



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 30 grudnia 2025 r.

WOO.420.271.2019.ADS.101

DECYZJA nr 10/2025

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691 t.j.), zwanej dalej w skrócie Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) i ust. 1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 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 60 i 62 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 29 listopada 2019 r., znak: IOS4-4424-17.7/19 (wpływ: 3 grudnia 2019 r.), uzupełnionego pismem z dnia 19 grudnia 2019 r., znak: IOS4-4424-17.8/19 (wpływ: 23 grudnia 2019 r.) wraz z pismem z dnia 3 listopada 2022 r., znak: IRETS2.452.10.2021.MR.15 ISW-02152-I (wpływ: 4 listopada 2022 r.), przedkładającym raport o oddziaływaniu na środowisko, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocnika – Pana Jarosława Wałaszewskiego, Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

orzekam:

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia dla racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska dla przedsięwzięcia pn.: **„Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Bydgoszcz Główna”**, realizowanego na terenie określonym w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Projektowane przedsięwzięcie polega m.in. na kompleksowej przebudowie odcinków linii kolejowych nr: 131 (C-E 65), 201, 240, 18, 208, 356, 215, 741 i 209, likwidacji odcinka linii kolejowej nr 745, budowie bocznicy paliw do Portu Lotniczego w Bydgoszczy i bocznicy kolejowej do zakładu Mondi w miejscowości Przechowo, budowie nowego odcinka linii kolejowej – łącznicy, będącej wydłużeniem linii kolejowej nr 240 do linii kolejowej nr 131 w kierunku północnym, o długości około 1,1 km, a także budowie nowych odcinków dróg dojazdowych do projektowanych wiaduktów oraz drogi łączącej drogę wojewódzką nr 254 z drogą krajową nr 25.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port wchodzi w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Zamierzenie zlokalizowane będzie na terenie dwóch województw: kujawsko-pomorskiego (powiat inowrocławski: gmina Złotniki Kujawskie; powiat Miasto Bydgoszcz; powiat bydgoski: gmina Nowa Wieś Wielka, gmina Białe Błota, gmina Osielsko, gmina Dobrcz; powiat świecki: gmina Pruszcz, gmina Bukowiec, gmina Świecie, gmina Jeżewo, gmina Warlubie, gmina Nowe) i pomorskiego (powiat starogardzki: gmina Smętowo Graniczne).

Teren realizacji przedsięwzięcia przedstawia załącznik nr 2 do niniejszej decyzji, tożsamy z załącznikiem do wniosku.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, realizowany będzie racjonalny wariant przedsięwzięcia najkorzystniejszy dla środowiska, a nie „wariant inwestorski”.

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:

- 1) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji

niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

2) Zaplecza budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych oraz odpadów lub postojów pojazdów i maszyn, zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię:

- a) w pierwszej kolejności na terenach kolejowych lub przekształconych antropogenicznie,
- b) poza strefami ochronnymi ujęć wód,
- c) poza dolinami rzek i cieków, w odległości co najmniej 50 m od rzek, cieków, zbiorników wodnych i obszarów podmokłych,
- d) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
- e) w miarę możliwości poza głównym zbiornikiem wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde”, tj. poza odcinkiem linii kolejowej nr 201 od km -1+944 do km 7+665 oraz poza odcinkiem linii kolejowej nr 131 od km 344+134 do km 361+001.

W razie konieczności zorganizowania zaplecza na ww. obszarze, dopuszcza się jego lokalizację wyłącznie na terenie utwardzonym i uszczelnionym, celem zabezpieczenia przed migracją ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego,

- f) poza strefami o wysokiej podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia na odcinkach w km: 0+000 – 5+340, 9+730 – 11+410, 13+000 – 17+530, 19+160 – 31+247 linii kolejowej nr 201; 342+950 – 357+180, 361+690 – 377+293, 383+101 – 392+600, 393+100 – 394+850, 399+980 – 404+670, 412+550 – 414+250, 420+750 – 423+970, 428+200 – 431+950, 432+800 – 433+790, 435+100 – 450+850 linii kolejowej nr 131,
- g) poza siedliskami gatunków chronionych, które nie będą podlegać zniszczeniu w ramach przedsięwzięcia,
- h) poza pomnikami przyrody,
- i) poza użytkami leśnymi, które nie będą podlegać wylesieniu w ramach inwestycji,
- j) poza terenami chronionymi akustycznie.

3) Tymczasowe drogi technologiczne (dojazdowe do miejsc prowadzenia robót wraz z placami manewrowymi) zorganizować:

- a) poza dolinami cieków, w odległości co najmniej 50 m od cieków,
 - b) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
 - c) w miarę możliwości poza głównym zbiornikiem wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde”, tj. poza odcinkiem linii kolejowej nr 201 od km -1+944 do km 7+665 oraz poza odcinkiem linii kolejowej nr 131 od km 344+134 do km 361+001. W razie konieczności zorganizowania dróg technologicznych na ww. obszarze, dopuszcza się ich lokalizację wyłącznie na terenie utwardzonym i uszczelnionym, celem zabezpieczenia przed migracją ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego,
 - d) poza strefami o wysokiej podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia na odcinkach w km: 0+000 – 5+340, 9+730 – 11+410, 13+000 – 17+530, 19+160 – 31+247 linii kolejowej nr 201; 342+950 – 357+180, 361+690 – 377+293, 383+101 – 392+600, 393+100 – 394+850, 399+980 – 404+670, 412+550 – 414+250, 420+750 – 423+970, 428+200 – 431+950, 432+800 – 433+790, 435+100 – 450+850 linii kolejowej nr 131,
 - e) poza obszarami podmokłymi,
 - f) poza pomnikami przyrody.
- 4) Dopuszcza się tymczasowe składowanie elementów konstrukcyjnych projektowanych obiektów (mosty, przepusty, estakady) oraz materiałów wykorzystywanych do umocnienia koryt cieków (brzegów i dna) w odległości mniejszej niż 50 m od cieków i terenów podmokłych, wyłącznie na zorganizowanych, wyizolowanych oraz utwardzonych tymczasowych drogach technologicznych i placach.
 - 5) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
 - 6) Zraszać teren budowy, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
 - 7) Celem minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem

ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

- 8) 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.
- 9) Odwodnienie wykopów:
 - a) prowadzić w sposób ograniczający wpływ na środowisko gruntowo-wodne, nie dopuszczając do zmian poziomu lustra wód gruntowych terenów sąsiadujących, w szczególności podmokłych, o wysokim lustrze wód gruntowych, zabezpieczając wykopy grodzicami i prowadząc odwodnienia punktowo lub na krótkich odcinkach,
 - b) realizować w sposób zapewniający ograniczenie do minimum czasu trwania odwadniania, stosując przykładowo igłofiltry lub pompowanie bezpośrednio z dna wykopu,
 - c) prowadzić w sposób zapewniający odprowadzanie wód z wykopów do gruntu lub cieku, wyłącznie po uprzednim podczyszczeniu, np. w osadniku lub odstojniku zawiesiny.
- 10) Wymianę gruntów, w szczególności gruntów organicznych na terenach podmokłych realizować przy uwzględnieniu następujących warunków:
 - a) ograniczyć do niezbędnego minimum, zapewniając filtrację wód gruntowych przez nasypy oraz stabilność projektowanych urządzeń i nasypów zabezpieczonych przed ich rozmyciem lub podmyciem,
 - b) w projekcie budowy drogi łączącej drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254 zastosować rozwiązania technologiczne, ograniczające zakres wymiany gruntów niestabilnych, w szczególności wymianę gruntów organicznych pod projektowane nasypy drogowe oraz obiekty i urządzenia inżynierskie,
 - c) prowadzić punktowo lub krótkimi odcinkami,
 - d) prowadzić przy zachowaniu naturalnej warstwy separacyjnej pomiędzy wodami powierzchniowymi a wodami gruntowymi.

- 11) Przy projektowaniu i wykonywaniu obiektów inżynierskich w ciągu drogi łączącej drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254, celem zabezpieczenia konstrukcji nasypów i urządzeń przed zagrożeniem ich rozmycia lub podmycia przez wody powodziowe, uwzględnić następujące rozwiązania:
- a) w miejscu przecięcia drogi z Nowym Kanałem Noteckim zrealizować obiekt mostowy z szeroko rozstawionymi przyczółkami poza korytem cieku i, o ile to możliwe, poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią,
 - b) wykonać przepust na cieku, stanowiący dopływ do Nowego Kanału Noteckiego wraz z nasypem drogowym w części drogi przekraczającej obszar szczególnego zagrożenia powodzią, zapewniający przepływ miarodajny oraz filtrację wód gruntowych przez nasyp i dopływ wód powodziowych od strony koryta do powierzchni odseparowanej nowoprojektowanym nasypem. Rozwiązania projektowe powinny zapewniać zachowanie naturalnej warstwy separacyjnej pomiędzy wodami powierzchniowymi a wodami gruntowymi.
- 12) Nowe skarpy umacniać hydroobsiewem. W przypadku pozostawienia skarpy w stanie istniejącym, system korzeniowy po wycięciu drzew pozostawić w stanie nienaruszonym.
- 13) Wszelkie sypkie materiały, np. kruszywo i ziemię z wykopów magazynować w wyznaczonych miejscach zaplecza budowy, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
- 14) Prace budowlane prowadzić w sposób wykluczający ryzyko zasypania, zmaczenia, zanieczyszczenia naturalnego stanu wód cieków, np. poprzez wyeliminowanie pracy ciężkiego sprzętu bezpośrednio w korycie cieków oraz prowadzenie umocnień brzegów w środowisku suchym, stosując szczelne grodzice.
- 15) Usuwać z dna cieków ewentualne pozostałości po rozbiórkach obiektów inżynierskich oraz zalegające odpady.
- 16) Ograniczyć do niezbędnego minimum zajęcie terenu oraz spływ substancji zanieczyszczających wodę podczas remontów przepustów i mostów.

- 17) W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieków, zapewnić swobodny przepływ wody.
- 18) Przy pracach związanych z przebudową, budową lub remontem przepraw mostowych oraz związanych z budową przepustów, zachować co najmniej obecny przekrój poprzeczny i podłużny koryt cieków.
- 19) Drzewa i krzewy znajdujące się w strefie brzegowej rzek, które nie podlegają usunięciu w ramach przedsięwzięcia, zabezpieczyć przed uszkodzeniem podczas jego realizacji. Usuwanie zadrzewień w strefie brzegowej rzek ograniczyć do niezbędnego minimum.
- 20) Niezbędne prace związane z przywróceniem drożności koryt poprzez odmulenie i oczyszczenie związane z wycinką drzew i krzewów ograniczyć do minimum.
- 21) Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
- 22) Systematycznie oczyszczać przepusty.
- 23) Roboty budowlane prowadzić tak, aby w maksymalnym stopniu ochronić środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
 - a) nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów, szczególnie substancjami ropopochodnymi,
 - b) unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do utylizacji,
 - c) wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi,
 - d) prowadzić konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu.
- 24) Przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności.
- 25) Dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg.
- 26) W ramach inwestycji wykluczyć ingerencję, w tym naruszenie i zniszczenie pomników przyrody. Pomniki przyrody znajdujące się w zasięgu robót (na czas realizacji inwestycji) zabezpieczyć przed uszkodzeniem,

w szczególności poprzez zastosowanie tymczasowego wygradzenia (np. z taśmy ostrzegawczej, z jednoczesną informacją o obecności pomnika przyrody) o wysokości minimum 1,5 m. Wygradzenie wykonać wokół pomnika przyrody (obejmując co najmniej obszar wyznaczony poprzez zasięg rzutu korony drzewa stanowiącego pomnik przyrody, a optymalnie zasięg ten powiększyć o około 1,5 m), a w okresie zastosowania prowadzić bieżącą kontrolę jego stanu oraz dokonywać koniecznych napraw. Wygradzenia tymczasowe usunąć po zakończeniu prac, przywracając teren do stanu poprzedniego.

27) Zniszczenie siedlisk gatunków chronionych roślin ograniczyć do niezbędnego minimum, a płaty siedlisk gatunków lub ich części nieprzewidziane do zniszczenia zabezpieczyć na czas prowadzenia prac poprzez:

- a) tymczasowe wygradzenie i oznakowanie (np. ogrodzenie z desek lub z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej, z jednoczesną informacją o obecności siedliska/gatunku chronionego) obszaru siedliska gatunku co najmniej od strony frontu robót. Szczegółową lokalizację i sposób wykonania wygradzeń ustalić z nadzorem przyrodniczym, dostosowując się do warunków lokalnych oraz charakteru planowanych prac, a w okresie ich zastosowania prowadzić bieżącą kontrolę stanu oraz dokonywać koniecznych napraw. Wygradzenia tymczasowe usunąć po zakończeniu prac, przywracając teren do stanu poprzedniego,
- b) wykluczenie z lokalizacji zaplecza budowy.

Powyższe rozwiązania wprowadzić na etapie realizacji przedsięwzięcia, w szczególności względem następujących stwierdzonych stanowisk gatunków chronionych:

gatunek	nr linii	km linii	strona
grzybień biały	131	412+876	prawa
kocanki piaskowe	131	342+928	prawa
kocanki piaskowe	131	344+030	lewa
kocanki piaskowe	131	344+039	lewa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	131	346+677	lewa
kocanki piaskowe	131	346+788	lewa
kocanki piaskowe	131	346+842	lewa
kocanki piaskowe	131	349+906	prawa
kocanki piaskowe	131	353+811	lewa
kocanki piaskowe	131	353+836	lewa
kocanki piaskowe	131	353+841	prawa
kocanki piaskowe	131	353+998	lewa
kocanki piaskowe	131	354+044	lewa
kocanki piaskowe	131	354+821	lewa
kocanki piaskowe	131	354+865	lewa
kocanki piaskowe	131	355+868	lewa
kocanki piaskowe	131	356+241	lewa
kocanki piaskowe	131	356+765	lewa
kocanki piaskowe	131	356+946	lewa
kocanki piaskowe	131	357+788	prawa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	131	357+921	prawa
kocanki piaskowe	131	358+008	lewa
kocanki piaskowe	131	358+850	prawa
kocanki piaskowe	131	359+056	prawa
kocanki piaskowe	131	359+152	prawa
kocanki piaskowe	131	361+076	prawa
kocanki piaskowe	131	361+502	prawa
kocanki piaskowe	131	361+959	lewa
kocanki piaskowe	131	362+753	lewa
kocanki piaskowe	131	400+146	lewa
kocanki piaskowe	131	400+148	lewa
kocanki piaskowe	131	403+086	lewa
kocanki piaskowe	131	413+458	lewa
kocanki piaskowe	131	413+515	lewa
kocanki piaskowe	131	413+537	lewa
kocanki piaskowe	131	413+579	lewa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	131	413+751	lewa
kocanki piaskowe	131	413+821	lewa
kocanki piaskowe	131	414+203	lewa
kocanki piaskowe	131	414+238	lewa
kocanki piaskowe	131	414+518	lewa
kocanki piaskowe	131	414+555	lewa
kocanki piaskowe	131	414+610	lewa
kocanki piaskowe	131	415+036	lewa
kocanki piaskowe	131	416+139	lewa
kocanki piaskowe	131	416+288	prawa
kocanki piaskowe	131	416+328	prawa
kocanki piaskowe	131	416+443	prawa
kocanki piaskowe	131	416+600	prawa
kocanki piaskowe	131	430+205	lewa
kocanki piaskowe	131	432+138	lewa
kocanki piaskowe	131	441+080	prawa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	131	441+097	prawa
kocanki piaskowe	131	441+122	prawa
kocanki piaskowe	131	441+180	prawa
kocanki piaskowe	131	441+188	prawa
kocanki piaskowe	131	441+254	prawa
kocanki piaskowe	131	441+262	prawa
kocanki piaskowe	131	441+895	prawa
kocanki piaskowe	131	442+922	lewa
kocanki piaskowe	131	443+048	lewa
kocanki piaskowe	131	443+050	lewa
kocanki piaskowe	131	443+128	lewa
kocanki piaskowe	131	443+174	lewa
kocanki piaskowe	131	443+275	lewa
kocanki piaskowe	131	443+284	lewa
kocanki piaskowe	131	443+326	lewa
kocanki piaskowe	131	443+886	lewa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	131	443+920	lewa
kocanki piaskowe	131	446+483	lewa
kocanki piaskowe	131	446+822	lewa
kocanki piaskowe	201	0+436	prawa
kocanki piaskowe	201	1+081	prawa
kocanki piaskowe	201	1+135	prawa
kocanki piaskowe	201	1+157	prawa
kocanki piaskowe	201	1+214	prawa
kocanki piaskowe	201	1+572	prawa
kocanki piaskowe	201	1+618	prawa
kocanki piaskowe	201	1+761	prawa
kocanki piaskowe	201	1+771	prawa
kocanki piaskowe	201	1+857	prawa
kocanki piaskowe	201	1+872	lewa
kocanki piaskowe	201	1+884	prawa
kocanki piaskowe	201	1+901	prawa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	201	1+930	prawa
kocanki piaskowe	201	1+947	prawa
kocanki piaskowe	201	1+949	prawa
kocanki piaskowe	201	1+961	prawa
kocanki piaskowe	201	1+991	prawa
kocanki piaskowe	201	10+111	lewa
kocanki piaskowe	201	10+305	lewa
kocanki piaskowe	201	10+356	lewa
kocanki piaskowe	201	10+385	prawa
kocanki piaskowe	201	2+534	prawa
kocanki piaskowe	201	3+201	prawa
kocanki piaskowe	201	3+735	prawa
kocanki piaskowe	201	3+758	prawa
kocanki piaskowe	201	3+870	prawa
kocanki piaskowe	201	7+008	prawa
kocanki piaskowe	201	8+274	prawa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	201	9+390	lewa
kocanki piaskowe	201	9+740	lewa
kocanki piaskowe	201	9+777	lewa
kocanki piaskowe	240	2+842	lewa
kocanki piaskowe	240	2+916	lewa
kocanki piaskowe	240	3+104	prawa
kocanki piaskowe	240	3+104	prawa
kocanki piaskowe	240	3+130	prawa
kocanki piaskowe	240	3+237	prawa
kocanki piaskowe	240	3+269	prawa
kocanki piaskowe	240	3+275	prawa
kocanki piaskowe	240	3+286	prawa
kocanki piaskowe	240	3+290	lewa
kocanki piaskowe	240	3+293	prawa
kocanki piaskowe	240	3+666	prawa
kocanki piaskowe	240	3+683	prawa

gatunek	nr linii	km linii	strona
kocanki piaskowe	240	3+717	prawa
kocanki piaskowe	240	3+842	lewa
kocanki piaskowe	240	3+884	lewa
kocanki piaskowe	240	7+095	prawa
kocanki piaskowe	741	20+097	prawa

28) Zniszczenie chronionych siedlisk przyrodniczych ograniczyć do niezbędnego minimum, a płaty siedlisk lub ich części nieprzewidziane do zniszczenia zabezpieczyć na czas prowadzenia prac poprzez:

- a) tymczasowe wyгородzenie i oznakowanie (np. ogrodzenie z desek lub siatki grodzeniowej, z jednoczesną informacją o obecności siedliska/gatunku chronionego) obszaru siedliska gatunku co najmniej od strony frontu robót. Szczegółową lokalizację i sposób wykonania wygrodzeń ustalić z nadzorem przyrodniczym, dostosowując się do warunków lokalnych oraz charakteru planowanych prac, przy czym wygrodzeniem obejmować zasięg płatu siedliska nieprzewidzianego do zniszczenia. W okresie zastosowania wygrodzeń prowadzić bieżącą kontrolę ich stanu oraz dokonywać koniecznych napraw. Wygrodzenia tymczasowe usunąć po zakończeniu prac, przywracając teren do stanu poprzedniego,
- b) wykluczenie z lokalizacji zaplecza budowy oraz maksymalne odsunięcie frontu robót od granic siedliska przyrodniczego,
- c) zastosowanie dodatkowo, w przypadku siedlisk zależnych od wód, tj. 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* oraz 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) w rowach odwadniających umocnień ze szczelnymi ściankami lub innych

adekwatnych rozwiązań uniemożliwiających odwodnienie terenu, w celu ochrony warunków wodnych poprzez zachowanie obecnego poziomu wód gruntowych i/lub zapewnienie optymalnych warunków wilgotnościowych.

Powyższe rozwiązania wprowadzić na etapie realizacji inwestycji, w szczególności względem następujących stwierdzonych płatów siedlisk przyrodniczych:

kod	nazwa	nr linii	km linii	lokalizacja wygradzenia [km]	strona
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	131	408+339	408+333 – 408+372	prawa
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	131	419+082	419+054 – 419+114	lewa
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	131	433+464	433+441 – 433+526	prawa
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	131	433+483	433+482 – 433+525	lewa
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	131	439+194	439+163 – 439+365	lewa
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-</i>	131	438+866	438+775 – 439+036	lewa

kod	nazwa	nr linii	km linii	lokalizacja wygrodzienia [km]	strona
	<i>incanae</i> , olsy źródliskowe)				
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródliskowe)	131	440+555	440+478 – 440+668	lewa
91E0	łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródliskowe)	201	16+859	16+796 – 16+999	prawa
91D0	bory i lasy bagienne	131	430+296	430+266 – 430+322	lewa
3150	starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i>	131	412+780	412+766 – 412+792	lewa
3150	starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i>	131	441+463	441+443 – 441+491	lewa
3150	starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i>	131	412+761	412+760 – 412+767	lewa
3150	starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i>	131	413+016	412+956 – 413+062	lewa
3150	starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i>	208	128+980	129+173 – 128+930	prawa
3150	starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i>	215	1+235	1+160 – 1+427	lewa

kod	nazwa	nr linii	km linii	lokalizacja wygrodzenia [km]	strona
6510	niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>)	240	0+131	4+940 – 4+964	prawa
6510	niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>)	240	2+082	2+085 – 2+155	prawa
9170	grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	131	408+639	408+372 – 408+721	prawa
9170	grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	131	406+982	406+971 – 407+275	prawa
9170	grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	131	427+975	427+942 – 428+378	prawa
9170	grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	131	407+279	407+100 – 407+280	lewa
9170	grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	131	427+924	427+881 – 428+150	lewa
9170	grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	131	419+502	419+424 – 419+560	prawa
9190	kwaśne dąbrowy (<i>Quercetea robori- petraeae</i>)	131	384+787	384+201 – 384+791	prawa
9190	kwaśne dąbrowy (<i>Quercetea robori- petraeae</i>)	131	434+712	434+713 – 434+747	prawa

kod	nazwa	nr linii	km linii	lokalizacja wygradzenia [km]	strona
9190	kwaśne dąbrowy (<i>Quercetea roboripetraeae</i>)	131	384+365	384+107 – 384+201	prawa

29) W obrębie cieków wodnych nie stosować tymczasowych przepraw w postaci ułożonych płyt betonowych (o ile pozwala na to technologia robót).

30) Wycinkę drzew i krzewów (w tym na terenie leśnym) ograniczyć do niezbędnego minimum. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić:

- a) poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia,
- b) poza okresem występowania kolonii rozrodczych i zgrupowań nietoperzy, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia.

Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie od 1 marca do 31 sierpnia jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia:

- aa) przez specjalistę przyrodnika – ornitologa, braku zasiedlenia objętych planowaną wycinką drzew i krzewów przez gatunki chronione ptaków,
- bb) przez specjalistę przyrodnika – chiropterologa, braku zasiedlenia objętych planowaną wycinką drzew przez gatunki nietoperzy.

Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych ptaków lub obecności nietoperzy w obrębie zadrzewień, wycinka nie może być przeprowadzona:

- aaa) do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda (w przypadku siedlisk lęgowych ptaków),
- bbb) do czasu stwierdzenia przez nadzór chiropterologiczny opuszczenia schronień przez nietoperze.

31) Wycinkę drzew o obwodach pierśnicowych pni (tj. mierzonych na wysokości 1,3 m) powyżej 100 cm, prowadzić pod nadzorem specjalistów przyrodników – entomologa oraz chiropterologa, celem wykluczenia przypadkowego zniszczenia siedlisk chronionych gatunków bezkręgowców i nietoperzy.

32) Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, ale znajdujące się w obszarze potencjalnego zagrożenia, zabezpieczyć przed mechanicznym zniszczeniem.

