	B	Likwidacja przejazdu – budowa wiaduktu drogowego w km ok. 64+565
33.	ok. 65+307	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 64+565
34.	ok. 65+856	C	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 64+565

Lp.	Km istn. linii kolejowej	Kategoria istn. przejazdu	Zakres prac dla wariantu najkorzystniejszego dla środowiska (WNS)
Linia kolejowa nr 201			
35.	ok. 66+688	F	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
36.	ok. 67+899	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
37.	ok. 68+632	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 69+422
38.	ok. 69+422	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
39.	ok. 71+192	A	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 71+269
40.	ok. 72+815	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 73+895
41.	ok. 73+895	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
42.	ok. 74+756	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 73+895
43.	ok. 75+608	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
44.	ok. 76+077	F	Likwidacja przejazdu - przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
45.	ok. 76+803	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 77+902
46.	ok. 77+902	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
47.	ok. 79+081	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 77+902
48.	ok. 80+948	C	Likwidacja przejazdu – budowa wiaduktu drogowego w km ok. 80+939
49.	ok. 82+098	C	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 80+939
50.	ok. 83+261	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 80+939
51.	ok. 84+078	D	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
52.	ok. 85+426	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
53.	ok. 85+998	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 86+430
54.	ok. 86+430	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
55.	ok. 87+248	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 86+430
56.	ok. 88+750	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 89+146
57.	ok. 89+146	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
58.	ok. 89+605	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 89+146
59.	ok. 90+729	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
60.	ok. 92+413	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 93+299
61.	ok. 92+820	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 93+299
62.	ok. 93+310	A	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 93+299
63.	ok. 95+127	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
64.	ok. 96+346	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 96+548
65.	ok. 96+548	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
66.	ok. 98+173	D	Likwidacja przejazdu – przejazd w ciągu drogi niepublicznej
67.	ok. 98+857*	-	Budowa przejazdu
68.	ok. 99+032	D	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
69.	ok. 100+905	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
70.	ok. 101+841	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 102+842

Lp.	Km istn. linii kolejowej	Kategoria istn. przejazdu	Zakres prac dla wariantu najkorzystniejszego dla środowiska (WNS)
Linia kolejowa nr 201			
71.	ok. 102+842	B	Przebudowa przejazdu
72.	ok. 105+466	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 104+720
73.	ok. 106+724	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
74.	ok. 110+442	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
75.	ok. 110+765	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 110+442
76.	ok. 111+301	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 110+442
77.	ok. 112+153	D	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
78.	ok. 112+907	D	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
79.	ok. 113+797	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 114+582
80.	ok. 114+582	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
81.	ok. 116+052	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 114+582
82.	ok. 116+291	A	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 118+514
83.	ok. 118+514	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
84.	ok. 120+500	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
85.	ok. 122+184	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu kolejowego w km ok. 123+900 (123+944)
86.	ok. 125+111	F	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
87.	ok. 125+536	-	Budowa przejazdu
88.	ok. 125+850	B	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 125+536 (km proj. 125+490)
89.	ok. 127+280	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do przejazdu w km ok. 127+507
90.	ok. 127+507	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
91.	ok. 128+063	D	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
92.	ok. 129+381	D	Likwidacja przejazdu – przejazd zlokalizowany w ciągu drogi niepublicznej
93.	ok. 130+559	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
94.	ok. 132+240	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
95.	ok. 132+933	D	Przebudowa przejazdu – zmiana kategorii przejazdu
96.	ok. 134+573	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu drogowego w km ok. 133+743
Linia kolejowa nr 208			
1.	ok. 155+840	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu kolejowego w km ok. 156+665
2.	ok. 156+196	D	Likwidacja przejazdu – w zastępstwie przejazdu budowa drogi objazdowej do wiaduktu kolejowego w km ok. 156+665

17. W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie rozbiórki budynków będących w złym stanie technicznym bądź kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Rozbiórce podlegać będą także inne obiekty i urządzenia budowlane w tym ogrodzenia, murki oporowe/ogrodzeniowe, obiekty małej architektury, obiekty tymczasowe, niewielkie obiekty rekreacyjne i gospodarcze, np. altany, w tym altany w ramach rodzinnych ogrodów działkowych, szklarnie ogrodowe,

wiaty gospodarcze, śmietniki itp., znajdujące się w kolizji z planowanymi robotami budowlanymi w granicach opracowania.

18. Przewiduje się również budowę nowych budynków związanych z eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowej – budynków nastawni na stacjach: Stronno, Serock, Błędzim, Zarośle, Lipowa Tucholska, Szałamaje, Bąk, Olpuch Wdzydze – oraz budowy Budynku Lokalnego Centrum Sterowania w Wierzchucinie.