W ramach zabezpieczenia drzew, w szczególności:

- a) zabezpieczyć pnie drzew obudową z desek do wysokości minimum 2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów. Pomiędzy deski a pień włożyć materiał izolacyjny w postaci mat słomianych bądź geowłókniny (minimum 2 warstwy). Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu (i być lekko zagłębiona w ziemi), a jeżeli nie jest to możliwe, np. przez nadbiegi korzeniowe, deski obsypać ziemią. Deskowanie przymocować do pnia opaskami z drutu okrągłego, miękkiego ocynkowanego lub taśmy stalowej ocynkowanej (nie używać do tego celu gwoździ),
- b) w przypadku wymiany nawierzchni utwardzonych w obrębie rzutu korony lub zasięgu krzewu i w strefie 2 m od obrysu korony, nie pozostawiać odkrytej wierzchniej warstwy ziemi i natychmiast położyć nową nawierzchnię lub przykryć glebę matami słomianymi lub wilgotną jutą. Wytyczyć trasy poruszania się ludzi i sprzętu budowlanego oraz miejsca składowania materiałów (poza obrębem systemu korzeniowego),
- c) ewentualne cięcia korzeni wykonać ostrym narzędziem. Przy dużych ubytkach korzeni, nadzór przyrodniczy może zdecydować o rekompensacyjnym cięciu koron,
- d) w obrębie bryły korzeniowej drzewa prowadzić prace ręcznie, o ile pozwala na to technologia robót, w odpowiednim terminie, np. w czasie spoczynku fizjologicznego roślin,
- e) przewidzieć potrzebę podlewania drzew i krzewów w okresie długotrwałej suszy bądź w związku z technologią prac budowlanych, np. w przypadku prowadzenia głębokich wykopów powodujących lej depresyjny.

33) Prace w obrębie cieków wodnych ograniczyć do niezbędnego minimum oraz:

- a) prowadzić w sposób wykluczający powstanie barier migracyjnych, w tym wykluczając możliwość przegrodzenia cieku oraz zmiany przebiegu koryta,

- b) realizować poza okresem tarła ryb oraz inkubacji ikry, który przypada na okres od 1 marca do 15 lipca, a w przypadku konieczności prowadzenia prac w tym okresie, prowadzić je pod bezpośrednim nadzorem przyrodnika – ichtiologa, stosując się do określanych przez niego zaleceń,
 - c) zabezpieczenie brzegów, w koniecznych sytuacjach, ograniczyć do niezbędnych odcinków w okolicy mostu, stosując w miarę możliwości elementy zabudowy biologicznej lub luźnego narzutu kamiennego. Unikać stosowania konstrukcji siatkowo-kamiennych lub betonowych dla umocnienia koryta. Dopuszcza się ich stosowanie wyłącznie w przypadku braku możliwości zastosowania innych rozwiązań oraz przykrycia ww. konstrukcji geowłókniną i warstwą humusu,
 - d) w przypadku konieczności umocnienia brzegów w skarpie brzegowej, w strefie podwodnej wykluczyć stosowanie płyt betonowych (w tym ażurowych) oraz koszy siatkowo-kamiennych. Do umocnienia stosować naturalny materiał kamienny, a w przypadku mniejszych cieków oraz rowów, umocnienia wykonać z kieszki faszynowej i/lub podobnych rozwiązań (uzgadniając szczegółowy sposób ich wykonania z nadzorem przyrodniczym),
 - e) umocnienia dna i brzegów cieków prowadzić w rzucie obiektu realizowanego w miejscu przekroczenia cieku oraz maksymalnie do 50 m w górę i dół cieku.
- 34) Przed rozpoczęciem robót na potrzeby realizacji inwestycji, zapewnić wykonanie dodatkowych badań terenowych, mających na celu określenie aktualnego stanu i występowania siedlisk gatunków płazów (z jednoczesnym określeniem propozycji uzupełniających działań zabezpieczających i minimalizujących możliwe oddziaływanie na płazy).
- 35) Stwierdzone siedliska płazów i gadów (w tym miejsca rozrodu, godowiska, zimowiska i żerowiska) oznaczyć (przed rozpoczęciem robót) w widoczny sposób (np. z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej) na granicy linii rozgraniczających inwestycji, na całej długości kolizji wraz z przedłużeniem oznakowania o 15 m w każdym kierunku. Oznakowanie wykonać w sposób umożliwiający jednoznacznie określenie lokalizacji i zasięgu fragmentów

siedlisk przewidzianych do zajęcia oraz koniecznych do zachowania.

Powyższe oznakowanie zastosować względem siedlisk gatunków:

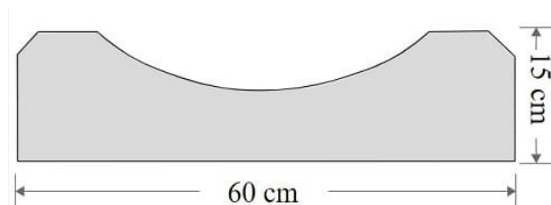
gatunek	nr linii	km linii	wygrodzenie		strona
			km od około	km do około	
żaba trawna	131	345+62	345+020	345+090	prawa
żaba trawna	131	390+268	390+255	390+280	lewa/prawa
ropucha szara	131	391+194	391+177	391+210	lewa/prawa
kompleks żab zielonych	131	404+927	404+565	404+950	lewa
kompleks żab zielonych	131	404+855	404+830	405+030	lewa
ropucha szara	131	407+226	406+950	407+530	prawa
ropucha szara	131	407+404	407+100	407+430	lewa
ropucha szara	131	407+731	407+490	407+910	lewa
żaba jeziorkowa	131	412+763	412+750	413+140	lewa
			412+740	413+020	prawa
żaba trawna	131	420+761	420+560	420+580	prawa
			420+729	420+785	prawa
kompleks żab zielonych	131	421+538	421+390	421+710	prawa
kompleks żab zielonych	131	423+638	423+300	423+980	prawa
			623+610	423+980	lewa
kompleks żab zielonych	131	430+327	430+280	430+340	lewa
żaba trawna	131	437+292	437+215	437+310	prawa
ropucha szara	131	438+932	438+910	439+380	lewa
żaba trawna	131	440+477	440+510	440+610	lewa
kompleks żab zielonych	131	441+537	441+400	441+900	lewa/prawa
żaba moczarowa	131	443+226	443+200	443+365	prawa
ropucha szara	131	443+705	443+610	443+730	lewa/prawa
ropucha szara	131	447+381	447+320	447+480	prawa
grzebiuszka ziemna	131	449+132	449+050	449+210	prawa/lewa
gniewosz plamisty	201	1+707	1+525	1+870	lewa/prawa
gniewosz plamisty	131	346+000	345+810	346+070	prawa

36) Prace powodujące ingerencję w stwierdzone siedliska płazów i gadów prowadzić według poniższych wskazań:

- a) wykluczyć ingerencję w siedlisko rozrodu grzebiuszki ziemnej, zlokalizowane w km około 449+132 linii kolejowej nr 131,
- b) zajęcie siedliska rozrodu żaby trawnej w km około 345+62 linii kolejowej nr 131 obejmować może nie więcej niż 30% powierzchni całkowitej siedliska i zostanie przeprowadzone poza okresem aktywności płazów, tj. od 1 listopada do 30 grudnia, przy jednoczesnym niedopuszczeniu do zimowania osobników w obrębie siedliska (realizowane w szczególności poprzez uprzednie odłowienie osobników płazów i przemieszczenie ich poza obszar koniecznego zajęcia, do siedlisk nieobjętych zniszczeniem). Szczegółowy sposób realizacji dostosować do aktualnych warunków oraz uzgodnić z nadzorem przyrodniczym – herpetologicznym. Powyższe czynności w zakresie odłowienia osobników oraz zniszczenia siedliska żaby trawnej prowadzić pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym,
- c) przed rozpoczęciem zniszczenia fragmentów siedlisk płazów, fragmenty nieprzeznaczone do likwidacji zabezpieczyć od strony placu budowy poprzez zastosowanie tymczasowych wygradzeń herpetologicznych (zgodnie z kilometrażem określonym w powyższej tabeli). Wygradzenia wykonać z materiału lekkiego, pozwalającego na zachowanie odpowiedniego naciągu, np. z geowłókniny, o wysokości całkowitej minimum 55 cm (co najmniej 40 cm w części nadziemnej i nie mniej niż 15 cm wkopane w ziemię); z przewieszką o szerokości minimum 10 cm, skierowaną w stronę siedliska. Wolne końce wygradzeń zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek,
- d) przed rozpoczęciem zniszczenia fragmentów siedlisk gniewosza plamistego, fragmenty nieprzeznaczone do likwidacji zabezpieczyć od strony placu budowy poprzez zastosowanie tymczasowych wygradzeń herpetologicznych (zgodnie z kilometrażem określonym w powyższej tabeli). Wygradzenia wykonać z materiału lekkiego, pozwalającego na zachowanie odpowiedniego naciągu, np. z geowłókniny, o wysokości całkowitej minimum 60 cm (co najmniej 40 cm w części nadziemnej i nie mniej niż 20 cm wkopane w ziemię); z przewieszką o szerokości minimum 10 cm, skierowaną w stronę siedliska. Wolne końce wygradzeń zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek,

- e) tymczasowe wygrodzienia herpetologiczne (o których mowa powyżej w lit. c i d), wykonać przed rozpoczęciem robót ziemnych i przed okresem sezonowej aktywności płazów, tj. do 15 lutego (jeżeli wystąpią korzystne warunki do rozpoczęcia wczesnych migracji), a najpóźniej do 1 marca (w przypadku typowych, przeciętnych warunków pogodowych), a w przypadku zabezpieczenia stanowisk gniewosza, przed sezonem aktywności węży (tj. końcem marca). Ogrodzienia muszą pozostać funkcjonalne co najmniej do 15 listopada każdego roku, a w okresie ich funkcjonowania kontrolować ich stan oraz dokonywać bieżących napraw,
 - f) przed rozpoczęciem prac budowlanych, nadzór przyrodniczy przeprowadzi szczegółową kontrolę na siedliskach herpetofauny, których fragmenty znajdują się w kolizji z inwestycją, a w przypadku stwierdzenia obecności płazów i/lub gadów, osobniki zostaną odłowione i przeniesione do siedlisk lub ich fragmentów nieobjętych zniszczeniem.
- 37) Przed likwidacją wykopów, przeprowadzić kontrole obecności w ich obrębie gatunków zwierząt, w tym herpetofauny oraz drobnych ssaków, a w przypadku stwierdzenia ww. gatunków, zapewnić ich odłowienie i przeniesienie poza zasięg robót.
- 38) Elementy systemów odwadniających (w szczególności studzienki) zaprojektować i wykonać w sposób ograniczający ryzyko tworzenia pułapki ekologicznej dla małych zwierząt, w tym płazów, w tym poprzez:
- a) zastosowanie pasujących na wymiar siatek metalowych ocynkowanych, zasłaniających otwory umożliwiające wpadanie płazów do tego typu urządzeń,
 - b) w przypadku urządzeń, których nie da się zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt, zamontować w nich elementy umożliwiające wychodzenie z nich zwierząt, np. w postaci pochylni.
- 39) Rowy wykonać w sposób umożliwiający samodzielne ich opuszczenie przez małe zwierzęta, w tym płazy, w szczególności:
- a) na odcinkach linii kolejowych przystosowanych do poruszania się pociągów z prędkością powyżej 160 km/h, rowy kolejowe zaprojektować i wykonać jako obudowane, np. elementami prefabrykowanymi

- o nieregularnych powierzchniach w taki sposób, aby nie stanowiły pułapki dla małych zwierząt,
- b) na odcinkach linii kolejowych przystosowanych do poruszania się pociągów z prędkością do 160 km/h, rowy kolejowe zaprojektować i wykonać z dnem trawiastym,
 - c) umocnienia betonowe rowów drogowych stosować wyłącznie w przypadku braku możliwości zastosowania innych rozwiązań oraz wykonać je z zachowaniem możliwie łagodnego nachylenia skarp, umożliwiając samodzielne wydostanie się małych zwierząt,
 - d) w nielicznych przypadkach, gdzie rowy drogowe wymagają umocnienia korytkami betonowymi, zastosować rozwiązania, które nie stanowią przeszkody dla małych zwierząt i płazów, np. zgodnie z poniższym schematem:



- 40) Prace budowlane związane ze zwiększoną emisją hałasu w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 ograniczyć do niezbędnego minimum oraz, w miarę możliwości, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który przyjąć jako trwający od 1 marca do 31 sierpnia.
- 41) Prace mogące powodować ingerencję w strefę ochrony miejsca gniazdowania bociana czarnego w km około 432+000 linii kolejowej nr 131 ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić wyłącznie w strefie ochrony okresowej (nie dopuszcza się ingerencji i prowadzenia robót w granicach strefy ochrony całorocznej). Powyższe prace prowadzić poza okresem funkcjonowania strefy okresowej, przypadającym od 15 marca do 31 sierpnia.
- 42) Prace ziemne związane z usunięciem roślinności na odcinkach, gdzie przedsięwzięcie przebiega nowym śladem (w tym na obszarach obejmujących nowo planowane drogi) prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie od 1 marca do 31 sierpnia jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika

– ornitologa, braku zasiedlenia obszaru planowanego zajęcia przez populacje lęgowe ptaków gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace mogące powodować zniszczenie lub utratę lęgów nie mogą być przeprowadzone do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.

- 43) Powstałe podczas prowadzenia robót hałdy humusu lub ziemi, których kąt nachylenia może sprzyjać zakładaniu gniazd/nor przez ptaki, w tym jaskółki brzegówki, zabezpieczyć w uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym (ornitologicznym), np. poprzez przykrycie geowłókniną. W przypadku stwierdzenia zasiedlenia ww. hałd przez ptaki (w tym jaskółkę brzegówkę), zasiedlone hałdy zabezpieczyć i oznaczyć (np. poprzez tymczasowe wygrodzenie z taśmy ostrzegawczej wraz z tabliczką informującą o siedlisku lęgowym gatunku chronionego) przed naruszeniem siedlisk lęgowych (do czasu zakończenia i wyprowadzenia lęgów przez ptaki).
- 44) Podjąć następujące działania mające na celu zabezpieczenie ekranów akustycznych przed ryzykiem kolizji i śmiertelności ptaków:
- a) w miarę możliwości zrezygnować ze stosowania ekranów przezroczystych na rzecz ekranów nieprzezroczystych lub ewentualnie matowych, barwnych lub pokrytych wzorem redukującym kolizje z ptakami,
 - b) w przypadku konieczności zastosowania elementów przezroczystych (przeziernych), zabezpieczyć je przed ryzykiem kolizji awifauny poprzez zastosowanie rozwiązań pozwalających na zachowanie widoczności (dostrzegalności) ww. elementów przez ptaki w postaci:
 - pionowych linii: linie o szerokości minimum 5 mm, przy maksymalnym odstępie 10 cm,
 - poziomych linii: linie o szerokości minimum 3 mm, przy maksymalnym odstępie pomiędzy liniami 3 cm lub linie o szerokości minimum 5 mm, przy maksymalnym odstępie 5 cm,
 - siatki punktów: minimalny stopień (równomiernego) pokrycia wynoszący 25%, przy średnicy punktu nie mniejszej niż 5 mm

lub minimalny stopień (równomiernego) pokrycia wynoszący 15%,
przy średnicy punktu nie mniejszej niż 30 mm.

- 45) Na odcinkach linii kolejowej nr 131 zastosować urządzenia akustyczne UOZ-1 (UOZ), przy czym sekwencję emitowanych dźwięków dostosować do warunków lokalnych (w tym obecności populacji wilka), stosując sekwencję dźwięków naturalnych, tj. krzyk ostrzegawczy sójki, głos alarmowy sarny, odgłos szczekającego psa. Sekwencja dźwięków może zostać zmodyfikowana, w tym uzupełniona o dodatkowe dźwięki (np. głos strzyżyka, głos pójdzki, krzyk jastrzębia, krzyk dzięcioła) wyłącznie w sytuacji stwierdzenia takiej potrzeby w ramach prowadzonego monitoringu porealizacyjnego (w zakresie funkcjonowania i skuteczności urządzeń UOZ). Na etapie funkcjonowania inwestycji zapewnić sprawność ww. urządzeń.

Przedmiotowe rozwiązanie zastosować na poniższych odcinkach linii kolejowej nr 131, a szczegółową lokalizację poszczególnych urządzeń dostosować do warunków lokalnych, stosując ich zagęszczenie według wskazań producenta:

km istniejący (od – do)	km projektowany (od – do)
408+390 – 409+590	408+390 – 409+590
418+780 – 419+180	418+780 – 419+180
427+900 – 429+800	428+540 – 429+775
430+480 – 431+850	430+465 – 431+355
432+500 – 433+100	432+495 – 433+090
434+000 – 435+650	433+985 – 435+636

- 46) Oświetlenie (w tym torów, rozjazdów, peronów, dojeżdżalni i dróg) ograniczyć do niezbędnego minimum oraz wykorzystywać niskoemisyjne w zakresie promieniowania UV źródła światła (np. typu LED), z jednoczesnym zastosowaniem opraw kierunkowych, skupiających strumień światła ku dołowi, dążąc do spełnienia wymogu ULOR = 0%.
- 47) W toku realizacji inwestycji, zapewnić nadzór przyrodniczy w zakresie dendrologicznym i botanicznym, entomologicznym, ichtiologicznym, herpetologicznym, chiropterologicznym oraz ornitologicznym, do zadań którego będą należały w szczególności:

- a) kontrola i nadzór nad zabezpieczeniem drzew i krzewów,
- b) kontrola stanu wygradzeń tymczasowych (stosowanych w odniesieniu do chronionych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych) i wskazywanie potrzeby, a także rodzaju/zakresu koniecznej ich naprawy,
- c) wskazywanie (ustalanie) lokalizacji zaplecza budowy (w tym miejsca składowania materiałów, postoju maszyn i zaplecza socjalnego) oraz dróg technicznych i dojazdowych, uwzględniając potrzebę:
 - sytuowania ich poza zasięgiem pomników przyrody,
 - zachowania stwierdzonych w zasięgu oddziaływania inwestycji siedlisk gatunków chronionych, cennych oraz chronionych siedlisk przyrodniczych oraz drzewostanów, a także zadrzewień (nieprzewidzianych do wycinki),
- d) bieżąca kontrola terenu robót pod kątem występowania gatunków chronionych i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie oraz przenoszenie osobników poza zasięg robót,
- e) kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt, w tym bezpośrednio przed zasypaniem wykopów,
- f) kontrola i nadzór nad pracami podejmowanymi w obrębie oraz w otoczeniu cieków wodnych,
- g) zabezpieczanie placu budowy przed obecnością płazów i gadów, eliminowanie bądź ograniczanie zidentyfikowanych zagrożeń spowodowanych prowadzonymi pracami (nadzór herpetologiczny prowadzić co najmniej w okresie aktywności płazów i gadów, tj. od 15 marca do 15 października oraz w czasie prowadzonych prac na odcinkach, w pobliżu których stwierdzono siedliska płazów i gadów),
- h) kontrola obiektów (w tym inżynierskich) przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze,
- i) kontrola zasiedlenia zadrzewień przewidzianych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki, bezkręgowce i nietoperze,
- j) nadzór sposobu i zakresu podejmowanych prac w zasięgu cennych siedlisk przyrodniczych oraz zabezpieczenia płatów tych siedlisk

i stanowisk chronionych gatunków roślin, a także przenoszenia gatunków chronionych roślin w inne miejsca,

- k) ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek lęgowych dla ptaków i nietoperzy,
- l) ocena zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach,
- m) ustalanie potrzeby oraz wskazywanie sposobu realizacji dodatkowych działań minimalizujących i zabezpieczających, uwzględniając aktualne uwarunkowania terenowe.

3. Warunki wskazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku:

3.1. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

3.1.1. Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:

- a) prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić w porze dziennej (od godziny 6:00 do 22:00), chyba, że wymagane jest zachowanie ciągłości technologicznej prowadzonych prac,
- b) w przypadku zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej na terenie przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697), dla której stwierdzono naruszenie standardów akustycznych wewnątrz pomieszczenia w porze nocy, należy zastosować rozwiązania techniczne, które zapewnią właściwe warunki akustyczne w budynku (np. poprzez zastosowanie ekranu akustycznego, ekranu przyszynowego, ograniczenia prędkości lub innego rozwiązania technicznego, którego skuteczność doprowadzi do redukcji ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego),
- c) zabezpieczyć zaplecze budowy przed ewentualnym przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych,
- d) roboty budowlane prowadzić tak, aby w maksymalnym stopniu ochronić środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
 - nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi,
 - unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie

- zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do utylizacji,
 - wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi,
 - prowadzić konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu,
- e) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności, dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych,
- f) sypkie materiały budowlane zabezpieczyć przed rozwiewaniem w celu zapobiegania wtórnej emisji zanieczyszczeń pyłowych poprzez ich osłonięcie, np. plandekami,
- g) na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, sprawować w trakcie robót Nadzór Przyrodniczy, w tym m.in. kontrolę terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem aktualności występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, zabezpieczanie tych terenów, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia stanowisk gatunków chronionych do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami);
- h) prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków i rozrodczym nietoperzy tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie ich w ww. okresie:
- pod nadzorem ornitologa, po stwierdzeniu braku gniazd i udokumentowanie tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy. W przypadku stwierdzenia występowania lęgów prace wykonać po wyprowadzeniu lęgu przez ptaki lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
 - pod nadzorem chiropterologa, w celu potwierdzenia, że nie są one w danym momencie użytkowane przez nietoperze. W przypadku stwierdzenia, że drzewo jest zasiedlone – wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia przez zwierzę lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
- i) w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy stanowisk chronionych gatunków bezkręgowców dendrofilnych - pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* i/lub koziorga dębosza *Cerambyx cerdo* należy po uzyskaniu zezwolenia właściwego regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, przeprowadzić odłow

- ratunkowe i przenieść siedlisko w bezpieczne miejsce poza plac budowy;
- j) w obiektach stanowiących potencjalne zimowisko nietoperzy, prac nie prowadzić w okresie od 30 września do 1 kwietnia. Jeżeli ze względu na przyjęty harmonogram realizacja prac w tym okresie na wskazanych obiektach będzie konieczna, a będą występowały właściwe warunki dla hibernacji nietoperzy (temperaturą poniżej 10°C), prace realizować pod nadzorem chiropterologa;
 - k) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie bez uszkodzenia kory lub owinięcie matami;
 - l) nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
 - m) w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
 - n) w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, prace w obrębie strefy korzeniowej prowadzić ręcznie; ewentualne przycinanie korzeni prowadzić prostopadle do ich osi, a miejsca przecięcia zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin; odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących;
 - o) rozbiórkę obiektów kubaturowych przeprowadzić po przeprowadzeniu wizji przez specjalistów: ornitologa i chiropterologa w celu wykluczenia zniszczenia gniazd ptaków i kolonii nietoperzy;
 - p) wykopy w rejonie siedlisk płazów i gadów zabezpieczyć ogrodzeniem np. z siatki z drobnymi oczkami;
 - q) codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko; przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować, prace prowadzone pod nadzorem przyrodniczym należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
 - r) niezwłocznie likwidować zastoiska wody powstałe w trakcie budowy;
 - s) skompensować utratę siedlisk lęgowych pospolitych ptaków (dziuplaków wtórnych) za pomocą powieszenia skrzynek lęgowych; kompensacja powinna zostać wykonana w drzewostanach mogących wskazywać na deficyt naturalnych

dziupli tj. w klasie wieku 60-80 l. oraz z dużym udziałem sosny, w odległości do 1 km od linii w uzgodnieniu z lokalnym nadleśnictwem;

- t) zawiesić 6 skrzynek lęgowych typu A oraz 2 skrzynki typu A1 na 1 ha powierzchni wycinanych obszarów zadrzewionych; budki te powinny być corocznie kontrolowane wiosną i czyszczone w okresie jesiennym przez 5 kolejnych sezonów;
- u) w ramach kompensacji traconych dziennych kryjówek nietoperzy, w tym kolonii rozrodczych, należy zadbać o powstanie alternatywnych schronień, poprzez rozwieszenie skrzynek dla nietoperzy, zaleca się zastosowanie dwóch rodzajów skrzynek o sprawdzonej efektywności względem ich zajmowania przez nietoperze, tj.: typ Stratmann i typ Issel; skrzynki należy wywiesić wzdłuż dróg leśnych w grupach po 3-4 skrzynki; grupy powinny być oddalone od siebie najwyżej kilkadziesiąt metrów; skrzynki należy umieścić na wysokości 2,5-3 m nad ziemią, po południowej bądź południowo-wschodniej stronie pni, aby słońce mogło jak najlepiej ogrzewać ich wnętrza; montaż skrzynek oraz coroczne ich czyszczenie i właściwa konserwacja jest konieczna dla utrzymania skrzynek przez kolejne kilka-kilkanaście lat; rozwieszanie skrzynek, w tym wybór powierzchni do ich rozwieszenia oraz wspomniane prace konserwacyjne, obejmujące również wymianę zużytych skrzynek (próchnienie desek, wydziobywanie otworów w skrzynkach przez dzięcioły) na nowe, wykonać należy pod bezpośrednim kierunkiem i zgodnie z wytycznymi chiropterologa.

3.2. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

- a) w celu ochrony terenów chronionych akustycznie zaprojektować ekrany akustyczne o następujących parametrach:

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometraż	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
183	131	451+753 - 451+840	prawa	Pochłaniający	2,5	torów	88
184	131	452+812 - 452+885	prawa	Pochłaniający	4	terenu	71

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometraż	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
185	131	452+813 - 452+885	lewa	Pochłaniający	4	terenu	72

b) w celu umożliwienia swobodnej migracji płazów i małych ssaków zaprojektować 5 cm szczelinę między szyną, a podsypką.

3.3. Stanowisko w sprawie wykonania analizy porealizacyjnej:

Tut. organ nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

Pomiary kontrolne w ramach analizy porealizacyjnej powinny:

- zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie oś,
- określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,
- pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych,
- potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych i skuteczność wskazanych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne (ekranów akustycznych wskazanych w pkt II. 3.2. a) niniejszej decyzji) w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, należy zastosować środki zaradcze. Gdy pomimo ich zastosowania, standardy jakości środowiska nie będą mogły zostać dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

3.4. Stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji:

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające

do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego. Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy OOS) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji,
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

3.5. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Nie określa się wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

3.6. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska:

Nie dotyczy. Zgodnie z art. 131 ustawy z dnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć, dla których może być ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania. Ponadto, jak wynika z obliczeń, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

3.7. Stanowisko w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29:

- 1) Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia, zapewnić co najmniej 5-centrymetrową szczelinę pomiędzy podstawą szyny a górną powierzchnią podsypki, celem zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt (dotyczy wszystkich odcinków linii kolejowych objętych niniejszą decyzją).
- 2) Wody opadowe i roztopowe z powierzchni:
 - a) torów na szlakach linii kolejowych odprowadzać do otwartych rowów bocznych o szerokości dna minimum 0,4 m, głębokości minimum 0,5 m p.p.t. i pochyleniu skarp minimum 1:1,5 m (skarpy umocnić w razie braku możliwości zachowania minimalnego pochylenia 1:1,5 m), a w miejscach, gdzie ukształtowanie terenu uniemożliwi zastosowanie rowów bocznych, zastosować odwodnienie wgłębne w postaci drenaży, drenokolektorów i kolektorów, wraz ze studniami rewizyjnymi,
 - b) peronów i pozostałej infrastruktury peronowej odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego na tereny przyległe i do rowów lub za pomocą odwodnień liniowych do projektowanej kanalizacji deszczowej,
 - c) przejazdów kolejowo-drogowych oraz innych obiektów inżynierskich i hydrotechnicznych linii kolejowych odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego, drenaży, wpustów drogowych lub odwodnień liniowych,
 - d) drogi łączącej drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254 odprowadzać poprzez spadki poprzeczne i podłużne do szczelnych rowów drogowych i wpustów ulicznych, a następnie za pomocą kanalizacji deszczowej, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach, do rowów i cieków, pełniących funkcję końcowych odbiorników oczyszczonych wód,
 - e) zapleczy budowy, w razie ich lokalizowania w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde” odprowadzać do gruntu, rowów lub cieków, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach.
- 3) W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, zastosować ekrany akustyczne, w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
1	18	151+665 – 151+824	lewa	pochłaniający	2	torów	158
2	18	152+224 – 152+288	lewa	pochłaniający	3	torów	64
3	18	158+195 – 158+340	lewa	pochłaniający	3,5	torów	145
4	18	158+496 – 158+648	lewa	pochłaniający	3	torów	150
5	131	339+604 – 339+716	lewa	pochłaniający	3	torów	112
6	131	340+392 – 340+569	lewa	pochłaniający	3	torów	177
7	131	340+521 – 340+652	prawa	pochłaniający	3,5	torów	132
8	131	341+164 – 341+300	lewa	pochłaniający	1,5	torów	135
9	131	341+502 – 341+570	prawa	pochłaniający	3	torów	67
10	131	341+570 – 341+613	prawa	pochłaniający	2,5	torów	46
11	131	343+097 – 343+207	lewa	pochłaniający	1,5	torów	112
12	131	344+135 – 344+314	lewa	pochłaniający	3	torów	178
13	131	344+314 – 344+428	lewa	pochłaniający	2,5	torów	114
14	131	344+891 – 345+085	lewa	pochłaniający	3,5	torów	194
15	131	345+702 – 345+856	lewa	pochłaniający	3,5	torów	154
16	131	346+135 – 346+175	lewa	odbijający	5,5	torów	40
17	131	346+199 – 346+317	lewa	pochłaniający	4,5	torów	116
18	131	346+317 – 346+389	lewa	pochłaniający	3,5	torów	70

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
19	131	346+389 – 346+926	lewa	pochłaniający	2	torów	532
20	131	346+921 – 346+959	prawa	odbijający	3	torów	41
21	131	346+947 – 346+990	lewa	pochłaniający	2,5	torów	46
22	131	347+413 – 347+488	prawa	pochłaniający	1,5	torów	75
23	131	347+484 – 347+556	lewa	pochłaniający	2	torów	72
24	131	348+367 – 348+414	lewa	pochłaniający	1,5	torów	48
25	131	350+467 – 350+547	prawa	pochłaniający	1,5	torów	80
26	131	350+662 – 350+742	lewa	pochłaniający	1,5	torów	80
27	131	353+705 – 353+741	prawa	pochłaniający	1,5	torów	36
28	131	354+259 – 354+606	lewa	pochłaniający	2	torów	347
29	131	354+587 – 354+704	prawa	pochłaniający	3	torów	116
30	131	354+715 – 354+745	prawa	pochłaniający	3	torów	30
31	131	354+728 – 355+063	lewa	pochłaniający	2	torów	339
32	131	355+015 – 355+078	prawa	pochłaniający	2,5	torów	63
33	131	355+063 – 355+083	lewa	pochłaniający	3	torów	20
34	131	355+078 – 355+138	prawa	pochłaniający	1,5	torów	60
35	131	355+083 – 355+189	lewa	pochłaniający	3,5	torów	106
36	131	355+189 – 355+225	lewa	pochłaniający	3	torów	36

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
37	131	355+223 – 355+306	prawa	pochłaniający	2,5	torów	83
38	131	355+225 – 355+253	lewa	pochłaniający	2	torów	28
39	131	355+334 – 355+474	lewa	pochłaniający	2	torów	140
40	131	355+623 – 355+755	lewa	pochłaniający	2	torów	132
41	131	355+874 – 356+038	prawa	pochłaniający	2	torów	164
42	131	356+038 – 356+158	prawa	pochłaniający	1,5	torów	120
43	131	359+476 – 359+563	lewa	pochłaniający	1,5	torów	87
44	131	359+785 – 359+873	lewa	pochłaniający	1,5	torów	88
45	131	362+159 – 362+249	lewa	pochłaniający	2	torów	90
46	131	362+386 – 362+617	lewa	pochłaniający	1,5	torów	232
47	131	366+233 – 366+284	prawa	pochłaniający	3,5	terenu	51
48	131	366+284 – 366+359	prawa	odbijający	4	terenu	76
49	131	366+359 – 366+549	prawa	pochłaniający	4,5	terenu	189
50	131	366+549 – 366+988	prawa	odbijający	4,5	terenu	435
51	131	366+668 – 366+761	lewa	pochłaniający	3	terenu	94
52	131	366+988 – 367+076	prawa	pochłaniający	3	torów	86
53	131	367+076 – 367+250	prawa	odbijający	3,5	torów	173
54	131	368+272 – 368+364	lewa	pochłaniający	1,5	torów	96

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
55	131	368+403 – 368+523	prawa	pochłaniający	3,5	torów	115
56	131	383+421 – 383+526	lewa	pochłaniający	2	torów	106
57	131	386+037 – 386+083	lewa	pochłaniający	2	torów	46
58	131	386+693 – 386+999	lewa	pochłaniający	1,5	torów	306
59	131	387+836 – 387+943	lewa	pochłaniający	2	torów	107
60	131	388+709 – 388+795	prawa	pochłaniający	3	torów	86
61	131	389+135 – 389+236	prawa	pochłaniający	1,5	torów	101
62	131	389+347 – 389+488	lewa	pochłaniający	2,5	torów	141
63	131	389+475 – 389+610	prawa	pochłaniający	3	torów	135
64	131	389+488 – 389+552	lewa	pochłaniający	4	torów	64
65	131	389+552 – 389+633	lewa	pochłaniający	3	torów	81
66	131	389+810 – 390+048	prawa	pochłaniający	3,5	torów	238
67	131	389+826 – 390+046	lewa	pochłaniający	4	torów	220
68	131	390+066 – 390+161	lewa	pochłaniający	2,5	torów	95
69	131	390+066 – 390+227	prawa	pochłaniający	3	torów	160
70	131	390+227 – 390+538	prawa	pochłaniający	2	torów	310
71	131	390+538 – 390+843	prawa	pochłaniający	1,5	torów	305
72	131	390+945 – 391+626	prawa	pochłaniający	1,5	torów	680

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
73	131	391+692 – 391+783	lewa	pochłaniający	1,5	torów	90
74	131	393+226 – 393+322	lewa	pochłaniający	1,5	torów	96
75	131	393+334 – 393+382	prawa	pochłaniający	3	torów	48
76	131	395+621 – 395+725	prawa	pochłaniający	1,5	torów	104
77	131	396+533 – 396+985	lewa	pochłaniający	2	torów	452
78	131	396+624 – 396+740	prawa	pochłaniający	1,5	torów	116
79	131	396+740 – 396+922	prawa	pochłaniający	2	torów	182
80	131	396+922 – 397+023	prawa	pochłaniający	3	torów	101
81	131	397+023 – 397+100	prawa	pochłaniający	2	torów	77
82	131	397+066 – 397+194	lewa	pochłaniający	4	torów	127
83	131	397+100 – 397+192	prawa	pochłaniający	2,5	torów	92
84	131	397+192 – 397+252	prawa	pochłaniający	3	torów	60
85	131	397+281 – 397+334	lewa	pochłaniający	3	torów	53
86	131	397+356 – 397+373	lewa	pochłaniający	4	torów	18
87	131	397+396 – 397+471	lewa	pochłaniający	6	torów	75
88	131	398+274 – 398+367	prawa	pochłaniający	3	torów	96
89	131	398+435 – 398+727	lewa	pochłaniający	1,5	torów	291
90	131	398+703 – 398+819	prawa	pochłaniający	1,5	torów	116

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
91	131	399+243 – 399+351	prawa	pochłaniający	1,5	torów	108
92	131	400+755 – 401+026	prawa	pochłaniający	1,5	torów	270
93	131	402+026 – 402+124	lewa	pochłaniający	1,5	torów	97
94	131	402+218 – 402+328	lewa	pochłaniający	1,5	torów	110
95	131	402+377 – 402+422	lewa	odbijający	2	torów	45
96	131	402+858 – 402+934	prawa	pochłaniający	2	torów	76
97	131	403+067 – 403+157	prawa	pochłaniający	2	torów	90
98	131	403+601 – 403+688	prawa	pochłaniający	3,5	torów	86
99	131	403+638 – 403+729	lewa	odbijający	4,5	torów	91
100	131	403+729 – 403+764	lewa	pochłaniający	4,5	torów	35
101	131	403+761 – 403+862	prawa	pochłaniający	3	torów	100
102	131	403+764 – 403+849	lewa	pochłaniający	4,5	torów	84
103	131	404+136 – 404+236	lewa	pochłaniający	2	torów	100
104	131	404+420 – 404+575	lewa	pochłaniający	2	torów	155
105	131	404+498 – 404+618	prawa	pochłaniający	2	torów	119
106	131	405+064 – 405+160	prawa	pochłaniający	1,5	torów	96
107	131	405+223 – 405+302	lewa	pochłaniający	2,5	torów	80
108	131	405+777 – 405+854	prawa	pochłaniający	2,5	torów	77

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
109	131	405+908 – 405+955	lewa	odbijający	4	torów	47
110	131	409+903 – 410+001	prawa	pochłaniający	4	torów	97
111	131	410+183 – 410+272	lewa	pochłaniający	6	torów	89
112	131	410+814 – 411+057	lewa	pochłaniający	5	torów	250
113	131	410+848 – 410+895	prawa	mieszany	3	torów	46
114	131	410+936 – 410+979	prawa	mieszany	3	torów	43
115	131	411+047 – 411+139	prawa	pochłaniający	2	torów	92
116	131	411+123 – 411+298	lewa	pochłaniający	4	torów	175
117	131	411+139 – 411+215	prawa	mieszany	3	torów	76
118	131	411+214 – 411+252	prawa	pochłaniający	3	torów	38
119	131	411+252 – 411+362	prawa	pochłaniający	4	torów	110
120	131	411+298 – 411+347	lewa	pochłaniający	3	torów	49
121	131	411+347 – 411+386	lewa	odbijający	3	torów	39
122	131	411+362 – 411+466	prawa	pochłaniający	3	torów	103
123	131	412+501 – 412+600	prawa	pochłaniający	2	torów	100
124	131	414+764 – 414+963	lewa	pochłaniający	1,5	torów	200
125	131	416+146 – 416+305	prawa	pochłaniający	3	torów	160
126	131	416+181 – 416+293	lewa	pochłaniający	1,5	torów	112

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
127	131	418+617 – 418+692	lewa	pochłaniający	1,5	torów	75
128	131	420+411 – 420+467	prawa	pochłaniający	2	torów	56
129	131	420+505 – 420+580	lewa	pochłaniający	3,5	torów	75
130	131	421+299 – 421+547	lewa	pochłaniający	4	terenu	248
131	131	421+547 – 421+644	lewa	pochłaniający	5	terenu	97
132	131	421+660 – 421+865	lewa	pochłaniający	6	torów	204
133	131	421+865 – 422+148	lewa	pochłaniający	5	torów	284
134	131	422+267 – 422+305	lewa	pochłaniający	4	terenu	38
135	131	422+305 – 422+325	lewa	pochłaniający	4,5	terenu	20
136	131	422+325 – 422+352	lewa	pochłaniający	5,5	terenu	27
137	131	422+352 – 422+427	lewa	pochłaniający	6,5	terenu	74
138	131	422+427 – 422+471	lewa	pochłaniający	5	terenu	44
139	131	422+636 – 422+688	lewa	pochłaniający	6,5	torów	52
140	131	422+688 – 422+774	lewa	odbijający	4	torów	85
141	131	423+078 – 423+142	prawa	pochłaniający	2	torów	63
142	131	425+046 – 425+098	lewa	pochłaniający	2	torów	52
143	131	425+098 – 425+133	lewa	pochłaniający	2	torów	35
144	131	425+132 – 425+251	prawa	pochłaniający	2	torów	119

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
145	131	425+133 – 425+161	lewa	pochłaniający	2	torów	28
146	131	425+953 – 426+121	lewa	pochłaniający	2,5	torów	168
147	131	426+121 – 426+164	lewa	odbijający	2,5	torów	43
148	131	426+164 – 426+215	lewa	pochłaniający	2,5	torów	51
149	131	426+188 – 426+271	prawa	pochłaniający	2,5	torów	83
150	131	426+263 – 426+385	lewa	pochłaniający	3,5	terenu	125
151	131	431+110 – 431+139	prawa	pochłaniający	3	terenu	29
152	131	436+517 – 436+620	prawa	pochłaniający	1,5	torów	103
153	131	436+678 – 436+768	lewa	pochłaniający	2	torów	89
154	131	437+345 – 437+390	prawa	pochłaniający	2	torów	45
155	131	438+123 – 438+542	prawa	pochłaniający	3	torów	419
156	131	438+462 – 438+610	lewa	pochłaniający	3	torów	149
157	131	439+039 – 439+164	prawa	pochłaniający	4	torów	125
158	131	439+521 – 439+707	lewa	pochłaniający	2,5	torów	187
159	131	439+618 – 439+756	prawa	pochłaniający	2	torów	138
160	131	440+244 – 440+766	prawa	pochłaniający	1,5	torów	521
161	131	440+835 – 440+926	prawa	pochłaniający	4,5	torów	91
162	131	440+993 – 441+101	lewa	pochłaniający	1,5	torów	109

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
163	131	441+297 – 441+367	prawa	pochłaniający	3	terenu	71
164	131	441+357 – 441+399	prawa	pochłaniający	3	torów	42
165	131	441+399 – 441+429	prawa	pochłaniający	2,5	torów	30
166	131	441+429 – 441+617	prawa	pochłaniający	2	torów	188
167	131	441+700 – 441+838	prawa	pochłaniający	2,5	torów	138
168	131	442+642 – 442+860	prawa	pochłaniający	2	torów	218
169	131	443+369 – 443+472	prawa	pochłaniający	1,5	torów	104
170	131	443+781 – 443+887	lewa	pochłaniający	2,5	torów	105
171	131	444+199 – 444+309	prawa	pochłaniający	2	torów	110
172	131	449+200 – 449+283	lewa	pochłaniający	3	torów	83
173	131	449+225 – 449+263	prawa	pochłaniający	2,5	torów	38
174	131	449+263 – 449+307	prawa	odbijający	2,5	torów	44
175	131	449+283 – 449+335	lewa	pochłaniający	4	torów	52
176	131	449+307 – 449+404	prawa	pochłaniający	2,5	torów	97
177	131	449+335 – 449+368	lewa	odbijający	4	torów	32
178	131	449+368 – 449+477	lewa	pochłaniający	4	torów	111
179	131	449+404 – 449+507	prawa	pochłaniający	3	torów	103
180	131	449+854 – 450+061	lewa	pochłaniający	3	torów	207

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
181	131	450+129 – 450+230	prawa	pochłaniający	3	torów	100
182	131	450+439 – 450+585	prawa	pochłaniający	3	torów	146
191	201	-2+602 – -2+480	prawa	pochłaniający	2	torów	123
192	201	-1+775 – -1+675	prawa	pochłaniający	2	torów	100
193	201	-0+620 – 0+010	prawa	pochłaniający	3,5	torów	72
194	201	0+067 – 0+113	prawa	pochłaniający	4	torów	52
195	201	0+129 – 0+166	prawa	odbijający	4	torów	37
196	201	0+166 – 0+186	prawa	pochłaniający	3	torów	20
197	201	0+186 – 0+278	prawa	odbijający	3	torów	92
198	201	0+278 – 0+974	prawa	pochłaniający	2,5	torów	696
199	201	0+742 – 0+972	lewa	pochłaniający	1,5	torów	230
200	201	0+987 – 1+022	lewa	pochłaniający	3	torów	35
201	201	0+989 – 1+025	prawa	pochłaniający	3	torów	36
202	201	1+022 – 1+068	lewa	pochłaniający	2	torów	46
203	201	1+190 – 1+382	prawa	pochłaniający	2	torów	193
204	201	1+777 – 1+838	lewa	pochłaniający	2	torów	61
205	201	1+838 – 1+868	lewa	pochłaniający	3	torów	30
206	201	1+888 – 1+969	lewa	pochłaniający	3	torów	81

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
207	201	2+325 – 2+377	lewa	pochłaniający	3	torów	52
208	201	2+325 – 2+374	prawa	pochłaniający	3	torów	48
209	201	2+390 – 2+418	prawa	pochłaniający	3	torów	28
210	201	2+391 – 2+434	lewa	pochłaniający	3	torów	43
211	201	2+418 – 2+482	prawa	pochłaniający	2	torów	64
212	201	2+434 – 2+483	lewa	pochłaniający	2	torów	48
213	201	2+483 – 2+519	lewa	pochłaniający	1,5	torów	36
214	201	2+833 – 2+913	prawa	pochłaniający	2,5	torów	80
215	201	3+146 – 3+222	prawa	pochłaniający	2	torów	76
216	201	17+376 – 17+456	lewa	pochłaniający	1,5	torów	80
217	201	18+069 – 18+217	prawa	pochłaniający	1,5	torów	150
218	201	18+069 – 18+184	lewa	pochłaniający	1,5	torów	114
219	201	18+184 – 18+237	lewa	pochłaniający	2	torów	52
220	201	18+391 – 18+662	lewa	pochłaniający	2	terenu	262
221	201	21+363 – 21+426	prawa	odbijający	5	torów	63
222	201	22+087 – 22+236	prawa	pochłaniający	5	torów	149

4) Przewidzieć rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w następującej lokalizacji:

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	orientacyjna długość [m]
R1	131	339+003 – 339+604	lewa	601
R2	131	340+569 – 340+868	lewa	299
R3	131	342+627 – 342+935	lewa	309
R4	131	344+017 – 344+135	lewa	118
R5	131	344+428 – 344+484	lewa	56
R6	131	345+856 – 345+969	lewa	113
R7	131	353+442 – 353+490	prawa	48
R8	131	354+745 – 355+015	prawa	275
R9	131	367+237 – 367+480	lewa	244
R10	131	367+891 – 367+934	lewa	45
R11	131	367+934 – 367+947	lewa	12
R12	131	367+947 – 368+001	lewa	56
R13	131	367+987 – 368+047	lewa	63
R14	131	368+523 – 368+577	prawa	52
R15	131	368+577 – 368+719	prawa	140

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	orientacyjna długość [m]
R16	131	393+747 – 393+853	lewa	106
R17	131	397+905 – 397+976	lewa	71
R18	131	398+005 – 398+082	lewa	77
R19	131	398+097 – 398+435	lewa	339
R20	131	443+830 – 443+888	prawa	58
R21	201	1+068 – 1+454	lewa	384
R22	201	1+083 – 1+190	prawa	107
R23	201	1+382 – 1+645	prawa	262
R24	201	1+645 – 1+738	prawa	92
R25	201	1+684 – 1+777	lewa	94
R26	201	1+738 – 1+864	prawa	124
R27	201	17+506 – 17+589	lewa	83
R28	201	18+237 – 18+391	lewa	150

5) Zastosować tłumiki przyszynowe na następujących odcinkach linii kolejowych:

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	montaż do szyn torów	orientacyjna długość odcinka linii kolejowej [m]
-------	--------------------	-------------------------	----------------------	---

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	montaż do szyn torów	orientacyjna długość odcinka linii kolejowej [m]
1	131	346+920 – 347+000	obu torów głównych	81
2	201	0+960 – 0+999	obu torów głównych	40
3	201	1+372 – 1+904	obu torów głównych	531
4	201	2+360 – 2+404	obu torów głównych	44
5	201	3+585 – 3+715	obu torów głównych	130
6	131	346+149 – 346+208	torów głównych	58
	201	0+087 – 0+145	torów głównych	58
	741	22+711 – 22+769	torów głównych	58

5. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

- 1) W przypadku kolizji stanowisk gatunków chronionych roślin, zapewnić przeniesienie (przesadzenie) osobników gatunków w inne siedliska, zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji oraz spełniające wymagania ekologiczne ww. gatunków. Osobniki powinny być odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz utratą wilgoci na czas wykonania działań (zwłaszcza podczas transportu). Prace związane z przesadzeniem gatunków wykonać po okresie kwitnienia gatunków oraz poza okresem spoczynku (zimowania), pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym – botanicznym.

Powyższe zrealizować względem następujących stanowisk gatunków chronionych:

gatunek	nr linii	km linii	strona
dziewięćlitwor nadbrzeżny	18	160+585	prawa

gatunek	nr linii	km linii	strona
dzięgiel litwor nadbrzeżny	131	367+698	lewa
dzięgiel litwor nadbrzeżny	131	367+702	prawa
dzięgiel litwor nadbrzeżny	131	369+724	prawa
rokitnik pospolity	240	5+415	prawa
rokitnik pospolity	240	5+451	prawa
rokitnik pospolity	240	5+456	prawa

2) Z uwagi na:

- a) całkowite zniszczenie płatów siedliska przyrodniczego 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*):

- w około km 0+131 linii kolejowej nr 240 (strona prawa), na powierzchni około 5079 m²,
- w około km 2+082 linii kolejowej nr 240 (strona prawa), na powierzchni około 1529 m²,

podjąć działania zmierzające do odtworzenia siedliska przyrodniczego na łącznej powierzchni minimum 6608 m², w sąsiedztwie płatów objętych zniszczeniem,

Przed rozpoczęciem prac, przeprowadzić szczegółową inwentaryzację florystyczną płatów siedlisk. W przypadku wykazania obecności gatunków inwazyjnych, dokonać ich usunięcia mechanicznie, a jeśli okaże się to konieczne, również poprzez selektywne zastosowanie herbicydów. Następnie zebrać materiał nasienny, celem jego późniejszego wysiewu. Po zakończeniu prac budowlanych, dokonać ręcznego i/lub mechanicznego siewu zebranego materiału nasiennego, zapewniając odpowiednie zagęszczenie nasion.