19. W projekcie założono rozbudowę oraz budowę peronów na szlakach i stacjach wraz ze zmianą ich wysokości na 0,76 m nad poziomem główki szyny.

Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego planuje się:

- na przystanku Stronno rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych dłuższych peronów (z przesunięciem peronów do 160 m w kierunku przystanku Wudzyn i stacji Serock); położenie peronów względem siebie naprzeciwległe, z dojściem dwupoziomowym z przejścia podziemnego usytuowanego na końcu peronów; przystanek osobowy przekształci się w stację kolejową;
- na przystanku Wudzyn rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych dłuższych peronów (peron nr 1 zaplanowano na wysokości istniejącego ale po drugiej stronie torów a peron nr 2 zaplanowano przed przejazdem kolejowym w km 45+880 (km istn. 45+881)); położenie peronów względem siebie naprzemianległe z dojściem w poziomie od przejazdu);
- na stacji Serock rozbiórkę dwóch peronów i budowę dwóch nowych dłuższych peronów dwukrawędziowych (ze zmianą lokalizacji o około 130 m w kierunku stacji Maksymilianowo); położenie peronów względem siebie naprzeciwległe, z dojściem dwupoziomowym z przejścia podziemnego usytuowanego na początku peronów;
- na przystanku Lubania-Lipiny rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych peronów jednokrawędziowych (z nieznacznym przesunięciem); położenie peronów względem siebie naprzemianległe z dojściem w poziomie od przejazdu);
- na przystanku Świekatowo rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych dłuższych peronów jednokrawędziowych (z nieznacznym przesunięciem); położenie peronów względem siebie naprzemianległe z dojściem w poziomie od przejazdu);
- na przystanku Lipienica rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych dłuższych peronów jednokrawędziowych (z nieznacznym przesunięciem); położenie peronów względem siebie naprzemianległe z dojściem w poziomie od przejazdu);
- na przystanku osobowym i ładowni Błędzim rozbiórkę dwóch peronów i budowę dwóch nowych peronów dwukrawędziowych (z nieznacznym przesunięciem); położenie peronów

- względem siebie naprzeciwległe, z dojściem dwupoziomowym z przejścia podziemnego usytuowanego na początku peronów; posterunek przekształci się w stację kolejową;
- na stacji Wierzchucin rozbiórkę trzech peronów i budowę trzech nowych peronów dwukrawędziowych (ze zmianą lokalizacji peronu 3 w odniesieniu do istniejącego peronu 1 około 130 m w kierunku stacji Lipowa Tucholska); położenie peronów względem siebie naprzeciwległe, z dojściem dwupoziomowym z przejścia podziemnego usytuowanego na początku peronów;
 - na przystanku Zielonka Pomorska rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych peronów jednokrawędziowych (ze zmianą lokalizacji o około 900 m w kierunku stacji Lipowa Tucholska); położenie peronów względem siebie naprzemianległe z dojściem w poziomie od przejazdu);
 - na przystanku Małe Gacno rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych dłuższych peronów jednokrawędziowych (ze zmianą lokalizacji o około 320 m w kierunku stacji Wierzchucin); położenie peronów względem siebie naprzemianległe z dojściem w poziomie od przejazdu);
 - na przystanku Zarośle rozbiórkę dwóch peronów i budowę dwóch nowych dłuższych peronów dwukrawędziowych (ze zmianą lokalizacji o około 200 m w kierunku stacji Lipowa Tucholska); położenie peronów względem siebie naprzeciwległe, z dojściem dwupoziomowym z przejścia podziemnego usytuowanego na końcu peronów; przystanek osobowy przekształci się w stację kolejową;
 - na przystanku Rosochatka rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych dłuższych peronów jednokrawędziowych (ze zmianą lokalizacji o około 180 m w kierunku stacji Lipowa Tucholska); położenie peronów względem siebie naprzemianległe z dojściem w poziomie od przejazdu);
 - na stacji Lipowa Tucholska rozbiórkę trzech peronów i budowę dwóch nowych dłuższych peronów dwukrawędziowych (ze zmianą lokalizacji o około 350 m w kierunku stacji Wierzchucin); położenie peronów względem siebie naprzemianległe, z dojściem dwupoziomowym z przejścia podziemnego usytuowanego na końcu peronu nr 2 i początku peronu nr 1.

Na terenie województwa pomorskiego planuje się:

- na przystanku Łąg Południowy rozbiórkę jedyne peronu i zachowanie rezerwy pod dwa nowe perony; przystanek przekształci się w posterunek odgałęźny;

- na przystanku Szalamaje rozbiórkę jedyne peronu i budowę nowego dłuższego peronu (z nieznacznym przesunięciem) oraz zachowanie rezerwy terenowej pod drugi peron; przystanek przekształci się w stację kolejową;
 - na przystanku Wojtal rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych dłuższych peronów (ze zmianą lokalizacji przystanku o ok. 600 m w kierunku stacji Szalamaje);
 - na stacji Bąk rozbiórkę trzech peronów i zachowanie rezerwy pod dwa nowe dłuższe perony (z nieznacznym przesunięciem);
 - na przystanku Olpuch rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych peronów (ze zmianą lokalizacji przystanku o ok. 270 m w kierunku stacji Bąk);
 - na przystanku Olpuch Wdzydze rozbiórkę dwóch peronów; przystanek przekształci się w stację kolejową techniczną bez peronów;
 - na przystanku Podleś rozbiórkę jedyne peronu i budowę dwóch nowych peronów (ze zmianą lokalizacji przystanku o ok. 430 m w kierunku stacji Kościerzyna);
 - budowę nowego przystanku Szenajda (nazwa robocza jeszcze nie potwierdzona przez Inwestora) z dwoma peronami.
20. W zakresie branży SRK, planuje się przebudowę na nowoczesne urządzenia SRK oparte o technikę komputerową w zakresie wynikającym z nowego układu torowego. W ramach inwestycji wykonana zostanie zabudowa urządzeń zewnętrznych na posterunkach ruchu oraz urządzeń wewnętrznych, umieszczonych w budynkach nastawni/kontenerach. Nowe urządzenia SRK będą przystosowane do zdalnego sterowania oraz do współpracy z systemem ERTMS/ETCS poziom 2.
- W wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska (WNS) na odcinku przebiegającym w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego projektuje się ułożenie kabli w ziemi lub w betonowych obudowach wzdłuż murów oporowych. Kable będą wykorzystywane do obsługi urządzeń blokadowych oraz przejazdowych.
21. W zakresie sieci trakcyjnej na przebudowywanym odcinku linii kolejowej nr 201, przewiduje się pełną elektryfikację.
22. Ze względu na konieczność dostosowania do międzynarodowych standardów oraz podniesienie walorów użytkowych i estetycznych przebudowywanych obiektów, przyjmuje się całkowitą modernizację urządzeń elektroenergetyki kolejowej.
23. W ramach prac w zakresie linii potrzeb nietrakcyjnych planuje się:
- a. Budowę nowej linii potrzeb nietrakcyjnych wzdłuż linii kolejowej nr 201, w tym:
 - budowę linii napowietrznych,

- budowę linii kablowych,
 - budowę stacji transformatorowych kontenerowych,
 - budowę stacji transformatorowych słupowych.
- b. Przebudowę istniejącej linii potrzeb nietrakcyjnych na odcinku od stacji Maksymilianowo do km 382+300 linii kolejowej nr 131, w tym:
- przebudowę linii napowietrznych,
 - przebudowę linii kablowych,
 - budowę stacji transformatorowej kontenerowej,
 - przebudowę stacji transformatorowej słupowej.

24. W zakresie modernizacji urządzeń telekomunikacyjnych, przewiduje się przebudowę urządzeń łączności technologicznej przewodowej oraz łączności radiowej wynikającej z potrzeby przebudowy i modernizacji układów torowych i szlaków, wraz z infrastrukturą na obiektach stacyjnych, posterunkach odgałęźnych, przystankach osobowych i posterunkach ruchu kolejowego oraz umożliwiającą wprowadzenie zdalnego sterowania stacjami i posterunkami ruchu.

Na odcinku przebiegającym w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Cisy Staropolskie im. Leona Wyczółkowskiego, projektowane są rurociągi kablowe telekomunikacyjne z rur ochronnych układane bezpośrednio w ziemi lub w betonowych obudowach wzdłuż murów oporowych, do których zostaną wprowadzone telekomunikacyjne kable światłowodowe. Projektowane są telekomunikacyjne kable miedziane układane bezpośrednio w ziemi, a także telekomunikacyjne studnie kablowe. Rurociągi kablowe i kable telekomunikacyjne układane bezpośrednio w ziemi będą budowane metodą wykopu otwartego o głębokości 1,2 m lub przewiertem sterowanym.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

dr Ewa Patała

/-podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Pan Jarosław Wałaszewski, Z-ca Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku
2. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tucholi
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
4. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

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