Na etapie funkcjonowania zamierzenia, zapewnić działania mające na celu utrzymanie charakteru odtworzonego zbiorowiska roślinnego. W tym celu regularnie (1-2 razy w roku) wykonywać zabiegi koszenia, w celu zapobiegania zarastaniu drzewami i krzewami, pozostawiając nieskosizone pasy dla owadów i małych zwierząt. Alternatywnie, jeśli będzie to możliwe, wprowadzić ekstensywny wypas zwierząt (np. bydło, owce) w celu utrzymania właściwej struktury roślinności,

kontrolując jego intensywność, aby zapobiec nadmiernemu zgryzaniu roślin,

- b) całkowite zniszczenie płatu siedliska przyrodniczego 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) w około km 0+468 linii kolejowej nr 240 – łącznica (strona prawa), na powierzchni około 4893 m², podjąć działania zmierzające do poprawy stanu płatów siedliska 91E0, zlokalizowanych w około km 2+245 linii kolejowej nr 240 (strona prawa) oraz w około km 2+137 linii kolejowej nr 240 (strona prawa).

Przed rozpoczęciem prac, przeprowadzić szczegółową inwentaryzację florystyczną (w tym dendrologiczną) płatów siedliska 91E0 w około km 2+245 linii kolejowej nr 240 (strona prawa) oraz w około km 2+137 linii kolejowej nr 240 (strona prawa). W przypadku wykazania obecności gatunków inwazyjnych, dokonać ich usunięcia mechanicznie, a jeśli okaże się to konieczne, również poprzez selektywne zastosowanie herbicydów. Niezależnie od etapu realizacji inwestycji (przed rozpoczęciem prac budowlanych lub w trakcie ich trwania), dosadzić rodzime gatunki drzew i krzewów, charakterystycznych dla łągów i olsów (wierzba, topola, olsza, jesion) w ilości odpowiadającej skali wycinki tych drzew w płacie siedliska w około km 0+468 linii kolejowej nr 240 – łącznica (strona prawa). Ochronę nasadzeń przed zgryzaniem przez zwierzynę zapewnić stosując osłony antyzgryzowe,

- c) całkowite zniszczenie płatów siedliska przyrodniczego 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi:

- w około km 3+840 linii kolejowej nr 240 (strona prawa), na powierzchni około 1399 m²,
- w około km 3+721 linii kolejowej nr 240 (strona prawa), na powierzchni około 656 m²,
- w około km 3+293 linii kolejowej nr 240 (strona prawa), na powierzchni około 619 m²,

podjąć działania zmierzające do odtworzenia siedliska przyrodniczego na łącznej powierzchni około 2674 m², w miejscu płatów objętych zniszczeniem lub w bezpośrednim ich sąsiedztwie.

Przed rozpoczęciem prac, przeprowadzić szczegółową inwentaryzację florystyczną płatów siedlisk. W przypadku wykazania obecności gatunków inwazyjnych, dokonać ich usunięcia mechanicznie, a jeśli okaże się to konieczne, również poprzez selektywne zastosowanie herbicydów. Następnie zebrać materiał nasienny, celem jego późniejszego wysiewu. Po zakończeniu prac budowlanych, dokonać ręcznego i/lub mechanicznego siewu zebranego materiału nasiennego, zapewniając odpowiednie zagęszczenie nasion.

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia, zapewnić działania mające na celu utrzymanie charakteru odtworzonego zbiorowiska roślinnego. W tym celu przez pierwsze 3 sezony wegetacyjne, regularnie (1-2 razy w roku) wykonywać zabiegi koszenia, w celu utrzymania ich otwartego charakteru. Alternatywnie, jeśli będzie to możliwe, wprowadzić ekstensywny wypas zwierząt (np. owce, kozy) w celu kontrolowania roślinności i zapobiegania zarastaniu krzewami.

- 3) Z uwagi na wycinkę drzew i krzewów, wprowadzić nasadzenia zastępcze, które wykonać według poniższych wskazań:
 - a) w przypadku wycinki drzew osiagających w pierśnicy rozmiary kwalifikujące do uznania jako drzewo pomnikowe, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 4 grudnia 2017 r. w sprawie kryteriów uznawania tworów przyrody żywej i nieożywionej za pomniki przyrody (Dz. U. z 2017 r., poz. 2300 t.j.), za każde wycięte 10 cm obwodu w pierśnicy nasadzić 1 drzewo,
 - b) w przypadku wycinki drzew osiagających rozmiar w pierśnicy powyżej 51 cm (z wyłączeniem drzew owocowych i gatunków obcych), nasadzić 1 drzewo, a za każde następne rozpoczęte 50 cm obwodu pierśnicy, dodatkowo 1 drzewo, zgodnie z poniższym zestawieniem:
 - od 51 do 100 cm – 1 drzewo,
 - od 101 do 150 cm – 2 drzewa,
 - od 151 do 200 cm – 3 drzewa,
 - od 201 do 250 cm – 4 drzew,
 - od 251 do 300 cm – 5 drzew,
 - od 301 do 350 cm – 6 drzew.

- c) w przypadku usuwanych skupin krzewów oraz grup zadrzewień (w wieku powyżej 20 lat) oraz drzew owocowych i gatunków obcych, za każde 100 m² usuniętych grup zadrzewień lub krzewów, nasadzić 1 m² zadrzewień lub 5 m² krzewów lub 1 drzewo,
- d) w przypadku usuwanych skupin krzewów i grup zadrzewień (młode drzewa i podrost w wieku poniżej 20 lat), za każde 500 m² usuniętych grup zadrzewień lub krzewów, nasadzić 1 m² zadrzewień lub 5 m² krzewów,
- e) nasadzenia lokalizować wzdłuż pasa kolejowego oraz pasów drogowych dróg budowanych/przebudowywanych w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, w sposób niekolidujący z rozwiązaniami projektowymi oraz uwzględniając wymagania 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 i pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247 ze zm.) oraz z zachowaniem widoczności w przypadku lokalizacji nasadzeń wzdłuż infrastruktury drogowej,
- f) do wykonania nasadzeń stosować wyłącznie rodzime gatunki drzew i krzewów, np.: dereń świdwa, głóg, tarnina, trzmielina, ligustr, wierzba, czeremcha, lipa, sosna, które powinny zapewniać odpowiednią gęstość nasadzeń oraz szybkie tempo przyrostu,
- g) przy doborze składu gatunkowego wykorzystać gatunki wchodzące w skład potencjalnej roślinności naturalnej, podobne do gatunków występujących w otoczeniu miejsca przeznaczonego pod nasadzenia,
- h) stosować materiał nasadzeniowy jak najwyższej jakości, czysty odmianowo, z odpowiednio ukształtowanym pniem i korzeniem. Sadzonki użyte do nasadzeń powinny mieć wysokość co najmniej 1,5 m (korona na wysokości co najmniej 1 m) oraz obwód mierzony na wysokości 1 metra wynoszący co najmniej 8 cm,
- i) nasadzane rośliny muszą być zdrewniałe, zahartowane oraz prawidłowo uformowane, z zachowaniem charakterystycznych dla gatunku i odmiany: pokroju, wysokości, szerokości i długości pędów, a także

równomiernego rozkrzewienia i rozgałęzienia. Powinny mieć zachowane odpowiednie proporcje między pniem, koroną i bryłą korzeniową. Materiał musi być zdrowy, bez uszkodzeń mechanicznych, objawów będących skutkiem niewłaściwego nawożenia i agrotechniki oraz bez odrostów podkładki. System korzeniowy musi być zdrowy, dobrze wykształcony, ze znaczną ilością młodych przyrostów (nagi lub w bryłce). Sadzonka w formie przewodnikowej z wyraźnie uformowanym pękiem szczytowym,

- j) do nasadzeń zastępczych wybierać gatunki drzew dostosowane do warunków danego siedliska i warunków klimatycznych w celu ochrony i utrzymania charakteru miejscowego krajobrazu. Drzewa ustabilizować palikami i podwiązać taśmami z materiałów, które zapobiegną uszkodzeniom kory na pniu drzew,
 - k) nasadzenia prowadzić pod nadzorem i w uzgodnieniu ze specjalistą przyrodnikiem – botanikiem, dendrologiem i/lub fitosocjologiem.
- 4) Prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń roślinności (drzew i krzewów) przez okres co najmniej 3 lat oraz, w razie potrzeby, dokonywać nasadzeń uzupełniających w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość wykonanych nasadzeń.
- 5) W przypadku potwierdzenia kolizji mrowisk gatunków chronionych mrówek z przedsięwzięciem, zapewnić ich przemieszczenie (wraz z zasiedlającymi je koloniami mrówek) w inne, dogodne dla rozwoju gatunku siedliska. Przemieszczeniem objąć w szczególności poniższe mrowiska:

gatunek	liczba mrowisk	nr linii	km linii	strona
mrówka ćmawa	1	201	10+771	lewa
mrówka rudnica	1	131	361+331	lewa
mrówka pniakowa	1	131	361+473	lewa
mrówka ćmawa	1	131	414+854	prawa
mrówka ćmawa	1	131	442+240	prawa

Przemieszczenie zrealizować według następujących wskazań:

- a) przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowiska, wybrać miejsce spełniające wymagania ekologiczne gatunku, w lokalizacji zbliżonej

pod względem warunków do obecnej, z zachowaniem aktualnego usytuowania gniazda w osi północ-południe,

- b) w wybranej lokalizacji, przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowisk, przygotować miejsce na nowe mrowisko, np. poprzez wykonanie otworu w ziemi odpowiadającemu objętością przenoszonemu gniazdu mrówek, a następnie umieszczenie w nim suchych, spróchniałych fragmentów drewna (optymalnie sosnowego),
 - c) przenoszone gniazdo mrówek w miarę możliwości wykopać w jednym kawałku, a następnie umieścić w sztywnym pojemniku, np. plastikowym, a w przypadku braku takiej możliwości, w worku transportowym. Na pojemniku zaznaczyć aktualne usytuowanie gniazda w osi północ-południe, celem jej zachowania w docelowej lokalizacji. Nie dopuszcza się wspólnego umieszczania osobników pochodzących z różnych kolonii (mrowisk) w tym samym pojemniku/worku,
 - d) przemieszczeniem objąć królową, celem zapewnienia trwałości przemieszczonej kolonii mrówek,
 - e) niezwłocznie po zakończeniu prac związanych z pobieraniem substratu z mrówkami, przenieść je na nowe miejsce,
 - f) po przeniesieniu, na powierzchni nowego kopca umieścić gałęzie drzew iglastych lub inne części roślinne, celem ograniczenia wysychania gniazda. Gałęzie w uzgodnieniu z entomologiem usunąć w ciągu 72 godzin do zakończenia przemieszczenia,
 - g) przeniesienie mrowiska zrealizować pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym – entomologicznym.
- 6) Populacje pachnicy dębowej, występujące w drzewach kolidujących z inwestycją przenieść w inne, dogodne dla rozwoju gatunku siedliska.
- Przemieszczeniem objąć w szczególności poniższe stanowiska gatunku:
- a) w km około 442+177 linii kolejowej nr 131 (strona lewa),
 - b) w km około 442+072 linii kolejowej nr 131 (strona lewa).
- Przemieszczenie zrealizować według następujących wskazań:
- aa) wybrane miejsce musi spełniać ekologiczne wymagania pachnicy, podobne do aktualnego siedliska; powinno posiadać dużą liczbę dziuplastych drzew, dobrze nasłonecznionych, z zachowaniem aktualnych warunków siedliskowych,

bb) przemieszczenie zrealizować poprzez:

- przeniesienie zasiedlonych części drzew (w tym kłód, konarów, karp korzeniowych) i/lub,
- przeniesienie osobników gatunku (w tym stadiów preimaginalnych),

cc) w przypadku przeniesienia populacji:

- w wybranej lokalizacji przed przystąpieniem do przenoszenia pachnicy, przygotować miejsce na nowe siedlisko zastępcze; wykonać odpowiednie otwory w drzewach, wypełniając je suchymi, spróchniałymi fragmentami drewna, najlepiej dębowego lub lipowego, co odpowiada naturalnym warunkom zasiedlenia przez pachnicę,
- osobniki, w tym stadia preimaginalne, powinny być delikatnie wydobyte z próchnowisk i umieszczone w odpowiednich pojemnikach transportowych z substratem z naturalnych dziupli; przechowywać je w warunkach zbliżonych do naturalnych, regularnie monitorując ich stan,
- przenoszone osobniki, w tym stadia preimaginalne, umieścić w przygotowanych wcześniej dziuplach nowych drzew; ważne jest zachowanie naturalnej orientacji siedliska (np. północ-południe) podczas przenoszenia,

dd) wszelkie czynności związane z przemieszczeniem (przeniesieniem) gatunku prowadzić pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym – entomologicznym.

7) Ze względu na wycinkę drzew stwarzających warunki dla obecności populacji lęgowych ptaków oraz nietoperzy, w ramach przedsięwzięcia zapewnić wykonanie i montaż następujących skrzynek dla ptaków oraz nietoperzy, w celu zachowania warunków i dostępności potencjalnych siedlisk bytowania ww. gatunków:

- a) co najmniej 96 skrzynek lęgowych dla ptaków typu A, minimum 32 skrzynki lęgowe dla ptaków typu A1, nie mniej niż 3 skrzynki lęgowe dla ptaków typu D,
- b) łącznie minimum 82 skrzynki dla nietoperzy typu Issel oraz Stratmann.

Zastosowanie skrzynek na terenie Lasów Państwowych powinno mieć miejsce w oddziałach leśnych, gdzie w okresie 15-letniej żywotności siedlisk zastępczych nie będą dokonywane rębnie, mogące wpłynąć na ich skuteczność.

- 8) Skrzynki lęgowe dla ptaków zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
 - a) skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - b) skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie, z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - c) zaleca się montaż skrzynek w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
 - d) drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
 - e) drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
 - f) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki: 27 cm, wysokość tylnej ścianki: 30 cm; wewnętrzny wymiar dna: 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
 - g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki: 27 cm, wysokość tylnej ścianki: 30 cm; wewnętrzny wymiar dna: 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,
 - h) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu D przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna: 17 x 17 cm; głębokość od wlotu do dna od wewnątrz: 27 cm; średnica otworu wlotowego: 85 mm,
 - i) dokładną lokalizację skrzynek lęgowych dla ptaków uzgodnić ze specjalistą – ornitologiem, preferując:

- rozmieszczenie skrzynek typu A i A1 w drzewostanach mogących wskazywać na deficyt naturalnych dziupli, tj. w klasie wieku 60-80 lat oraz z dużym udziałem sosny,
 - rozmieszczenie skrzynek typu D w drzewostanach zarówno liściastych, jak i iglastych, gdzie brakuje naturalnych dziupli,
 - rozmieszczenie skrzynek lęgowych dla ptaków w odległości do 1 km od linii kolejowej.
- 9) Schrony dla nietoperzy zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
- a) schrony wykonać solidnie i szczelnie, z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla nietoperzy, a zadaszenie schronów drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - b) optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Issel) przyjąć jako: około 35 cm wysokości, 26 cm szerokości i 18 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 22 cm szerokości x 1,8 cm wysokości,
 - c) optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Stratmann) przyjąć jako: około 41 cm wysokości, 25 cm szerokości i 9 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 21 cm szerokości x 1,5 cm wysokości,
 - d) dokładną lokalizację skrzynek dla nietoperzy uzgodnić ze specjalistą – chiropterologiem, preferując ich rozmieszczenie wzdłuż dróg leśnych w grupach po 3-4 skrzynki. Grupy powinny być oddalone od siebie najwyżej o kilkadziesiąt metrów. Skrzynki umieścić na wysokości 2,5-3 m nad ziemią, po południowej bądź południowo-wschodniej stronie pni.
- 10) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez czyszczenie zamontowanych:
- a) skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata, w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki,

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

11) W celu zapewnienia zachowania drożności korytarzy ekologicznych zwierząt, na odcinkach linii kolejowej pozostających w kolizji z ww. korytarzami, wykonać przejścia dla zwierząt, połączone z odcinkowym wygradzeniem linii kolejowej, zgodnie z poniższym zestawieniem:

nr linii kolejowej (LK) i km istniejący	nr linii kolejowej (LK) i km projektowany	rodzaj obiektu/urządzenia	minimalne parametry (szerokość x wysokość) [m]*	minimalny współczynnik względnej ciasnoty	wygradzenie
LK 131: 407+242	LK 131: 407+238	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z ciekim	20 x 3,5	≥1,5	wygradzenie ochronno-naprowadzające w odległości do 50 m po obu stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia
LK 131: 412+783	LK 131: 412+783	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z ciekim	11 x 3,5	≥1,5	wygradzenie ochronno-naprowadzające w odległości do 50 m po obu stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia
LK 131: 414+000	LK 131: 414+000	przejście dolne dla zwierząt	15 x 3,5	≥1,5	wygradzenie ochronno-

nr linii kolejowej (LK) i km istniejący	nr linii kolejowej (LK) i km projektowany	rodzaj obiektu/urządzenia	minimalne parametry (szerokość x wysokość) [m]*	minimalny współczynnik względnej ciasnoty	wygodzenie
		dużych			naprowadzające w odległości do 50 m po obu stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia
LK 131: 419+509	LK 131: 419+509	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z drogą	15 x 3,5	$\geq 1,5$	wygodzenie ochronno-naprowadzające w odległości do 50 m po obu stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia
LK 131: 424+029 LK 215: 1+520 LK 208: 129+115	LK 131: 424+009	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z drogą	15 x 3,5	$\geq 1,5$	brak konieczności z uwagi na ukształtowanie terenu, jezioro oraz drogę
LK 131: 428+435	LK 131: 428+413	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z drogą	15 x 3,5	$\geq 1,5$	wygodzenie ochronno-naprowadzające w odległości do 50 m po obu

nr linii kolejowej (LK) i km istniejący	nr linii kolejowej (LK) i km projektowany	rodzaj obiektu/urządzenia	minimalne parametry (szerokość x wysokość) [m]*	minimalny współczynnik względnej ciasnoty	wygodzenie
					stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia
LK 131: 430+296	LK 131: 430+274	przejście dolne dla zwierząt dużych	15 x 3,5	$\geq 1,5$	wygodzenie ochronno-naprowadzające w odległości do 50 m po obu stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia
LK 131: 433+300	LK 131: 433+320	przejście dolne dla zwierząt dużych	15 x 3,5	$\geq 1,5$	wygodzenie ochronno-naprowadzające w odległości do 50 m po obu stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia
LK 131: 433+750	LK 131: 433+759	przejście dolne dla zwierząt dużych	15 x 3,5	$\geq 1,5$	

nr linii kolejowej (LK) i km istniejący	nr linii kolejowej (LK) i km projektowany	rodzaj obiektu/urządzenia	minimalne parametry (szerokość x wysokość) [m]*	minimalny współczynnik względnej ciasnoty	wygodzenie
LK 131: 443+950 — 446+300	LK 131: 443+948 — 446+292	wygodzenie ochronno-naprowadzające	nie dotyczy	nie dotyczy	strona lewa: - od km 43+950 do km 444+660 (miejsce dowiązania do istniejącego wygodzenia autostrady A1), - od km 44+930 (miejsce dowiązania do istniejącego wygodzenia autostrady A1) do km 446+300 strona prawa: od 443+950 km do 446+400 km

* – podane parametry są minimalnymi w świetle obiektu, nie uwzględniają szerokości cieku.

12) Powyższe przejścia dla zwierząt wykonać i zagospodarować według następujących warunków:

- a) koryta cieków znajdujących się pod powierzchnią przejść dolnych zachować w możliwie naturalnym stopniu w centralnej części powierzchni przejścia wraz z pasami suchego terenu położonego po obu stronach cieku poza zasięgiem zalewów o nawierzchni naturalnej/z kruszywa naturalnego. W przypadku konieczności wykonania umocnień koryta, stosować wyłącznie materiały naturalne, np. narzut kamienny luzem, faszyna,

- b) umocnienie skarp i stożków przylegających dla obiektów pełniących dolne przejścia dla zwierząt lub zespolone z tymi przejściami wykonać za pomocą darniowania, elementów ażurowych lub biodegradowalnych mat, z humusowaniem i obsianiem trawą. Nie dopuszcza się umocnienia sztywnego skarpy z elementów betonowych lub kamiennych poza pasem o szerokości maksymalnie 1 m na styku stożka skarpowego z elementem konstrukcyjnym obiektu inżynierskiego, stanowiącego zabezpieczenie przed niszczącym działaniem wiatru i wody,
- c) w obszarze przejść dla dużych i średnich zwierząt na terenie najść nie lokalizować skarp o nachyleniu przekraczającym 15%, obiektów lub barier utrudniających bądź odstraszaających zwierzęta,
- d) powierzchnia przeznaczona dla zwierząt w obrębie przejść będzie mieć zachowaną naturalną pokrywę roślinną lub odtworzoną,
- e) powierzchnia przejścia oraz najść/dojść zostanie pokryta warstwą gruntu o odpowiedniej miąższości, dostosowaną do charakteru i struktury roślinności do występującej w otoczeniu,
- f) przejścia dla zwierząt dużych niezespolone z drogą będą zabezpieczone przed możliwością korzystania z nich jako miejsc przejazdu poprzez wyłożenie kilku do kilkunastu karpin i głazów, w sposób niepowodujący powstania fizycznej bariery dla zwierząt, tj. z zachowaniem odstępów oraz częściowo wkopanych w grunt,
- g) wprowadzić ogrodzenia ochronno-naprowadzające, zgodnie z przedstawionym powyżej zestawieniem tabelarycznym i struktury roślinności naprowadzającej, przy czym:
 - ogrodzenia wykonać z siatki metalowej, o zwężających się oczkach, o średnicy nie większej niż 5 cm przy gruncie (tj. na wysokości od 0 do około 40 cm ponad poziomem gruntu),
 - ogrodzenia zagłębić w grunt na około 40 cm,
 - wysokość ogrodzenia ponad gruntem wyniesie minimum 240 cm,
 - ogrodzenie będzie płynnie łączyć się z przyczółkami obiektu, tak aby pomiędzy obiektem a ogrodzeniem nie było szczelin. Ewentualne rowy odwadniające drogę na długości ogrodzenia powinny być rowami zamkniętymi, np. zarurowanymi, po to, by ogrodzenie nie musiało przecinać rowu,

- ogrodzenia ochronno-naprowadzające stosować po obu stronach przejść na odcinku 50 m (po obu stronach przejścia licząc od krawędzi przejścia). Wyjątek stanowi przejście w projektowanym km 424+009 linii kolejowej nr 131, które z uwagi na swoje położenie oraz ukształtowanie terenu nie wymaga zastosowania wyгородzenia naprowadzającego,
- wzdłuż ogrodzenia naprowadzającego na przejścia wykonać nasadzenia z drzew i krzewów, wykorzystując gatunki wchodzące w skład potencjalnej roślinności naturalnej, zgodnie z poniższymi zaleceniami:
 - i. struktura przestrzenna będzie podobna do występującej w otoczeniu,
 - ii. dążyć do kształtowania roślinności o możliwie największym zróżnicowaniu gatunkowym i strukturalnym,
 - iii. umożliwiona zostanie spontaniczna ekspansja roślinności,
 - iv. roślinność wabiącą (np. krzewy i drzewa owocowe) lokalizować jedynie na najściach do przejść dla zwierząt,
 - v. w strefie najścia zapewnić roślinność (drzewa i krzewy), w formie ciągłych lub przerywanych kęp oraz struktur liniowych spełniających funkcje przede wszystkim naprowadzające oraz osłonowe,
 - vi. szczegółowy dobór gatunków będzie elementem projektów nasadzeń uwzględniających przede wszystkim warunki wodno-glebowe, przy czym stosowane będą wyłącznie gatunki rodzime,
 - vii. roślinność wprowadzić wzdłuż wyгородzeń naprowadzających na długości około 50 m od przyczółków przejść,
- h) przejścia zespolone z drogą zlokalizować poza strefą oświetlenia,
- i) w strefie najścia na przejście, dla każdego przejścia, po obu jego stronach ustawić elementy wabiące zwierzęta, np. lizawki solne w postaci słupka z wywierconymi lub naciętymi otworami, w którym znajduje się kostka soli. Funkcję lizawek utrzymywać (w tym poprzez wymianę kostek soli) co najmniej przez okres 12 miesięcy od czasu wykonania dostępnego dla fauny przejścia dla zwierząt (w ramach nadzoru przyrodniczego, nadzoru inwestorskiego lub monitoringu porealizacyjnego,

o którym mowa w dalszej części niniejszej decyzji zdecydować można o wydłużeniu ww. okresu),

- j) szczegółowy sposób zagospodarowania przejść, w tym lokalizację karpin i głązów oraz wykonania roślinności, dostosować do uwarunkowań lokalnych i uzgodnić z nadzorem przyrodniczym,
- k) na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia, zapewnić właściwy stan techniczny obiektów o funkcji przejść dla zwierząt oraz wygrodzeń ochronno-naprowadzających, w tym poprzez bieżącą kontrolę ich stanu oraz dokonywanie koniecznych napraw.

- 13) W celu zachowania warunków i możliwości migracji fauny, obiekty inżynieryjne (o przeznaczeniu innym niż przejścia dla zwierząt wskazane w pkt II. 5. 11) niniejszej decyzji), wykonać w sposób umożliwiający przemieszczanie się fauny, zgodnie z poniższym zestawieniem:

lp.	lokalizacja (kilometraż)	rodzaj obiektu	grupa zwierząt mogących wykorzystywać obiekt	sposób dostosowania do funkcji ekologicznej
linia kolejowa nr 131				
1.	343+437	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 2 m, wysokość w świetle: 2 m
2.	343+972	przepust	małe zwierzęta	rozbiórka i budowa nowego obiektu o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 2 m, wysokość w świetle: 2 m
3.	350+126	przepust	płazy	brak ingerencji w obiekt (zachowanie aktualnych wymiarów umożliwiających wykorzystanie obiektu przez faunę grupy docelowej)
4.	351+397	przepust	płazy	brak ingerencji w obiekt (zachowanie aktualnych wymiarów umożliwiających wykorzystanie obiektu przez faunę grupy docelowej)

5.	353+246	przepust	płazy	brak ingerencji w obiekt (zachowanie aktualnych wymiarów umożliwiających wykorzystanie obiektu przez faunę grupy docelowej)
6.	372+373	przepust kolejowy	zwierzęta średnie	rozbiórka i budowa nowego obiektu o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 3 m, wysokość w świetle: 2,5 m
7.	374+874	przepust	płazy	brak ingerencji w obiekt (zachowanie aktualnych wymiarów umożliwiających wykorzystanie obiektu przez faunę grupy docelowej).
8.	377+079	przepust	płazy	brak ingerencji w obiekt (zachowanie aktualnych wymiarów umożliwiających wykorzystanie obiektu przez faunę grupy docelowej)
9.	387+119	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 2 m, wysokość w świetle: 2 m
10.	388+300	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
11.	388+941	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
12.	391+193	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
13.	395+864	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
14.	396+339	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m,

				wysokość w świetle: 1 m
15.	396+690	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
16.	399+166	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
17.	400+044	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
18.	400+698	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
19.	402+228	przepust (na cieku)	małe zwierzęta	wymiana obiektu na nowy wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1,5 m, wysokość w świetle: 1,5 m
20.	402+762	przepust (na cieku)	małe zwierzęta	wymiana obiektu na nowy wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1,5 m, wysokość w świetle: 1,5 m
21.	404+182	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
22.	404+912	przepust (na cieku)	płazy	remont obiektu z zachowaniem wymiarów minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
23.	406+414	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
24.	408+174	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
25.	408+372	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1,5 m,

				wysokość w świetle: 1,5 m
26.	408+667	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
27.	409+140	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
28.	410+382	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 2 m, wysokość w świetle: 2 m
29.	410+922	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 2 m, wysokość w świetle: 2 m
30.	411+374	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1,5 m, wysokość w świetle: 1,5 m
31.	412+449	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
32.	415+129	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
33.	415+387	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
34.	415+822	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
35.	416+240	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
36.	416+723	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m,

				wysokość w świetle: 1 m
37.	417+941	przepust (na cieku)	płazy	brak ingerencji w obiekt (zachowanie aktualnych wymiarów umożliwiających wykorzystanie obiektu przez faunę grupy docelowej)
38.	418+637	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1,5 m, wysokość w świetle: 1,5 m
39.	424+006	przepust (na cieku)	małe zwierzęta	remont obiektu z zachowaniem wymiarów minimum: szerokość w świetle: 2,5 m, wysokość w świetle: 4,6 m
40.	424+607	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
41.	425+075	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
42.	433+517	most kolejowy	małe zwierzęta	remont obiektu z zachowaniem wymiarów minimum: szerokość w świetle: 6 m, wysokość w świetle: 4,1 m
43.	435+488	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
44.	435+943	przepust (na cieku)	płazy	remont obiektu z zachowaniem wymiarów minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
45.	436+564	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
46.	437+248	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m,

				wysokość w świetle: 1 m
47.	437+862	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
48.	438+751	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
49.	439+484	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
50.	440+546	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
51.	441+807	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
52.	442+962	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
53.	443+704	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
54.	444+323	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
55.	444+793	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
56.	447+447	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
57.	449+015	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m,

				wysokość w świetle: 1 m
58.	450+560	przepust (na cieku)	płazy	remont obiektu z zachowaniem wymiarów minimum: szerokość w świetle: 2 m, wysokość w świetle: 2 m
59.*	450+833	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
60.*	451+302	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
61.*	451+699	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
62.*	452+711	przepust (na cieku)	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
linia kolejowa nr 201				
63.	1+555	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
64.	2+807	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m
65.	7+016	wiadukt kolejowy	zwierzęta średnie	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 5 m, wysokość w świetle: 4,5 m; minimalny współczynnik ciasnoty: 2,2
66.	13+186	wiadukt kolejowy	zwierzęta średnie	brak ingerencji w obiekt (zachowanie aktualnych wymiarów umożliwiających wykorzystanie obiektu przez faunę grupy docelowej).
67.	17+182	most kolejowy	zwierzęta duże	rozbudowa obiektu bez zmniejszenia szerokości w świetle i wysokości

				w świetle
68.	18+788	wiadukt kolejowy nad linią kolejową nr 201	zwierzęta duże	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 18,2 m, wysokość w świetle: 5,6 m; minimalny współczynnik ciasnoty: 13,96
69.	26+024	wiadukt kolejowy	zwierzęta duże	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 5 m, wysokość w świetle: 3,45 m; minimalny współczynnik ciasnoty: 1,54
70.	28+559	przepust	płazy	wymiana obiektu na nowy o wymiarach minimum: szerokość w świetle: 1 m, wysokość w świetle: 1 m

* – obiekty zlokalizowane są na terenie województwa pomorskiego.

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia, utrzymywać właściwy stan techniczny powyższych obiektów, w tym drożność przepustów, a w przypadku stwierdzonej potrzeby, dokonywać ich bieżącego oczyszczenia (udrożnienia), konserwacji lub naprawy, dostosowując charakter i skalę prac do zaistniałych okoliczności.

6. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie obejmującym:

- 1) Ocenę stanu odtworzonych siedlisk przyrodniczych 2330 i 6510 oraz efektu poprawy stanu płatów siedliska 91E0, zlokalizowanych w km około 2+245 linii kolejowej nr 240 (strona prawa) oraz w km około 2+137 linii kolejowej nr 240 (strona prawa).

Badania na potrzeby ww. prac wykonać w jednym sezonie wegetacyjnym, pomiędzy 3., a 5. rokiem funkcjonowania inwestycji, stosując się do metod określonych dla ww. siedlisk przyrodniczych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska GIOŚ.

- 2) Monitoring zasiedlenia skrzynek lęgowych dla ptaków, który przeprowadzić należy w 1., 3. i 5. roku (od rozmieszczenia skrzynek w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia).

W czasie każdego sezonu należy wykonać co najmniej dwie kontrole, pozwalające na określenie co najmniej ilości zasiedlonych skrzynek, składu gatunkowego ptaków zasiedlających skrzynki lęgowe, ocenę stanu technicznego skrzynek, a także ustalenie ewentualnych działań korygujących.

- 3) Monitoring zasiedlenia skrzynek dla nietoperzy, który przeprowadzić należy w 2., 3. i 5. roku (od rozmieszczenia skrzynek w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia).

W czasie każdego sezonu należy wykonać kontrole w miesiącach: czerwiec (1 kontrola), lipiec (1 kontrola) oraz sierpień (1 kontrola), pozwalające na określenie co najmniej ilości zasiedlonych skrzynek, składu gatunkowego nietoperzy zasiedlających skrzynki, ocenę stanu technicznego skrzynek, a także ustalenie ewentualnych działań korygujących.

- 4) Monitoring skuteczności i wykorzystania przez faunę przejść dla zwierząt, który przeprowadzić należy w 1., 3. i 5. roku od daty oddania inwestycji do użytkowania.

Powyższym monitoringiem objąć należy wszystkie obiekty przejść dla zwierząt, tj.:

lokalizacja przejścia – kilometrąż projektowany linii kolejowej nr 131	rodzaj obiektu
407+238	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z ciekim
412+783	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z ciekim
414+000	przejście dolne dla zwierząt dużych
419+509	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z drogą
424+009	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z drogą
428+413	przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z drogą
430+274	przejście dolne dla zwierząt dużych
433+320	przejście dolne dla zwierząt dużych

lokalizacja przejścia – kilometrąż projektowany linii kolejowej nr 131	rodzaj obiektu
433+759	przejście dolne dla zwierząt dużych

Badania na potrzeby ww. monitoringu obejmować będą roczny okres aktywności fauny (w każdym roku prowadzenia monitoringu), w szczególności poprzez:

- a) przeprowadzenie badań monitoringowych przejść dla zwierząt za pomocą metod obserwacji polegających m.in. na wypatrywaniu, oznaczaniu i liczeniu wszystkich osobników stwierdzonych na powierzchni oraz w obrębie przejścia (np. za pomocą systemu kamer/fotopułapek lub pasów wzruszonej i zagrabionej gleby), a także śladów obecności, tropów w przejściach oraz jego najbliższym otoczeniu, z częstotliwością:
 - w okresie wzmożonej migracji ssaków (okres wiosenny: kwiecień – maj; okres jesienny: wrzesień – październik) co najmniej 2 kontrole/tydzień,
 - w pozostałych miesiącach co najmniej 1 kontrola/tydzień,
- b) ocenę stanu technicznego przejść, w tym:
 - kontrole stanu zagospodarowania powierzchni przejść (np. stan nasadzeń zieleni, obecność kamieni, karp korzeniowych, urządzeń technicznych, elementów pochodzenia antropogenicznego, obecność drogi, cieku wodnego, aktywność ludzi itp.) z częstotliwością minimum 2 razy w roku,
 - kontrole zagospodarowania otoczenia przejść (np. obecność roślinności naprowadzającej, stan terenu po obu stronach przejścia, typ roślinności, stan ogrodzeń ochronno-naprowadzających, obecność elementów mogących powodować stres u zwierząt lub utrudniać korzystanie z przejścia, odległość od najbliższej zabudowy, aktywność ludzi itp.) z częstotliwością minimum 2 razy w roku,

- c) kontrole dróg serwisowych na odcinkach przebiegających na wysokości przejść dla zwierząt pod kątem ewentualnej śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami na drogach serwisowych,
- d) analizę śmiertelności zwierząt na skutek kolizji z pociągami oraz na drogach serwisowych w obrębie przejść (tj. po 100 m w obu kierunkach od obiektu), na podstawie własnych obserwacji terenowych w czasie trwania badań monitoringowych oraz uzupełniającą informacji uzyskanych od policji, nadleśnictw i kół łowieckich, dotyczących ewentualnych wypadków/kolizji z udziałem zwierząt,
- e) sporządzenie raportów z wynikami monitoringu w poszczególnych latach wraz z podsumowaniem w raporcie końcowych, a także dokumentacją fotograficzną i dokumentacją z obserwacji terenowych,
- f) sporządzenie raportu z monitoringu porealizacyjnego w zakresie efektywności przejść dla zwierząt, z uwzględnieniem wyników monitoringu wraz z określeniem ewentualnych zagrożeń oraz propozycjami działań korygujących.

Szczegółową metodykę ww. monitoringu uzgodnić z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (przed rozpoczęciem jego realizacji).

- 5) Monitoring stanu oraz skuteczności ogrodzenia ochronno-naprowadzającego na odcinku w km około 443+950 – 446+400 linii kolejowej nr 131, który przeprowadzić należy w 1., 3. i 5. roku od daty oddania inwestycji do użytkowania (minimum 2 kontrole w czasie każdego roku monitoringu, w odstępach około 4-6 miesięcy). W ramach tego monitoringu określić w szczególności skuteczność wyгородzenia wraz z oceną jego stanu technicznego i wskazaniem ewentualnych działań korygujących.
- 6) Monitoring skuteczności urządzeń akustycznych UOZ-1 (UOZ) oraz monitoring śmiertelności zwierząt, na odcinkach, na których zastosowano ww. urządzenia, który przeprowadzić należy w 1., 3. i 5. roku od daty oddania inwestycji do użytkowania.

Powyższym monitoringiem objąć należy odcinki, na których zastosowano urządzenia akustyczne UOZ-1 wraz z co najmniej 500-metrową strefą buforową (w obu kierunkach według przebiegu linii kolejowej) na linii kolejowej nr 131, tj.:

- a) km od 408+390 do 409+590 wraz ze strefą buforową wynoszącą po 500 m w obu kierunkach,
- b) km od 418+780 do 419+180 wraz ze strefą buforową wynoszącą po 500 m w obu kierunkach,
- c) km od 428+540 do 429+775 wraz ze strefą buforową wynoszącą po 500 m w obu kierunkach,
- d) km od 430+465 do 431+355 wraz ze strefą buforową wynoszącą po 500 m w obu kierunkach,
- e) km od 432+495 do 433+090 wraz ze strefą buforową wynoszącą po 500 m w obu kierunkach,
- f) km od 433+985 do 435+636 wraz ze strefą buforową wynoszącą po 500 m w obu kierunkach.

Badania na potrzeby ww. monitoring prowadzić w cyklu rocznym, tj. obejmującym minimum 12 miesięcy w każdym sezonie prowadzenia monitoringu.

Monitoring skuteczności urządzeń akustycznych UOZ-1 powinien swym zakresem objąć:

- sprawdzanie podczas każdorazowej obecności w terenie prawidłowości uruchamiania się urządzeń UOZ-1 przed przejazdem pociągu oraz ich głośności, a w razie stwierdzenia zbyt późnego lub zbyt cichego/głośnego uruchamiania systemu – zgłaszanie problemu wskazanemu pracownikowi PKP PLK S.A. wyznaczonemu do współpracy z producentem urządzeń,
- monitoring stały każdego odcinka poprzez objęcie systemem monitoringu stałego przy użyciu zestawów badawczych umożliwiających rejestrację obecności zwierząt (np.: kamer cyfrowych, oświetlaczy, czujnika ruchu oraz urządzenia do transmisji danych). Monitoring powinien być prowadzony całodobowo. Na każde 400 m, na których zostały zaproponowane lokalizacje urządzeń akustycznych UOZ-1 powinien zostać zainstalowany jeden zestaw badawczy,
- prace terenowe prowadzone wzdłuż torów, w celu wykrycia potencjalnych ofiar kolizji w wyznaczonych odcinkach, na których

znajdują się urządzenia UOZ-1. Prace te powinny być realizowane z częstotliwością co najmniej 1 kontrola tygodniowo,

- określenie, w oparciu o wyniki ww. monitoringu, skuteczności zastosowanych urządzeń UOZ-1 (wraz z oceną zasadności i potrzeby ich dalszego funkcjonowania), śmiertelności fauny na wskazanych odcinkach linii kolejowej (wraz z oceną wpływu na populacje gatunków), a także propozycje ewentualnych działań korygujących (w tym w szczególności w odniesieniu do wykorzystanych sekwencji dźwiękowych, z uwzględnieniem wpływu na populacje drapieżników, w tym wilka).

Szczegółową metodykę ww. monitoringu uzgodnić z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (przed rozpoczęciem jego realizacji).

- 7) Monitoring śmiertelności zwierząt na odcinku linii kolejowej nr 131 w km około 357+900 – 361+900, który przeprowadzić należy w 2., 3. i 5. roku od daty oddania do eksploatacji przejścia górnego dla zwierząt dużych, zlokalizowanego po stronie północnej węzła Stryzek i wykonanego zgodnie z postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 2 września 2024 r., znak: WOO.4222.3.2023.ADS.14, wydanego w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz – Toruń; odcinek 1 od węzła Bydgoszcz Południe do węzła Emilianowo wraz z rozbudową DK25”.

Monitoring swym zakresem powinien objąć:

- a) prace terenowe prowadzone wzdłuż wskazanego odcinka torów linii kolejowej nr 131, w celu wykrycia potencjalnych ofiar kolizji. Prace te powinny być realizowane z częstotliwością co najmniej 1 kontrola na 14 dni,
- b) monitoring stały przy użyciu zestawów badawczych, umożliwiających rejestrację obecności zwierząt (np.: kamer cyfrowych, oświetlaczy, czujnika ruchu oraz urządzenia do transmisji danych). Monitoring powinien być prowadzony całodobowo. Na każde 500 m, powinien zostać zainstalowany co najmniej jeden zestaw badawczy.

Na podstawie wyników ww. monitoringu określić w szczególności śmiertelność zwierząt na odcinku linii kolejowej nr 131 objętym monitoringiem, wpływ na populacje gatunków (ze szczególnym uwzględnieniem wilka oraz łośa) oraz propozycje działań minimalizujących i zabezpieczających.

Szczegółową metodykę ww. monitoringu uzgodnić z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (przed rozpoczęciem jego realizacji).

- 8) Wyniki powyższych monitoringów porealizacyjnych przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w terminie nie późniejszym niż 3 miesiące od zakończenia każdego rocznego cyklu badań.
- 9) Badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji.

Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej, stanowiącej załącznik do ujednoliconego raportu, w następujący sposób:

punkt pomiarowy	numer receptora	numer linii kolejowej	kilometraż	odległość od linii kolejowej [m]	strona linii kolejowej
PDH-1*	5	741	17+145	63	prawa
PDH-2*	52	201	0+136	30	prawa
PDH-3*	198	131	355+145	20	lewa
PDH-4*	226	131	355+660	40	lewa
PDH-5	388	745	2+451	33	prawa
PDH-6	394	356	125+511	57	lewa
PDH-7	414	745	1+625	52	lewa
PDH-8	480	131	387+389	113	lewa
PDH-9*	490	131	389+522	37	lewa
PDH-10	497	131	389+732	68	lewa
PDH-11*	600	131	396+950	22	prawa
PDH-12*	639	131	399+296	65	prawa
PDH-13	672	131	404+977	88	prawa

punkt pomiarowy	numer receptora	numer linii kolejowej	kilometraż	odległość od linii kolejowej [m]	strona linii kolejowej
PDH-14*	680	240	7+432	53	prawa
PDH-15*	703	131	411+341	33	prawa
PDH-16*	777	215	-0+259	88	lewa
PDH-17*	893	131	441+795	55	prawa
PDH-18*	916	131	449+313	25	lewa
PDH-19*	995	201	1+692	72	prawa
PDH-20*	1000	201	1+822	74	prawa
PDH-21*	1015	201	3+652	74	prawa
PDH-22*	1021	201	18+093	101	lewa
PDH-23	1060	18	154+647	96	lewa
PDH-24	1086	240	1+810	25	prawa
PDH-25	1112	18	152+027	49	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 2025 r., poz. 647 t.j.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej i ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

7. Nie nakładam obowiązku unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
8. Nie nakładam obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
9. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
10. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego

oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 uouioś.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 29 listopada 2019 r., znak: IOS4-4424-17.7/19 (wpływ: 3 grudnia 2019 r.), uzupełnionym pismem z dnia 19 grudnia 2019 r., znak: IOS4-4424-17.8/19 (wpływ: 23 grudnia 2019 r.) wraz z pismem z dnia 3 listopada 2022 r., znak: IRETS2.452.10.2021.MR.15 ISW-02152-I (wpływ: 4 listopada 2022 r.), przedkładającym raport o oddziaływaniu na środowisko, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowane przez Pełnomocnika – Pana Jarosława Wałaszewskiego, Zastępcę Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wystąpiły 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 Bydgoszcz Główna”.

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.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku dokumentacją, ustalono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.:

- § 3 ust. 2 pkt 1: „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: „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 (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.)”,
- § 3 ust. 1 pkt 60: „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe

w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”,

- § 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”.

Uzasadnieniem powyższego jest fakt, iż omawiane zadanie obejmuje zarówno przebudowę istniejących linii kolejowych, w tym zaliczonych do kompleksowej sieci TEN-T oraz innych, jak i budowę wiaduktów oraz nowych odcinków dróg, zapewniających połączenie z drogą krajową nr 25 i wojewódzką nr 254.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięć polegających na realizacji linii kolejowej jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę fakt, iż dla części zakresu omawianego przedsięwzięcia, obejmującego układ drogowy (§ 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest właściwy miejscowo wójt, burmistrz lub prezydent miasta, zastosowanie w niniejszym postępowaniu ma również art. 75 ust. 1a uouioś, zgodnie z którym w przypadku gdy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje co najmniej dwa przedsięwzięcia realizowane w ramach jednego zamierzenia inwestycyjnego, dla których właściwe rzeczowo są co najmniej dwa organy, w tym regionalny dyrektor ochrony środowiska, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 uouioś i stosownie do art. 63 ust. 1 uouioś, poddane zostało procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy linii kolejowych oraz dróg publicznych, które w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymagają stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

Do wniosku dołączona była m.in. Karta informacyjna przedsięwzięcia (zwana dalej w skrócie Kip) wraz z zapisem w formie elektronicznej oraz pozostałe wymagane załączniki, w tym mapowe, pełnomocnictwo oraz dowody wniesienia opłaty skarbowej zarówno za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i za udzielenie pełnomocnictwa.

Ze względu na brak załączników mapowych w formie elektronicznej w odpowiednim formacie, Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia tych braków, pismem z dnia 31 grudnia 2019 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.1.

Uzupełnienie wniosku wpłynęło w dniu 23 grudnia 2019 r., pismem z dnia 19 grudnia 2019 r., znak: IOS4-4424-17.8/19 i było kompletne.

Informacja o wniosku oraz treść Kip, zawierającej dane określone w art. 62a ust. 1 i 2 uouioś, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1669/2019.

W dniu 30 grudnia 2019 r., pismami znak: WOO.420.271.2019.ADS.2, WOO.420.271.2019.ADS.3 i WOO.420.271.2019.ADS.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wystąpił kolejno do: Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, z wnioskiem o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Konieczność wystąpienia o opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wynika z faktu, iż planowana inwestycja będzie realizowana zarówno w granicach województwa kujawsko-pomorskiego (linie kolejowe o długości około 181,401 km), jak i pomorskiego (linie kolejowe o długości około 2,091 km), wobec czego, zgodnie z art. 75 ust. 5 uouioś, niniejszą decyzję wydaje się po zasięgnięciu opinii ww. Organu.

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

Obwieszczenie z dnia 30 grudnia 2019 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.6, informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do: Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, zamieszczono na stronie internetowej

oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Złotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 14 stycznia 2020 r., znak: NNZ.40.B.1.2020 (wpływ: 24 stycznia 2020 r.), wyraził opinię, że dla omawianego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 21 stycznia 2020 r., znak: GD.RZŚ.435.9.2020.MBC.1 (wpływ: 22 stycznia 2020 r.), wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił warunki jego realizacji i eksploatacji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, postanowieniem z dnia 10 lutego 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.528.2019.AJ.2 (wpływ: 17 lutego 2020 r.), wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie określając warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Tutejszy Organ, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip i powyższymi opiniami, a także biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 uouioś, w dniu 26 lutego 2020 r., wydał postanowienie, znak: WOO.420.271.2019.ADS.9, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z określeniem jego zakresu, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.271.2019.ADS.10.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Złotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Informacje o postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1731/2019.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne, dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 27 maja 2020 r., postanowieniem znak: WOO.420.271.2019.ADS.14, tutejszy Organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.271.2019.ADS.15 o wydaniu ww. postanowienia, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Żłotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Inwestor, na żądanie którego wszczęto postępowanie, w dniu 4 listopada 2022 r., pismem z dnia 3 listopada 2022 r., znak: IRETS2.452.10.2021.MR.15 ISW-02152-I, przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Ze względu na brak opatrzenia raportu oraz załączników podpisami kierującego zespołem autorów raportu oraz członków zespołu autorów, Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia tych braków, pismem z dnia 17 listopada 2022 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.17.

Raport został sporządzony w listopadzie 2022 r., a jego ujednoliconą wersja w październiku 2024 r., przez zespół autorów pod kierownictwem Pani Joanny Borzuchowskiej.

Dane o raporcie oraz jego treść zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 826/2023.

Po uzupełnieniu brakujących podpisów na raporcie oraz załącznikach, Organ prowadzący postępowanie dokonał weryfikacji przedłożonej dokumentacji, a następnie w dniu 7 grudnia 2022 r., postanowieniem znak: WOO.420.271.2019.ADS.19, podjął zawieszone postępowanie, a także pismami z tego samego dnia,

znak: WOO.420.271.2019.ADS.20 oraz WOO.420.271.2019.ADS.21, zwrócił się kolejno do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, z wnioskiem o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2, a także art. 75 ust. 5 uouioś.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 uouioś, nie zaszła potrzeba wystąpienia z wnioskiem o opinię oraz określenie uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ponieważ organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, w tym o podjęciu postępowania oraz wystąpieniu do powyższych organów opiniujących, poprzez obwieszczenie z dnia 7 grudnia 2022 r., znak: WOO.420.271.2019ADS.22, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Złotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 20 grudnia 2022 r., znak: NNZ.9022.2.135.2022 (wpływ: 29 grudnia 2022 r.), zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie, jednocześnie określając warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, postanowieniem z dnia 20 stycznia 2023 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.189.2022.ŁT.2 (wpływ: 26 stycznia 2023 r.), uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia i wskazał warunki do uwzględnienia w decyzji.

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 20 marca 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.26, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie m.in.: przeprowadzenia kompletnej analizy wariantowej przedsięwzięcia, zweryfikowania

położenia inwestycji względem jednolitych części wód i ich zlewni wraz z analizą wpływu na wyznaczone dla nich cele środowiskowe, doprecyzowania zakresu prac planowanych w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Las Gdański”, danych z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, wskazania lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, określenia parametrów eksploatacyjnych i technologicznych przedsięwzięcia, mających wpływ na wielkość emisji hałasu oraz pozostałych informacji z zakresu oddziaływania akustycznego, w tym szczegółowych informacji w zakresie ramp i placów przeładunkowych, a także dotyczących projektowanego układu drogowego, opisu oddziaływań skumulowanych, analizy oddziaływań drgań podczas realizacji oraz eksploatacji zamierzenia, przedstawienia obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, analizy możliwości wystąpienia zagrożenia szkodą w środowisku, a także oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym analizy wpływu inwestycji na użytki ekologiczne, uzupełnienia proponowanych rozwiązań zabezpieczających zadrzewienia przed uszkodzeniem, przeanalizowania możliwości ograniczenia skali wycinki, danych o proponowanych nasadzeniach zastępczych, poszerzenia informacji dotyczących planowanego naruszenia chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin i mszaków, a także owadów, informacji z zakresu prac w obrębie cieków, oddziaływania na płazy oraz gniewosza plamistego i awifaunę, w tym na strefę okresową ochrony bociana czarnego, określenia skutków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na teriofaunę oraz chiropterofaunę, analizy wpływu planowanych prac na możliwość migracji zwierząt, opisu możliwych oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do środowiska przyrodniczego, a także przedstawienia sposobu wykonania monitoringu porealizacyjnego w odniesieniu do wpływu na migrację zwierząt oraz skuteczności przejść dla zwierząt.

W nawiązaniu do ww. wezwania, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 14 kwietnia 2023 r., znak: IRETS2.452.10.2021.MR.21 ISW-02152-I (wpływ: 17 kwietnia 2023 r.), wnioskował o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu do dnia 23 czerwca 2023 r., w związku z czym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 19 kwietnia 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.29, poinformował o pozytywnym rozpatrzeniu tego wniosku.

Częściowe uzupełnienie raportu oraz kolejny wniosek o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu wpłynęły w dniu 23 czerwca 2023 r., pismem z dnia 22 czerwca 2023 r., znak: IRETS2.452.10.2021.MB.23 ISW-02152-I, wobec czego tutejszy Organ poinformował Pełnomocnika Inwestora o pozytywnym rozpatrzeniu również tego wniosku oraz o przedłużeniu terminu na uzupełnienie dokumentacji do dnia 15 września 2023 r.

Kompletne uzupełnienie dokumentacji pod postacią ujednoliconego raportu wpłynęło pismem z dnia 14 września 2023 r., znak: IRETS2.452.10.2021.MB.24 ISW-02152-I (wpływ: 15 września 2023 r.).

Z ujednoliconego raportu wynikało, iż zmianie uległ zakres przedsięwzięcia, w związku z czym tutejszy Organ, pismem z dnia 3 października 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.37, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przedłożenia zaktualizowanych załączników mapowych z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Zaktualizowane załączniki wpłynęły w dniu 10 października 2023 r.), pismem z dnia 9 października 2023 r., znak: IRETS2.452.10.2021.MB.26 ISW-02152-I.

Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu z dnia 20 marca 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.26, w związku z czym, pismem z dnia 15 grudnia 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.40, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: uszczegółowienia danych w zakresie poszczególnych obiektów mostowych, ponownego doprecyzowania informacji z zakresu oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, jednoznacznych informacji dotyczących prac planowanych w granicach użytków ekologicznych, przeanalizowania możliwości zmniejszenia skali usuwania zadrzewień, danych o nasadzeniach zastępczych, poszerzenia informacji dotyczących planowanego naruszenia chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin, a także owadów, oddziaływania na płazy oraz gniewosza plamistego i awifaunę, w tym na strefę okresową ochrony bociana czarnego, skutków realizacji i eksploatacji zamierzenia na występowanie wilka oraz jeża i na chiropterofaunę, analizy wpływu planowanych prac na możliwość migracji zwierząt, opisu możliwych oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do środowiska przyrodniczego, a także przedstawienia sposobu wykonania monitoringu porealizacyjnego w odniesieniu do wpływu na migrację zwierząt oraz skuteczności przejść dla zwierząt.

W nawiązaniu do ww. wezwania, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 21 grudnia 2023 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.14 (wpływ: 21 grudnia 2023 r.), zawniósł o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu do dnia 15 lutego 2024 r., w związku z czym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 22 grudnia 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.44, poinformował o pozytywnym rozpatrzeniu tego wniosku.

Kolejne uzupełnienie dokumentacji (aneks do raportu) wpłynęło pismem z dnia 14 lutego 2024 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.18 (wpływ: 15 lutego

2024 r.). Ponadto, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 4 marca 2024 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.19 (wpływ: 4 marca 2024 r.), przedłożył zaktualizowane załączniki mapowe z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Ponieważ uzyskane w toku postępowania wyjaśnienia wniosły nowe okoliczności w sprawie, w tym zmianie uległ zakres projektowanej inwestycji, stwierdzono konieczność ponownego wystąpienia o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2, a także art. 75 ust. 5 uouioś (pisma z dnia 23 kwietnia 2024 r., znaki kolejno: WOO.420.271.2019.ADS.47 i WOO.420.271.2019.ADS.48).

Obwieszczenie z dnia 23 kwietnia 2024 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.49, informujące o zmianie zakresu wniosku oraz o ponownym wystąpieniu o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Złotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 16 maja 2024 r., znak: NNZ.9022.2.135.2022 (wpływ: 20 maja 2024 r.), ponownie zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, postanowieniem z dnia 3 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.1 (wpływ: 3 czerwca 2024 r.), uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia i wskazał następujące warunki do uwzględnienia w decyzji:

- I. „Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:
 - Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:
 - a) prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić w porze dziennej (od godziny 6:00 do 22:00), chyba, że wymagane jest zachowanie ciągłości technologicznej prowadzonych prac,

- b) w przypadku zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej na terenie przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697), dla której stwierdzono naruszenie standardów akustycznych wewnątrz pomieszczenia w porze nocy, należy zastosować rozwiązania techniczne, które zapewnią właściwe warunki akustyczne w budynku (np. poprzez zastosowanie ekranu akustycznego, ekranu przyszynowego, ograniczenia prędkości lub innego rozwiązania technicznego, którego skuteczność doprowadzi do redukcji ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego),
- c) zabezpieczyć zaplecze budowy przed ewentualnym przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych,
- d) roboty budowlane prowadzić tak, aby w maksymalnym stopniu ochronić środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
- nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi,
 - unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do utylizacji,
 - wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi,
 - prowadzić konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu,
- e) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności, dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych,
- f) sypkie materiały budowlane zabezpieczyć przed rozwiewaniem w celu zapobiegania wtórnej emisji zanieczyszczeń pyłowych poprzez ich osłonięcie, np. plandekami,
- g) na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, sprawować w trakcie robót Nadzór Przyrodniczy, w tym m.in. kontrolę terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem aktualności występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, zabezpieczanie tych terenów, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia stanowisk

- gatunków chronionych do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami);
- h) prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków i rozrodczym nietoperzy tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie ich w ww. okresie:
- pod nadzorem ornitologa, po stwierdzeniu braku gniazd i udokumentowanie tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy. W przypadku stwierdzenia występowania lęgów prace wykonać po wyprowadzeniu lęgu przez ptaki lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
 - pod nadzorem chiropterologa, w celu potwierdzenia, że nie są one w danym momencie użytkowane przez nietoperze. W przypadku stwierdzenia, że drzewo jest zasiedlone – wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia przez zwierzę lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
- i) w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy stanowisk chronionych gatunków bezkręgowców dendrofilnych - pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* i/lub koziorga dębosza *Cerambyx cerdo* należy po uzyskaniu zezwolenia właściwego regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, przeprowadzić odłowy ratunkowe i przenieść siedlisko w bezpieczne miejsce poza plac budowy;
- j) w obiektach stanowiących potencjalne zimowisko nietoperzy, prac nie prowadzić w okresie od 30 września do 1 kwietnia. Jeżeli ze względu na przyjęty harmonogram realizacja prac w tym okresie na wskazanych obiektach będzie konieczna, a będą występowały właściwe warunki dla hibernacji nietoperzy (temperaturą poniżej 10°C), prace realizować pod nadzorem chiropterologa;
- k) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie bez uszkodzenia kory lub owinięcie matami;
- l) nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
- m) w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
- n) w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, prace w obrębie strefy korzeniowej prowadzić ręcznie; ewentualne przycinanie korzeni prowadzić prostopadle do ich osi, a miejsca przecięcia zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin; odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem

- i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących;
- o) rozbiórkę obiektów kubaturowych przeprowadzić po przeprowadzeniu wizji przez specjalistów: ornitologa i chiropterologa w celu wykluczenia zniszczenia gniazd ptaków i kolonii nietoperzy;
 - p) wykopy w rejonie siedlisk płazów i gadów zabezpieczyć ogrodzeniem np. z siatki z drobnymi oczkami;
 - q) codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko; przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować, prace prowadzone pod nadzorem przyrodniczym należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
 - r) niezwłocznie likwidować zastoiska wody powstałe w trakcie budowy;
 - s) skompensować utratę siedlisk lęgowych pospolitych ptaków (dziuplaków wtórnych) za pomocą powieszenia skrzynek lęgowych; kompensacja powinna zostać wykonana w drzewostanach mogących wskazywać na deficyt naturalnych dziupli tj. w klasie wieku 60-80 l. oraz z dużym udziałem sosny, w odległości do 1 km od linii w uzgodnieniu z lokalnym nadleśnictwem;
 - t) zawiesić 6 skrzynek lęgowych typu A oraz 2 skrzynki typu A1 na 1 ha powierzchni wycinanych obszarów zadrzewionych; budki te powinny być corocznie kontrolowane wiosną i czyszczone w okresie jesiennym przez 5 kolejnych sezonów;
 - u) w ramach kompensacji traconych dziennych kryjówek nietoperzy, w tym kolonii rozrodczych, należy zadbać o powstanie alternatywnych schronień, poprzez rozwieszenie skrzynek dla nietoperzy, zaleca się zastosowanie dwóch rodzajów skrzynek o sprawdzonej efektywności względem ich zajmowania przez nietoperze, tj.: typ Stratmann i typ Issel; skrzynki należy wywiesić wzdłuż dróg leśnych w grupach po 3-4 skrzynki; grupy powinny być oddalone od siebie najwyżej kilkadziesiąt metrów; skrzynki należy umieścić na wysokości 2,5-3 m nad ziemią, po południowej bądź południowo-wschodniej stronie pni, aby słońce mogło jak najlepiej ogrzewać ich wnętrza; montaż skrzynek oraz coroczne ich czyszczenie i właściwa konserwacja jest konieczna dla utrzymania skrzynek przez kolejne kilka-kilkanaście lat; rozwieszanie skrzynek, w tym wybór powierzchni

do ich rozwieszenia oraz wspomniane prace konserwacyjne, obejmujące również wymianę zużytych skrzynek (próchnienie desek, wydziobywanie otworów w skrzynkach przez dzięcioły) na nowe, wykonać należy pod bezpośrednim kierunkiem i zgodnie z wytycznymi chiropterologa.

II. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

a) w celu ochrony terenów chronionych akustycznie zaprojektować ekrany akustyczne o następujących parametrach:

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometr	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
180	131	451+753 - 451+840	prawa	Pochłaniający	2,5	torów	88
181	131	452+844 - 452+854	prawa	Pochłaniający	5,5	torów	10
182	131	452+849 - 452+863	lewa	Pochłaniający	3,5	torów	14
183	131	452+854 - 452+864	prawa	Pochłaniający	4,5	torów	10
184	131	452+863 - 452+877	lewa	Pochłaniający	3	torów	14
185	131	452+864 - 452+873	prawa	Pochłaniający	4	torów	9
186	131	452+877 – 452+884	lewa	Pochłaniający	2,5	torów	7
222	131	452+863 – 452+885	prawa	Odbijający	4	torów	31

b) w celu umożliwienia swobodnej migracji płazów i małych ssaków zaprojektować 5 cm szczelinę między szyną, a podsypką.

III. Stanowisko w sprawie wykonania analizy porealizacyjnej:

Tut. organ nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników

w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

Pomiary kontrolne w ramach analizy porealizacyjnej powinny:

- a) zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie ooś,
- b) określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,
- c) pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych,
- d) potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych i skuteczność wskazanych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne (ekranów akustycznych wskazanych w pkt II a) w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, należy zastosować środki zaradcze. Gdy pomimo ich zastosowania, standardy jakości środowiska nie będą mogły zostać dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji:

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego. Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy OOS) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji,
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

V. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Nie określa się wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej ponieważ planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

VI. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska:

Nie dotyczy. Zgodnie z art. 131 ustawy z dnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć, dla których może być ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania. Ponadto, jak wynika z obliczeń, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

VII. Stanowisko w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym”.

Po dokonaniu przez tutejszy Organ kompletnej analizy uzupełnienia (aneksu) do raportu, przedłożonego pismem z dnia 14 lutego 2024 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.18 (wpływ: 15 lutego 2024 r.), stwierdzono, iż dokumentacja nadal nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu z dnia 15 grudnia 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.40, wobec czego, pismem z dnia 1 lipca 2024 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.53, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: zweryfikowania parametrów proponowanych ekranów akustycznych, jednoznacznych informacji z zakresu naruszenia użytków ekologicznych, kompensacji za usunięcie drzewostanu leśnego oraz pozostałych zadrzewień, działań kompensujących zniszczenie chronionych siedlisk przyrodniczych, stanowisk roślin objętych ochroną gatunkową, stanowisk pachnicy dębowej i mrówek, a także oddziaływania na płazy, gniewosza plamistego, awifaunę, teriofaunę oraz chiropterofaunę, informacji z zakresu planowanego oświetlenia obiektów mostowych, analizy wpływu planowanych prac na możliwość migracji zwierząt, opisu możliwych oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do środowiska przyrodniczego, a także przedstawienia sposobu wykonania monitoringu porealizacyjnego w odniesieniu do wpływu na migrację zwierząt oraz skuteczności przejść dla zwierząt.

W nawiązaniu do ww. wezwania, Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 1 sierpnia 2024 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.32 (wpływ: 1 sierpnia

2024 r.), wnioskował o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu do dnia 30 września 2024 r., a następnie pismem z dnia 26 września 2024 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.41 (wpływ: 26 września 2024 r.), do dnia 25 października 2024 r., w związku z czym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismami z dnia 2 sierpnia 2024 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.54 i z dnia 3 października 2024 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.57, poinformował o pozytywnym rozpatrzeniu tych wniosków.

Kolejne uzupełnienie dokumentacji pod postacią ujednoliconego raportu wpłynęło pismem z dnia 24 października 2024 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.45 (wpływ: 25 października 2024 r.) i było kompletne.

Ponieważ uzyskane w toku postępowania wyjaśnienia wniosły nowe okoliczności w sprawie, a ujednolicony raport o oddziaływaniu na środowisko był jego ostateczną, uzupełnioną wersją, stwierdzono konieczność ponownego wystąpienia o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, a także o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz 4, a także art. 75 ust. 5 uouioś (pisma z dnia 31 grudnia 2024 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.62, WOO.420.271.2019.ADS.63 i WOO.420.271.2019.ADS.64).

Obwieszczenie z dnia 13 stycznia 2025 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.65, informujące o wpływie ujednoliconej wersji raportu oraz o ponownym wystąpieniu o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, a także o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Złotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Następnie, Pełnomocnik Inwestora, pismami z dnia 21 stycznia 2025 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.48 (wpływ: 22 stycznia 2025 r.) i z dnia

5 lutego 2025 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.51 (wpływ: 5 lutego 2025 r.), sprostował omyłki pisarskie w ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dotyczące długości linii kolejowych, na których planowane są prace torowe oraz prace polegające jedynie na regulacji toru, a także dotyczące zapisu kilometrażu dla lokalizacji jednego z projektowanych ekranów akustycznych.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 28 stycznia 2025 r., znak: NNZ.9022.2.135.2022 (wpływ: 30 stycznia 2025 r.), zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie, jednocześnie określając następujące warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „Zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zorganizować w miejscu oddalonym od cieków wodnych, rowów, stref ochronnych ujęć wody, terenów zalewowych, obszarów leśnych, miejsc cennych siedlisk i obiektów przyrodniczych oraz terenów chronionych akustycznie.
2. Teren zaplecza budowy zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz utrzymywać w należyтым porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową, a także stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
3. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.
4. Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.
5. Materiały sypkie zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami, zraszanie wodą.
6. Wzdłuż trasy (w miejscach wskazanych w raporcie) wybudować ekrany akustyczne.
7. Wykonać nasadzenia zastępcze. Do wykonania nasadzeń należy stosować rodzime gatunki drzew i krzewów.
8. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych akustycznie, a jej wyniki w terminie do 18 miesięcy przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wykonać dodatkowe

zabezpieczenia akustyczne.

9. Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg mieszkańców, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach mieszkalnych”.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismami z dnia 31 stycznia 2025 r., znak: G.RZŚ.4900.2.2025.MBC.1 i G.RZŚ.4900.2.2025.MBC.2, poinformował tutejszy Organ o wystąpieniu o opinię do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, ze względu na fakt, iż omawiane zamierzenie będzie realizowane częściowo na terenie będącym we właściwości miejscowej tego Organu, a także o przedłużeniu terminu uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia do dnia 2 marca 2025 r.

Następnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem z dnia 7 marca 2025 r., znak: G.RZŚ.4900.2.2025.MBC.2 (wpływ: 10 marca 2025 r.), uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia i wskazał następujące warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „Zaplecza budowy (np. bazy sprzętowo - materiałowe, miejsca magazynowania odpadów) oraz tymczasowe drogi technologiczne (dojazdowe do miejsc prowadzenia robót wraz z placami manewrowymi) zorganizować:
 - a) poza dolinami cieków i min. 50 m od cieków,
 - b) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
 - c) poza główny zbiornikiem wód podziemnych nr 138 Pradolina Toruń-Eberswalde tj. poza odcinkami od km -1+944 do km 7+665 LK 201 oraz od km 344+134 do km 361+001 LK 131, w przypadku braku możliwości zorganizowania zaplecza budowy poza tym obszarem zabezpieczyć obszar przed migracją zanieczyszczeń poprzez zastosowanie szczelnej izolacji,
 - d) poza strefami o wysokiej podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia na odcinkach: 0+000 – 5+340, 9+730 – 11+410, 13+000 – 17+530, 19+160 – 31+247, 342+950 – 357+180, 361+690 – 377+293, 383+101 – 392+600, 393+100 – 394+850, 399+980 – 404+670, 412+550 – 414+250, 420+750 – 423+970, 428+200 – 431+950, 432+800 – 433+790, 435+100 – 450+850.
 - e) poza terenami podmokłymi.
2. Zaplecza budowy lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych

lub przekształconych antropogenicznie, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach. W razie sytuacji awaryjnej, takiej jak np.: wyciek paliw, zanieczyszczenia usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie zostaną przekazane do unieszkodliwienia.

3. Dopuszcza się tymczasowe przetrzymywanie elementów konstrukcyjnych projektowanych obiektów (mosty, przepusty, estakady) oraz materiałów wykorzystywanych do umocnienia koryt cieków (brzegów i dna) w buforze do 50 m od cieków i terenów podmokłych, wyłącznie na zorganizowanych, wyizolowanych i utwardzonych tymczasowych drogach technologicznych i placach manewrowych.
4. Na terenach strefy ochronnej ujęcia wody ujęcia Las Gdański w Bydgoszczy nie lokalizować zapleczy budowy, w szczególności miejsc magazynowania produktów ropopochodnych oraz parkingów.
5. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni:
 - a) torów na szlakach linii kolejowych odprowadzać do otwartych rowów bocznych o szerokości dna min 0,4 m, głębokości min. 0,5 m i pochyleniu skarp min 1:1,5 m, a w miejscach, gdzie ukształtowanie terenu uniemożliwi zastosowanie rowów bocznych należy zastosować odwodnienie wgłębne w postaci drenaży, drenokolektora i kolektora wraz ze studniami rewizyjnymi,
 - b) peronów i pozostałej infrastruktury peronowej odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego na tereny przyległe i do rowów lub za pomocą odwodnień liniowych do projektowanej kanalizacji deszczowej,
 - c) przejazdów kolejowo-drogowych oraz innych obiektów inżynierskich i hydrotechnicznych linii kolejowych odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego, drenaży, wpustów drogowych lub odwodnień liniowych,
 - d) drogi łączącej drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254 odprowadzać poprzez spadki poprzeczne i podłużne do szczelnych rowów drogowych i wpustów ulicznych, a następnie za pomocą kanalizacji deszczowej, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych zintegrowanych z osadnikami, odprowadzać do rowów i cieków, pełniących funkcję końcowych odbiorników oczyszczonych wód opadowych,
 - e) zapleczy budowy i tymczasowych dróg technologicznych zlokalizowanych na obszarze GZWP nr 138 Pradolina Toruń-Eberswalde odprowadzać do gruntu, rowów lub cieków, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach.

6. Odwodnienie wykopów:
 - a) prowadzić w sposób ograniczający wpływ na środowisko gruntowo-wodne, nie dopuszczając do zmian poziomu lustra wód gruntowych terenów sąsiadujących, w szczególności podmokłych o wysokim lustrze wód gruntowych, zabezpieczając wykopy grodzicami i prowadząc odwodnienia punktowo lub na krótkich odcinkach,
 - b) ograniczyć do minimum czas trwania odwodnienia stosując, np. igłofiltry lub pompowanie bezpośrednio z dna wykopu.,
 - c) odprowadzać wody z wykopu do gruntu lub cieku, zapewniając przed odprowadzeniem do odbiornika ich podczyszczenie, np. w osadniku lub odstożniku zawiesziny.
7. Wymianę gruntów, w szczególności gruntów organicznych na terenach podmokłych:
 - a) ograniczyć do niezbędnego minimum, zapewniając filtrację wód gruntowych przez nasypy oraz stabilność projektowanych urządzeń i nasypów zabezpieczonych przed ich rozmyciem lub podmyciem,
 - b) w projekcie budowy drogi łączącej DK25 z DW254 zastosować rozwiązania technologiczne, ograniczające zakres wymiany gruntów niestabilnych, w szczególności wymianę gruntów organicznych pod projektowane nasypy drogowe oraz obiekty i urządzenia inżynierskie,
 - c) prowadzić punktowo lub krótkimi odcinkami,
 - d) prowadzić przy zachowaniu naturalnej warstwy separacyjnej pomiędzy wodami powierzchniowymi a wodami gruntowymi.
8. Przy projektowaniu obiektów inżynierskich w ciągu drogi łączącej DK25 z DW254, zabezpieczając konstrukcje nasypów i urządzeń przed zagrożeniem ich rozmycia lub podmycia przez wody powodziowe, należy:
 - a) w miejscu przecięcia drogi z Nowym Kanałem Noteckim zaprojektować obiekt mostowy z szeroko rozstawionymi przyczółkami poza korytem cieku i, o ile to możliwe, poza strefą szczególnego zagrożenia powodzią,
 - b) wykonać przepust na cieku stanowiący dopływ do Nowego Kanału Noteckiego wraz z nasypem drogowym w części drogi przekraczającej teren szczególnego zagrożenia powodziowego, zapewniający przepływ miarodajny oraz filtrację wód gruntowych przez nasyp i dopływ wód powodziowych od strony koryta do powierzchni odseparowanej nowo projektowanym nasypem. Rozwiązania projektowe powinny zapewniać zachowanie naturalnej warstwy separacyjnej

między wodami powierzchniowymi a wodami gruntowymi.

9. Nowe skarpy umacniać hydroobsiewem. W przypadku pozostawienia skarp w stanie istniejącym system korzeniowy po wycięciu drzew pozostawić w stanie nienaruszonym.
10. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów magazynować w wyznaczonych miejscach zaplecza budowy, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/ rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
11. Prace budowlane prowadzić w sposób, wykluczający ryzyko zasypania, zmacenia, zanieczyszczenia naturalnego stanu wód cieków, np. poprzez wyeliminowanie pracy ciężkiego sprzętu bezpośrednio w korycie cieków, prowadzenie umocnień brzegów w środowisku suchym stosując szczelne grodzice.
12. Oczyszczać z dna rzeki ewentualne pozostałości po rozbiórkach obiektów inżynierskich oraz zalegających tam odpadów.
13. Do umocnień dna i brzegów cieków stosować materiały naturalne np. głązy, kamień, żwir, faszyna, tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
14. Umocnienia dna i brzegów cieków ograniczyć do niezbędnego minimum, prowadząc je w rzucie obiektu realizowanego w miejscu przekroczenia cieku oraz maksymalnie do 50 m w górę i dół cieku.
15. Ograniczyć do niezbędnego minimum zajęcie terenu i spływ substancji zanieczyszczających wodę podczas remontów przepustów i mostów.
16. W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieku zapewnić swobodny przepływ wody w rzece.
17. Przy pracach związanych z przebudową, budową lub remontem przepraw mostowych oraz pracach związanych z budową przepustów zachować przekrój poprzeczny i podłużny koryt cieków.
18. Istniejące drzewa i krzewy w strefie brzegowej rzek zabezpieczyć, ich usuwanie ograniczyć do minimum.
19. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
20. Systematycznie oczyszczać przepusty.
21. Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin dopuszczone do stosowania.
22. Niezbędne prace związane z przywróceniem drożności koryt poprzez odmulenie i oczyszczenie związane z wycinką drzew i krzewów ograniczyć do minimum.
23. Odpady gromadzić selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, utwardzonym

podłożu, w obrębie zapleczy budowy, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego, to jest w pojemnikach, workach foliowych lub kontenerach.

24. Na etapie realizacji i likwidacji zapewnić dostępność mat, biopreparatów neutralizacyjnych i sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, np. wynikającego z ewentualnych wycieków paliwa.

oraz nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, postanowieniem z dnia 25 marca 2025 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.3 (wpływ: 25 marca 2025 r.), zmienił własne postanowienie z dnia 3 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.1 (wpływ: 3 czerwca 2024 r.), uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia, w zakresie liczby, lokalizacji i parametrów koniecznych do realizacji paneli akustycznych z zapisu następującego:

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometraż	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
180	131	451+753 - 451+840	prawa	Pochłaniający	2,5	torów	88
181	131	452+844 - 452+854	prawa	Pochłaniający	5,5	torów	10
182	131	452+849 - 452+863	lewa	Pochłaniający	3,5	torów	14
183	131	452+854 - 452+864	prawa	Pochłaniający	4,5	torów	10
184	131	452+863 - 452+877	lewa	Pochłaniający	3	torów	14
185	131	452+864 -	prawa	Pochłaniający	4	torów	9

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometraż	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
		452+873					
186	131	452+877 – 452+884	lewa	Pochłaniający	2,5	torów	7
222	131	452+863 – 452+885	prawa	Odbijający	4	torów	31

na przedstawiony poniżej:

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometraż	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
183	131	451+753 - 451+840	prawa	Pochłaniający	2,5	torów	88
184	131	452+812 - 452+885	prawa	Pochłaniający	4	terenu	71
185	131	452+813 - 452+885	lewa	Pochłaniający	4	terenu	72

Pozostałe warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazane w postanowieniu z dnia 3 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.1 pozostały bez zmian, wobec czego ostatecznie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku określił następujące warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

I. „Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

➤ Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:

- a) prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić w porze dziennej (od godziny 6:00 do 22:00), chyba, że wymagane jest zachowanie ciągłości technologicznej prowadzonych prac,
- b) w przypadku zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej na terenie przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

- (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697), dla której stwierdzono naruszenie standardów akustycznych wewnątrz pomieszczenia w porze nocy, należy zastosować rozwiązania techniczne, które zapewnią właściwe warunki akustyczne w budynku (np. poprzez zastosowanie ekranu akustycznego, ekranu przyszynowego, ograniczenia prędkości lub innego rozwiązania technicznego, którego skuteczność doprowadzi do redukcji ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego),
- c) zabezpieczyć zaplecze budowy przed ewentualnym przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych,
- d) roboty budowlane prowadzić tak, aby w maksymalnym stopniu ochronić środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
- nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi,
 - unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do utylizacji,
 - wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi,
 - prowadzić konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu,
- e) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności, dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych,
- f) sypkie materiały budowlane zabezpieczyć przed rozwiewaniem w celu zapobiegania wtórnej emisji zanieczyszczeń pyłowych poprzez ich osłonięcie, np. plandekami,
- g) na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, sprawować w trakcie robót Nadzór Przyrodniczy, w tym m.in. kontrolę terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem aktualności występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, zabezpieczanie tych terenów, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia stanowisk gatunków chronionych do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami);

- h) prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków i rozrodczym nietoperzy tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie ich w ww. okresie:
- pod nadzorem ornitologa, po stwierdzeniu braku gniazd i udokumentowanie tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy. W przypadku stwierdzenia występowania lęgów prace wykonać po wyprowadzeniu lęgu przez ptaki lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
 - pod nadzorem chiropterologa, w celu potwierdzenia, że nie są one w danym momencie użytkowane przez nietoperze. W przypadku stwierdzenia, że drzewo jest zasiedlone – wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia przez zwierzę lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
- i) w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy stanowisk chronionych gatunków bezkręgowców dendrofilnych - pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* i/lub koziorga dębosza *Cerambyx cerdo* należy po uzyskaniu zezwolenia właściwego regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, przeprowadzić odłowy ratunkowe i przenieść siedlisko w bezpieczne miejsce poza plac budowy;
- j) w obiektach stanowiących potencjalne zimowisko nietoperzy, prac nie prowadzić w okresie od 30 września do 1 kwietnia. Jeżeli ze względu na przyjęty harmonogram realizacja prac w tym okresie na wskazanych obiektach będzie konieczna, a będą występowały właściwe warunki dla hibernacji nietoperzy (temperaturą poniżej 10°C), prace realizować pod nadzorem chiropterologa;
- k) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie bez uszkodzenia kory lub owinięcie matami;
- l) nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
- m) w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
- n) w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, prace w obrębie strefy korzeniowej prowadzić ręcznie; ewentualne przycinanie korzeni prowadzić prostopadle do ich osi, a miejsca przecięcia zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin; odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących;

- o) rozbiórkę obiektów kubaturowych przeprowadzić po przeprowadzeniu wizji przez specjalistów: ornitologa i chiropterologa w celu wykluczenia zniszczenia gniazd ptaków i kolonii nietoperzy;
- p) wykopy w rejonie siedlisk płazów i gadów zabezpieczyć ogrodzeniem np. z siatki z drobnymi oczkami;
- q) codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko; przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować, prace prowadzone pod nadzorem przyrodniczym należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
- r) niezwłocznie likwidować zastoiska wody powstałe w trakcie budowy;
- s) skompensować utratę siedlisk lęgowych pospolitych ptaków (dziuplaków wtórnych) za pomocą powieszenia skrzynek lęgowych; kompensacja powinna zostać wykonana w drzewostanach mogących wskazywać na deficyt naturalnych dziupli tj. w klasie wieku 60-80 l. oraz z dużym udziałem sosny, w odległości do 1 km od linii w uzgodnieniu z lokalnym nadleśnictwem;
- t) zawiesić 6 skrzynek lęgowych typu A oraz 2 skrzynki typu A1 na 1 ha powierzchni wycinanych obszarów zadrzewionych; budki te powinny być corocznie kontrolowane wiosną i czyszczone w okresie jesiennym przez 5 kolejnych sezonów;
- u) w ramach kompensacji traconych dziennych kryjówek nietoperzy, w tym kolonii rozrodczych, należy zadbać o powstanie alternatywnych schronień, poprzez rozwieszenie skrzynek dla nietoperzy, zaleca się zastosowanie dwóch rodzajów skrzynek o sprawdzonej efektywności względem ich zajmowania przez nietoperze, tj.: typ Stratmann i typ Issel; skrzynki należy wywiesić wzdłuż dróg leśnych w grupach po 3-4 skrzynki; grupy powinny być oddalone od siebie najwyżej kilkadziesiąt metrów; skrzynki należy umieścić na wysokości 2,5-3 m nad ziemią, po południowej bądź południowo-wschodniej stronie pni, aby słońce mogło jak najlepiej ogrzewać ich wnętrza; montaż skrzynek oraz coroczne ich czyszczenie i właściwa konserwacja jest konieczna dla utrzymania skrzynek przez kolejne kilka-kilkanaście lat; rozwieszanie skrzynek, w tym wybór powierzchni do ich rozwieszenia oraz wspomniane prace konserwacyjne, obejmujące również wymianę zużytych skrzynek (próchnienie desek, wydziobywanie otworów

w skrzynkach przez dzięcioły) na nowe, wykonać należy pod bezpośrednim kierunkiem i zgodnie z wytycznymi chiropterologa.

II. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

a) w celu ochrony terenów chronionych akustycznie zaprojektować ekrany akustyczne o następujących parametrach:

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometraż	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
183	131	451+753 - 451+840	prawa	Pochłaniający	2,5	torów	88
184	131	452+812 - 452+885	prawa	Pochłaniający	4	terenu	71
185	131	452+813 - 452+885	lewa	Pochłaniający	4	terenu	72

b) w celu umożliwienia swobodnej migracji płazów i małych ssaków zaprojektować 5 cm szczelinę między szyną, a podsypką.

III. Stanowisko w sprawie wykonania analizy porealizacyjnej:

Tut. organ nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

Pomiary kontrolne w ramach analizy porealizacyjnej powinny:

- zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie ooś,
- określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,
- pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych,
- potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych i skuteczność wskazanych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne (ekranów akustycznych wskazanych w pkt II a) w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, należy zastosować środki zaradcze. Gdy pomimo ich zastosowania, standardy jakości środowiska nie będą mogły zostać dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji:

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego. Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy OOS) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji,
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

V. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Nie określa się wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej ponieważ planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

VI. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska:

Nie dotyczy. Zgodnie z art. 131 ustawy z dnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć, dla których może być ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania. Ponadto, jak wynika z obliczeń, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

VII. Stanowisko w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość

oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia z dnia 26 marca 2025 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.73, poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 31 marca – 30 kwietnia 2025 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń i/lub na stronie internetowej:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach 26 marca – 30 kwietnia 2025 r. (również na stronie internetowej, w Biuletynie informacji publicznej),
- Urzędu Gminy Żłotniki Kujawskie, w dniach 31 marca – 30 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, w dniach 28 marca – 16 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Gminy Białe Błota, w dniach 26 marca – 14 maja 2025 r.,
- Urzędu Miasta Bydgoszczy, w dniach 31 marca – 30 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Gminy Osielesko, w dniach 26 marca – 30 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Gminy Dobrcz, w dniach 28 marca – 15 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Miasta i Gminy Pruszcz, w dniach 26 marca – 2 maja 2025 r.,
- Urzędu Gminy Bukowiec, w dniach 31 marca – 2 maja 2025 r.,
- Urzędu Miejskiego w Świeciu, w dniach 31 marca – 30 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Gminy Jeżewo, w dniach 31 marca – 14 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Gminy Warlubie, w dniach 31 marca – 30 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Miasta i Gminy Nowe, w dniach 31 marca – 30 kwietnia 2025 r.,
- Urzędu Gminy Smętowo Graniczne, w dniach 31 marca – 30 kwietnia 2025 r.,
- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, w dniach 28 marca – 5 maja 2025 r.

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

Następnie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, obwieszczeniem z dnia 5 czerwca 2024 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.78, powiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania

administracyjnego, a także o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Złotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Strony postępowania nie wniosły uwag ani wniosków.

Jedyny wniosek Strony postępowania – firmy Shell Polska Sp. z o.o., reprezentowanej przez Pełnomocnika – Pana Piotra Becla, został złożony poza ww. okresem trwania procedury udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji, tj. w dniu 11 grudnia 2023 r., pismem z dnia 6 grudnia 2023 r. i dotyczył uznania firmy Shell Polska Sp. z o.o. za stronę.

Biorąc pod uwagę fakt, iż zgodnie z uproszczonym wypisem z rejestru gruntów, załączonym do tego wniosku, Spółka ta jest właścicielem nieruchomości znajdującej się na terenie realizacji przedsięwzięcia, tutejszy Organ, pismem z dnia 19 grudnia 2023 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS, poinformował Pełnomocnika Spółki o tym, iż jest ona stroną postępowania. Pełnomocnik nie składał dalszych wniosków, a jego pełnomocnictwo wygasło w dniu 15 grudnia 2024 r.

Po zawiadomieniu stron o zebraniu materiału dowodowego w sprawie oraz o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Pełnomocnik Inwestora pismem z dnia 6 sierpnia 2025 r., znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.52 (wpływ: 6 sierpnia 2025 r.), złożył wniosek o wstrzymanie procedury wydania niniejszej decyzji, w związku z zamiarem przedłożenia do dnia 22 sierpnia 2025 r. aneksu do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 7 sierpnia 2025 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.84 poinformował Pełnomocnika Inwestora o pozytywnym rozpatrzeniu powyższego wniosku.

Aneks do raportu wraz z prośbą o jego uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wpłynął pismem bez pełnej daty (sierpień 2025 r.), znak: IRRK2/9/5.2233.3.8.2023.ISW-02152-I.54 (wpływ: 20 sierpnia 2025 r.).

W związku z faktem, iż aneks do raportu stanowił nowy materiał dowodowy w sprawie, wynikający m.in. z doprecyzowania poszczególnych elementów inwestycji, stwierdzono konieczność ponownego wystąpienia o opinię do Państwowego Powiatowego

Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, a także o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2, art. 75 ust. 5 oraz art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy (pisma z dnia 21 sierpnia 2025 r., znaki kolejno: WOO.420.271.2019.ADS.87, WOO.420.271.2019.ADS.89 i WOO.420.271.2019.ADS.88).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 19 września 2025 r., znak: NNZ.9022.2.135.2022 (wpływ: 24 września 2025 r.), zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie, jednocześnie określając następujące warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „Zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zorganizować w miejscu oddalonym od cieków wodnych, rowów, stref ochronnych ujęć wody, terenów zalewowych, obszarów leśnych, miejsc cennych siedlisk i obiektów przyrodniczych oraz terenów chronionych akustycznie.
2. Teren zaplecza budowy zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz utrzymywać w należyтым porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową, a także stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
3. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.
4. Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.
5. Materiały sypkie zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami, zraszanie wodą.
6. Wzdłuż trasy (w miejscach wskazanych w raporcie, skorygowanym aneksem do raportu) wybudować ekrany akustyczne.
7. Wykonać nasadzenia zastępcze. Do wykonania nasadzeń należy stosować rodzime gatunki drzew i krzewów.
8. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych akustycznie, a jej wyniki w terminie do 18 miesięcy przedłożyć

właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne.

9. Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg mieszkańców, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach mieszkalnych”.

Zgodnie z linią orzecniczą sądów administracyjnych, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazuje się warunków wynikających wprost z powszechnie obowiązujących przepisów prawa, w związku z czym, powyższe warunki (z wyjątkiem oznaczonych nr 3, 4 i 5 oraz częściowo nr 2) zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone, celem uniknięcia wątpliwości dotyczących ich zakresu i interpretacji.

Warunek nr 3, dotyczący selektywnego gromadzenia, zabezpieczenia przed emisją do środowiska i dalszego postępowania z odpadami wynika wprost z przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Biorąc zatem pod uwagę, iż jest to powszechnie obowiązujący przepis prawa, powielanie go jako warunku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest bezzasadne.

Warunki nr 4 i 5, dotyczące ograniczenia pylenia materiałów sypkich podczas transportu oraz składowania na placu budowy wynikają z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 t.j.) oraz rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r., nr 169, poz. 1650 ze zm.). Tym samym, powielanie ich w niniejszej decyzji jest bezzasadne.

Warunek nr 2 w części obejmującej stosowanie „odpowiedniej ilości sanitariatów i pojemników na odpady” nie został uwzględniony w niniejszej decyzji, ponieważ wymóg zapewnienia odpowiedniej gospodarki ściekami bytowymi podczas prac budowlanych, np. poprzez stosowanie przenośnych toalet, wynika wprost z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., nr 47, poz. 401 t.j.), w związku z czym nie zachodzi potrzeba uwzględniania go w warunkach realizacji omawianego przedsięwzięcia. Natomiast kwestia wymogu gromadzenia odpadów w odpowiedni sposób została wyjaśniona w odniesieniu do warunku nr 3.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 12 września 2025 r.,

znak: G.RZŚ.4900.2.2025.MBC.4 (wpływ: 12 września 2025 r.), poinformował o podtrzymaniu poprzednio zajętego w sprawie stanowiska, tj. postanowienia z dnia 7 marca 2025 r., znak: G.RZŚ.4900.2.2025.MBC.2 (wpływ: 10 marca 2025 r.), uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia i określającego następujące warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. „Zaplecza budowy (np. bazy sprzętowo - materiałowe, miejsca magazynowania odpadów) oraz tymczasowe drogi technologiczne (dojazdowe do miejsc prowadzenia robót wraz z placami manewrowymi) zorganizować:
 - a) poza dolinami cieków i min. 50 m od cieków,
 - b) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
 - c) poza głównym zbiornikiem wód podziemnych nr 138 Pradolina Toruń-Eberswalde tj. poza odcinkami od km -1+944 do km 7+665 LK 201 oraz od km 344+134 do km 361+001 LK 131, w przypadku braku możliwości zorganizowania zaplecza budowy poza tym obszarem zabezpieczyć obszar przed migracją zanieczyszczeń poprzez zastosowanie szczelnej izolacji,
 - d) poza strefami o wysokiej podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia na odcinkach: 0+000 – 5+340, 9+730 – 11+410, 13+000 – 17+530, 19+160 – 31+247, 342+950 – 357+180, 361+690 – 377+293, 383+101 – 392+600, 393+100 – 394+850, 399+980 – 404+670, 412+550 – 414+250, 420+750 – 423+970, 428+200 – 431+950, 432+800 – 433+790, 435+100 – 450+850.
 - e) poza terenami podmokłymi.
2. Zaplecza budowy lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych lub przekształconych antropogenicznie, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach. W razie sytuacji awaryjnej, takiej jak np.: wyciek paliw, zanieczyszczenia usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie zostaną przekazane do unieszkodliwienia.
3. Dopuszcza się tymczasowe przetrzymywanie elementów konstrukcyjnych projektowanych obiektów (mosty, przepusty, estakady) oraz materiałów wykorzystywanych do umocnienia koryt cieków (brzegów i dna) w buforze do 50 m od cieków i terenów podmokłych, wyłącznie na zorganizowanych, wyizolowanych i utwardzonych tymczasowych drogach technologicznych i placach manewrowych.
4. Na terenach strefy ochronnej ujęcia wody ujęcia Las Gdański w Bydgoszczy nie lokalizować zapleczy budowy, w szczególności miejsc magazynowania produktów

ropopochodnych oraz parkingów.

5. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni:

- a) torów na szlakach linii kolejowych odprowadzać do otwartych rowów bocznych o szerokości dna min 0,4 m, głębokości min. 0,5 m i pochyleniu skarp min 1:1,5 m, a w miejscach, gdzie ukształtowanie terenu uniemożliwi zastosowanie rowów bocznych należy zastosować odwodnienie wgłębne w postaci drenaży, drenokolektora i kolektora wraz ze studniami rewizyjnymi,
- b) peronów i pozostałej infrastruktury peronowej odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego na tereny przyległe i do rowów lub za pomocą odwodnień liniowych do projektowanej kanalizacji deszczowej,
- c) przejazdów kolejowo-drogowych oraz innych obiektów inżynierskich i hydrotechnicznych linii kolejowych odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego, drenaży, wpustów drogowych lub odwodnień liniowych,
- d) drogi łączącej drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254 odprowadzać poprzez spadki poprzeczne i podłużne do szczelnych rowów drogowych i wpustów ulicznych, a następnie za pomocą kanalizacji deszczowej, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych zintegrowanych z osadnikami, odprowadzać do rowów i cieków, pełniących funkcję końcowych odbiorników oczyszczonych wód opadowych,
- e) zapleczy budowy i tymczasowych dróg technologicznych zlokalizowanych na obszarze GZWP nr 138 Pradolina Toruń-Eberswalde odprowadzać do gruntu, rowów lub cieków, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach.

6. Odwodnienie wykopów:

- a) prowadzić w sposób ograniczający wpływ na środowisko gruntowo-wodne, nie dopuszczając do zmian poziomu lustra wód gruntowych terenów sąsiadujących, w szczególności podmokłych o wysokim lustrze wód gruntowych, zabezpieczając wykopy grodzicami i prowadząc odwodnienia punktowo lub na krótkich odcinkach,
- b) ograniczyć do minimum czas trwania odwodnienia stosując, np. igłofiltry lub pompowanie bezpośrednio z dna wykopu.,
- c) odprowadzać wody z wykopu do gruntu lub cieków, zapewniając przed odprowadzeniem do odbiornika ich podczyszczenie, np. w osadniku lub odстойniku zawiesziny.

7. Wymianę gruntów, w szczególności gruntów organicznych na terenach podmokłych:
 - a) ograniczyć do niezbędnego minimum, zapewniając filtrację wód gruntowych przez nasypy oraz stabilność projektowanych urządzeń i nasypów zabezpieczonych przed ich rozmyciem lub podmyciem,
 - b) w projekcie budowy drogi łączącej DK25 z DW254 zastosować rozwiązania technologiczne, ograniczające zakres wymiany gruntów niestabilnych, w szczególności wymianę gruntów organicznych pod projektowane nasypy drogowe oraz obiekty i urządzenia inżynieryjne,
 - c) prowadzić punktowo lub krótkimi odcinkami,
 - d) prowadzić przy zachowaniu naturalnej warstwy separacyjnej pomiędzy wodami powierzchniowymi a wodami gruntowymi.
8. Przy projektowaniu obiektów inżynieryjnych w ciągu drogi łączącej DK25 z DW254, zabezpieczając konstrukcje nasypów i urządzeń przed zagrożeniem ich rozmycia lub podmycia przez wody powodziowe, należy:
 - a) w miejscu przecięcia drogi z Nowym Kanałem Noteckim zaprojektować obiekt mostowy z szeroko rozstawionymi przyczółkami poza korytem cieku i, o ile to możliwe, poza strefą szczególnego zagrożenia powodzią,
 - b) wykonać przepust na cieku stanowiący dopływ do Nowego Kanału Noteckiego wraz z nasypem drogowym w części drogi przekraczającej teren szczególnego zagrożenia powodziowego, zapewniający przepływ miarodajny oraz filtrację wód gruntowych przez nasyp i dopływ wód powodziowych od strony koryta do powierzchni odseparowanej nowo projektowanym nasypem. Rozwiązania projektowe powinny zapewniać zachowanie naturalnej warstwy separacyjnej pomiędzy wodami powierzchniowymi a wodami gruntowymi.
9. Nowe skarpy umacniać hydroobsiewem. W przypadku pozostawienia skarp w stanie istniejącym system korzeniowy po wycięciu drzew pozostawić w stanie nienaruszonym.
10. Wszelkie sypanki materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów magazynować w wyznaczonych miejscach zaplecza budowy, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/ rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
11. Prace budowlane prowadzić w sposób, wykluczający ryzyko zasypania, zmacenia, zanieczyszczenia naturalnego stanu wód cieków, np. poprzez wyeliminowanie pracy ciężkiego sprzętu bezpośrednio w korycie cieków, prowadzenie umocnień brzegów

w środowisku suchym stosując szczelne grodzice.

12. Oczyszczać z dna rzeki ewentualne pozostałości po rozbiórkach obiektów inżynierskich oraz zalegających tam odpadów.
13. Do umocnień dna i brzegów cieków stosować materiały naturalne np. głązy, kamień, żwir, faszyna, tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
14. Umocnienia dna i brzegów cieków ograniczyć do niezbędnego minimum, prowadząc je w rzucie obiektu realizowanego w miejscu przekroczenia cieku oraz maksymalnie do 50 m w górę i dół cieku.
15. Ograniczyć do niezbędnego minimum zajęcie terenu i spływ substancji zanieczyszczających wodę podczas remontów przepustów i mostów.
16. W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieku zapewnić swobodny przepływ wody w rzece.
17. Przy pracach związanych z przebudową, budową lub remontem przepraw mostowych oraz pracach związanych z budową przepustów zachować przekrój poprzeczny i podłużny koryt cieków.
18. Istniejące drzewa i krzewy w strefie brzegowej rzek zabezpieczyć, ich usuwanie ograniczyć do minimum.
19. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
20. Systematycznie oczyszczać przepusty.
21. Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin dopuszczone do stosowania.
22. Niezbędne prace związane z przywróceniem drożności koryt poprzez odmulenie i oczyszczenie związane z wycinką drzew i krzewów ograniczyć do minimum.
23. Odpady gromadzić selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, utwardzonym podłożu, w obrębie zapleczy budowy, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego, to jest w pojemnikach, workach foliowych lub kontenerach.
24. Na etapie realizacji i likwidacji zapewnić dostępność mat, biopreparatów neutralizacyjnych i sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, np. wynikającego z ewentualnych wycieków paliwa.

oraz nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska

oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”.

Powyższe warunki, z wyjątkiem oznaczonych nr 21 i 23 oraz częściowo nr 5 lit. e), zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone, celem uniknięcia wątpliwości dotyczących ich zakresu i interpretacji.

Warunek nr 21, dotyczący stosowania do czyszczenia torowiska wyłącznie środków ochrony roślin dopuszczonych do stosowania wynika z ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (Dz. U. z 2024 r., poz. 630 t.j.) oraz z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin i uchylającego dyrektywy Rady 79/117/EWG i 91/414/EWG (Dz.U.U.E.L.2009.309.1 ze zm.). Używanie w Polsce środków ochrony roślin, które nie zostały dopuszczone do stosowania w myśl ww. przepisów jest nielegalne i podlega karze grzywny, wobec czego bezzasadne jest formułowanie tego warunku w decyzji, skoro wynika on wprost z przepisów rangi ustawowej oraz z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE).

Warunek nr 23, obejmujący sposób gromadzenia odpadów, jak wykazano już powyżej, wynika z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, zatem biorąc pod uwagę, iż jest to powszechnie obowiązujący przepis prawa, powielanie go jako warunku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest bezzasadne.

Odstąpiono również od uwzględnienia warunku wskazanego powyżej w pkt 5 lit. e), w części dotyczącej wymogu podczyszczania w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych, wód opadowych i roztopowych z dróg tymczasowych, lokalizowanych w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde”. W opinii tutejszego Organu, biorąc pod uwagę fakt, iż drogi te (w granicach ww. zbiornika wód podziemnych) będą realizowane na terenie zarówno utwardzonym, jak i uszczelnionym, a podczas realizacji zamierzenia zapewniona zostanie stała dostępność sorbentów do usuwania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, nie zachodzi potrzeba wykonywania skomplikowanych i nieuzasadnionych ekonomicznie układów zorganizowanego odprowadzania i podczyszczania wód dla dróg tymczasowych. Warunek ten jest zasadny w odniesieniu do zapleczy budowy, jeśli będą one lokalizowane w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde), ponieważ ze względu na pełnione funkcje, to właśnie w obrębie zaplecza budowy (a nie dróg tymczasowych) może następować ewentualna, potencjalna kumulacja wycieków substancji ropopochodnych lub płynów eksploatacyjnych do gruntu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem z dnia

3 września 2025 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.4 (wpływ: 3 września 2025 r.), poinformował o podtrzymaniu poprzednio zajętego w sprawie stanowiska, tj. postanowienia z dnia 3 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.1 oraz zmieniającego je postanowienia z dnia 3 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.1, tym samym uzgadniając warunki realizacji przedsięwzięcia i określając następujące warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

I. „Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

➤ Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:

- a) prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić w porze dziennej (od godziny 6:00 do 22:00), chyba, że wymagane jest zachowanie ciągłości technologicznej prowadzonych prac,
- b) w przypadku zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej na terenie przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697), dla której stwierdzono naruszenie standardów akustycznych wewnątrz pomieszczenia w porze nocy, należy zastosować rozwiązania techniczne, które zapewnią właściwe warunki akustyczne w budynku (np. poprzez zastosowanie ekranu akustycznego, ekranu przyszynowego, ograniczenia prędkości lub innego rozwiązania technicznego, którego skuteczność doprowadzi do redukcji ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego),
- c) zabezpieczyć zaplecze budowy przed ewentualnym przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych,
- d) roboty budowlane prowadzić tak, aby w maksymalnym stopniu ochronić środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
 - nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi,
 - unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do utylizacji,
 - wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi,
 - prowadzić konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu,

- e) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności, dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych,
- f) sypkie materiały budowlane zabezpieczyć przed rozwiewaniem w celu zapobiegania wtórnej emisji zanieczyszczeń pyłowych poprzez ich osłonięcie, np. plandekami,
- g) na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, sprawować w trakcie robót Nadzór Przyrodniczy, w tym m.in. kontrolę terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem aktualności występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, zabezpieczanie tych terenów, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia stanowisk gatunków chronionych do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami);
- h) prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków i rozrodczym nietoperzy tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie ich w ww. okresie:
 - pod nadzorem ornitologa, po stwierdzeniu braku gniazd i udokumentowanie tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy. W przypadku stwierdzenia występowania lęgów prace wykonać po wyprowadzeniu lęgu przez ptaki lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
 - pod nadzorem chiropterologa, w celu potwierdzenia, że nie są one w danym momencie użytkowane przez nietoperze. W przypadku stwierdzenia, że drzewo jest zasiedlone – wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia przez zwierzę lub uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
- i) w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy stanowisk chronionych gatunków bezkręgowców dendrofilnych - pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* i/lub koziorga dębosza *Cerambyx cerdo* należy po uzyskaniu zezwolenia właściwego regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, przeprowadzić odłowy ratunkowe i przenieść siedlisko w bezpieczne miejsce poza plac budowy;
- j) w obiektach stanowiących potencjalne zimowisko nietoperzy, prac nie prowadzić w okresie od 30 września do 1 kwietnia. Jeżeli ze względu na przyjęty harmonogram realizacja prac w tym okresie na wskazanych obiektach będzie konieczna, a będą występowały właściwe warunki dla hibernacji nietoperzy

- (temperaturą poniżej 10°C), prace realizować pod nadzorem chiropterologa;
- k) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie bez uszkodzenia kory lub owinięcie matami;
 - l) nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
 - m) w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
 - n) w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, prace w obrębie strefy korzeniowej prowadzić ręcznie; ewentualne przycinanie korzeni prowadzić prostopadłe do ich osi, a miejsca przecięcia zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin; odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących;
 - o) rozbiórkę obiektów kubaturowych przeprowadzić po przeprowadzeniu wizji przez specjalistów: ornitologa i chiropterologa w celu wykluczenia zniszczenia gniazd ptaków i kolonii nietoperzy;
 - p) wykopy w rejonie siedlisk płazów i gadów zabezpieczyć ogrodzeniem np. z siatki z drobnymi oczkami;
 - q) codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko; przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować, prace prowadzone pod nadzorem przyrodniczym należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
 - r) niezwłocznie likwidować zastoiska wody powstałe w trakcie budowy;
 - s) skompensować utratę siedlisk lęgowych pospolitych ptaków (dziuplaków wtórnych) za pomocą powieszenia skrzynek lęgowych; kompensacja powinna zostać wykonana w drzewostanach mogących wskazywać na deficyt naturalnych dziupli tj. w klasie wieku 60-80 l. oraz z dużym udziałem sosny, w odległości do 1 km od linii w uzgodnieniu z lokalnym nadleśnictwem;
 - t) zawiesić 6 skrzynek lęgowych typu A oraz 2 skrzynki typu A1 na 1 ha powierzchni wycinanych obszarów zadrzewionych; budki te powinny być corocznie kontrolowane wiosną i czyszczone w okresie jesiennym przez 5 kolejnych

sezonów;

u) w ramach kompensacji traconych dziennych kryjówek nietoperzy, w tym kolonii rozrodczych, należy zadbać o powstanie alternatywnych schronień, poprzez rozwieszenie skrzynek dla nietoperzy, zaleca się zastosowanie dwóch rodzajów skrzynek o sprawdzonej efektywności względem ich zajmowania przez nietoperze, tj.: typ Stratmann i typ Issel; skrzynki należy wywiesić wzdłuż dróg leśnych w grupach po 3-4 skrzynki; grupy powinny być oddalone od siebie najwyżej kilkadziesiąt metrów; skrzynki należy umieścić na wysokości 2,5-3 m nad ziemią, po południowej bądź południowo-wschodniej stronie pni, aby słońce mogło jak najlepiej ogrzewać ich wnętrza; montaż skrzynek oraz coroczne ich czyszczenie i właściwa konserwacja jest konieczna dla utrzymania skrzynek przez kolejne kilka-kilkanaście lat; rozwieszanie skrzynek, w tym wybór powierzchni do ich rozwieszenia oraz wspomniane prace konserwacyjne, obejmujące również wymianę zużytych skrzynek (próchnienie desek, wydziobywanie otworów w skrzynkach przez dzięcioły) na nowe, wykonać należy pod bezpośrednim kierunkiem i zgodnie z wytycznymi chiropterologa.

II. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

a) w celu ochrony terenów chronionych akustycznie zaprojektować ekrany akustyczne o następujących parametrach:

Nazwa	LK	Orientacyjny kilometr	Strona	Typ ekranu	Wysokość [m]	wysokość ekranów liczona od	Orientacyjna długość [m]
183	131	451+753 - 451+840	prawa	Pochłaniający	2,5	torów	88
184	131	452+812 - 452+885	prawa	Pochłaniający	4	terenu	71
185	131	452+813 - 452+885	lewa	Pochłaniający	4	terenu	72

b) w celu umożliwienia swobodnej migracji płazów i małych ssaków zaprojektować 5 cm szczelinę między szyną, a podsypką.

III. Stanowisko w sprawie wykonania analizy porealizacyjnej:

Tut. organ nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

Pomiary kontrolne w ramach analizy porealizacyjnej powinny:

- a) zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie ooś,
- b) określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,
- c) pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych,
- d) potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych i skuteczność wskazanych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne (ekranów akustycznych wskazanych w pkt II a) w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, należy zastosować środki zaradcze. Gdy pomimo ich zastosowania, standardy jakości środowiska nie będą mogły zostać dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji:

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego. Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy OOŚ) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji,
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

V. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Nie określa się wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej

ponieważ planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

VI. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska:

Nie dotyczy. Zgodnie z art. 131 ustawy z dnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć, dla których może być ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania. Ponadto, jak wynika z obliczeń, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

VII. Stanowisko w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym”.

Wszystkie powyższe warunki zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Wobec powyższego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia z dnia 25 września 2025 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.90, poinformował o rozpoczęciu kolejnej procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 29 września – 29 października 2025 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń i/lub na stronie internetowej:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach 26 września – 29 października 2025 r. (również na stronie internetowej, w Biuletynie informacji publicznej),
- Urzędu Gminy Złotniki Kujawskie, w dniach 30 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, w dniach 9 października – 20 listopada 2025 r.,
- Urzędu Gminy Białe Błota, w dniach 26 września – 12 listopada 2025 r.,
- Urzędu Miasta Bydgoszczy, w dniach 29 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Gminy Osielesko, w dniach 25 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Gminy Dobrcz, w dniach 26 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Miasta i Gminy Pruszcz, w dniach 26 września – 30 października 2025 r.,

- Urzędu Gminy Bukowiec, w dniach 29 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Miejskiego w Świeciu, w dniach 29 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Gminy Jeżewo, w dniach 29 września – 30 października 2025 r.,
- Urzędu Gminy Warlubie, w dniach 29 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Miasta i Gminy Nowe, w dniach 29 września – 29 października 2025 r.,
- Urzędu Gminy Smętowo Graniczne, w dniach 29 września – 29 października 2025 r.,
- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, w dniach 27 września – 4 listopada 2025 r.

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

Następnie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, obwieszczeniem z dnia 25 listopada 2025 r., znak: WOO.420.271.2019.ADS.96, powiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego, a także o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń i/lub w Biuletynie Informacji Publicznej w: Urzędzie Gminy Złotniki Kujawskie, Urzędzie Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędzie Miasta i Gminy Pruszcz, Urzędzie Gminy Bukowiec, Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jeżewo, Urzędzie Gminy Warlubie, Urzędzie Miasta i Gminy Nowe, Urzędzie Gminy Smętowo Graniczne i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Strony postępowania nie wniosły uwag ani wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega m.in. na kompleksowej przebudowie odcinków linii kolejowych nr: 131 (C-E 65), 201, 240, 18, 208, 356, 215, 741 i 209, likwidacji odcinka linii kolejowej nr 745, budowie bocznicy paliw do Portu Lotniczego w Bydgoszczy i bocznicy kolejowej do zakładu Mondy w miejscowości Przechowo, budowie nowego odcinka linii kolejowej – łącznicy, będącej wydłużeniem linii kolejowej nr 240 do linii kolejowej nr 131, o długości około 1,1 km, a także budowie nowych odcinków dróg dojazdowych do projektowanych wiaduktów oraz drogi łączącej drogę wojewódzką nr 254 z drogą krajową nr 25.

Inwestycja zlokalizowana zostanie na terenie dwóch województw: kujawsko-pomorskiego (powiat inowrocławski: gmina Złotniki Kujawskie; powiat Miasto Bydgoszcz;

powiat bydgoski: gmina Nowa Wieś Wielka, gmina Białe Błota, gmina Osielsko, gmina Dobrcz; powiat świecki: gmina Pruszcz, gmina Bukowiec, gmina Świecie, gmina Jeżewo, gmina Warlubie, gmina Nowe) i pomorskiego (powiat starogardzki: gmina Smętowo Graniczne).

W granicach województwa kujawsko-pomorskiego projektem objęto linie kolejowe o długości około 181,401 km, a województwa pomorskiego – około 2,091 km.

Planowane prace będą realizowane głównie na terenie obecnie zajęтым przez funkcjonującą infrastrukturę kolejową. Przewiduje się konieczność trwałego wyjścia poza dotychczasowy obszar kolejowy, m.in. w związku z realizacją nowej łącznicy między linią nr 240 a linią nr 131, w rejonach budowy rozwiązań związanych z likwidacją przejazdów, tj. wiaduktów lub dróg objazdowych oraz budowy nowych torów na odcinku Złotniki Kujawskie – Nowa Wieś Wielka. Szacuje się, że całkowita powierzchnia przekształcenia terenu (trwałego i tymczasowego) w związku z realizacją zamierzenia wyniesie do 1245 ha, w tym około 628 ha to istniejący teren kolejowy.

Zamierzenie, ze względu na długość odcinków linii objętych opracowaniem, przebiegać będzie w sąsiedztwie różnorodnych terenów, w tym rolnych, leśnych i zabudowanych.

W ramach przedmiotowego zadania konieczne będzie dowiązanie się do projektów powiązanych – stacja Maksymilianowo (linie kolejowe nr 201 i 131), LCS Inowrocław (linie kolejowe nr 131 i 741) oraz LCS Tczew (linia kolejowa nr 131) poprzez wykonanie robót w obrębie regulacji torów i branż instalacyjnych, m.in.: sterowanie ruchem kolejowym, trakcja, telekomunikacja.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, realizowany będzie racjonalny wariant przedsięwzięcia najkorzystniejszy dla środowiska, a nie „wariant inwestorski”.

W ramach inwestycji wykonane zostaną prace pozwalające m.in. skrócić czas przejazdu, poprawić przepustowość linii oraz przywrócić odpowiedni stan obiektów inżynierskich. Obejmować one będą przebudowę nawierzchni, podtorza i odwodnienia, przebudowę niektórych obiektów inżynierskich oraz systemów telekomunikacyjnych, systemu sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej, energetyki nietrakcyjnej oraz elektroenergetyki. Ponadto, w ramach zamierzenia przewidziano likwidację większości przejazdów kolejowo-drogowych na linii nr 131 (pozostaną dwa przejazdy na stacji Nowa Wieś Wielka), nr 208 i nr 215 (pozostanie jeden przejazd za przystankiem osobowym Dąbrowy) i niektórych na linii nr 201, a następnie zastąpienie ich rozwiązaniami bezkolizyjnymi oraz budowę i/lub rozbudowę/przebudowę wybranych dróg, w związku

z likwidacją przejazdów kolejowo-drogowych, a także zmianą organizacji ruchu. W ramach inwestycji przebudowane zostaną istniejące perony oraz urządzenia obsługi pasażerskiej, place i rampy ładunkowe. W związku z realizacją przedsięwzięcia, usunięcia będą wymagać istniejące kolizje z infrastrukturą obcą oraz zajdzie konieczność rozbudowy niektórych dróg równoległych. Część obiektów kubaturowych zostanie przebudowana lub poddana rozbiórce, a część przeniesiona w inne lokalizacje; powstaną też nowe niezbędne obiekty.

Podczas prac budowlanych wykorzystywane będą normatywne ilości typowych materiałów budowlanych, w tym m.in.: drewno, cement, kruszywo naturalne, stal, geosyntetyki itp. Wystąpi również zapotrzebowanie na paliwa płynne i energię elektryczną.

Aktualny status linii kolejowych objętych opracowaniem jest następujący:

1. linia kolejowa nr 131 (C-E 65) Chorzów Batory – Tczew jest częścią tzw. magistrali węglowej i stanowi obecnie główne połączenie aglomeracji gdańskiej oraz portów morskich Gdańsk i Gdynia z zapleczem kraju dla przewozów wewnątrzkrajowych i tranzytowych. Linia znajduje się w międzynarodowego znaczenia ciągu transportowym wyznaczonym na podstawie europejskiej umowy o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz europejskiej umowy o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC),
2. linia kolejowa nr 131 należy do linii magistralnych. Jest to linia dwutorowa, zelektryfikowana, a jej koniec określono na km 497+912,
3. linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port jest częścią tzw. magistrali węglowej i stanowi obecnie alternatywę/objazd dla głównego szlaku towarowego do portu w Gdyni. W zakresie zadania jest to linia magistralna, znaczenia państwowego, zelektryfikowana, dwutorowa. Jest objęta umową AGTC i należy do kompleksowej sieci TEN-T, nie wchodzi natomiast w skład korytarzy transeuropejskich,
4. linia kolejowa nr 240 Świecie nad Wisłą – Terespol Pomorski jest linią znaczenia miejscowego, jednotorową, nieelektryfikowaną. Nie należy do kompleksowej sieci TEN-T ani nie jest objęta umową AGTC. Nie jest linią znaczenia państwowego,
5. linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła Główna jest linią pierwszorzędą, prawie w całości dwutorową (jednotorowa tylko w zakresie od km 0+313 do km 0+362), zelektryfikowaną. Nie należy do kompleksowej sieci TEN-T ani nie jest objęta umowami AGC i AGTC. Jest linią znaczenia państwowego,

6. linia kolejowa nr 356 jest w całości drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, normalnotorowa. Nie należy do kompleksowej sieci TEN-T ani nie jest objęta umową AGC i AGTC. Obecnie czynny jest jedynie wielkopolski odcinek linii między Poznaniem a miejscowością Gołańcz oraz Szubin – Bydgoszcz Główna (na tym odcinku linii kolejowej odbywa się wyłącznie ruch towarowy),
7. linia kolejowa nr 215 Laskowice Pomorskie – Bąk jest linią drugorzędną, jednotorową, niezelektryfikowaną. Nie należy do kompleksowej sieci TEN-T ani nie jest objęta umowami AGC i AGTC. Nie jest to linia znaczenia państwowego,
8. linia kolejowa nr 745 jest linią łączącą posterunek odgałęźny Czyżkówko (odchodzi od linii kolejowej nr 18) do stacji Bydgoszcz Główna. Linia przebiega w głównej mierze przez część towarową stacji Bydgoszcz Główna. Linia w całości jest zelektryfikowana, jednotorowa, znaczenia miejscowego. Nie należy do kompleksowej sieci TEN-T ani nie jest objęta umową AGC i AGTC,
9. linia kolejowa nr 208 Działdowo – Chojnice jest linią pierwszorzędną, jednotorową, prawie w całości niezelektryfikowaną (elektryfikacja tylko na odcinkach od km -0+214 do km 0+709 oraz od km 129+848 do km 131+460). Nie należy do kompleksowej sieci TEN-T ani nie jest objęta umowami AGC i AGTC. Jest to linia znaczenia państwowego w zakresie od km 77+355 do km 200+378,
10. linia kolejowa nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód jest linią drugorzędną, częściowo zelektryfikowana, jednotorową linią kolejową (od km 69+509 znaczenia państwowego) w województwie kujawsko-pomorskim. Ruch pasażerski i towarowy odbywa się głównie na odcinku Bydgoszcz – Chełmża,
11. linia kolejowa nr 741, łącząca posterunek odgałęźny Mimowola i stację Jaksice. Linia w całości jest dwutorowa i zelektryfikowana. Nie należy do kompleksowej sieci TEN-T ani nie jest objęta umowami AGC i AGTC. Obecnie projektuje się wydłużenie linii do stacji Złotniki Kujawskie.

Aktualnie na liniach kolejowych na analizowanych odcinkach, zlokalizowanych jest 16 stacji kolejowych i 7 przystanków osobowych. Wśród nich są obiekty z urządzeniami mechanicznymi scentralizowanymi z sygnalizacją świetlną, z urządzeniami elektrycznymi suwakowymi typu VES oraz z urządzeniami przekaźnikowymi. Wymiana sygnalizacji kształtowej na świetlną w urządzeniach mechanicznych oraz elektrycznych suwakowych miała miejsce około 50 lat temu. Średni wiek urządzeń w obiektach z urządzeniami przekaźnikowymi to około 40 lat. Od tego czasu urządzenia pracują bez remontów głównych i są mocno wyeksploatowane. Stan urządzeń, poza nielicznymi wyjątkami, jest dostateczny;

urządzenia w znacznej większości są przestarzałe; do niektórych typów urządzeń nie produkuje się już części zamiennych. Większa część szlaków została wyposażona w urządzenia samoczynnej blokady liniowej typu Eac, oddanej do eksploatacji w latach 1988-1990, na pozostałych szlakach znajdują się blokady półsamoczynne.

Wykaz stacji i przystanków osobowych w obrębie projektu przedstawia się następująco:

lp.	nr linii	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	lokalizacja (istniejący kilometr osi)
1.	131	Nowa Wieś Wielka	stacja	346+082
2.	131	Chmielniki Bydgoskie	przystanek osobowy	351+085
3.	131	Brzoza Bydgoska	stacja	354+516
4.	131	Trzciniec	stacja	362+520
5.	131	Bydgoszcz Błonie	przystanek osobowy	366+220
6.	131	Bydgoszcz Główna	stacja	370+310
7.	131	Rynkowo Wiadukt	przystanek osobowy	372+550
8.	131	Kotomierz	stacja	389+807
9.	131	Pruszcz Pomorski	stacja	397+344
10.	131	Parlin	stacja	403+691
11.	131	Terespol Pomorski	stacja	410+863
12.	131	Laskowice Pomorskie	stacja	422+552
13.	131/215	Dąbrowy	przystanek osobowy	426+210 linia kolejowa 131/ 3+679 linia kolejowa 215
14.	131	Warlubie	stacja	438+565
15.	131	Twarda Góra	stacja	449+586
16.	201	Nowa Wieś Wielka	stacja	0+000
17.	201	Bydgoszcz Emilianowo	stacja	10+077
18.	201	Bydgoszcz Wschód	stacja	21+346
19.	201	Bydgoszcz Leśna	przystanek osobowy i ładownia	24+178
20.	240	Terespol Pomorski	stacja	6+785

W ramach przedsięwzięcia obecnie funkcjonują następujące przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn:

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]
linia kolejowa 131				
1.	339+581	131	B	DW246, Gniewkówek, ul. Jęczmienna
2.	340+552	131	C	DG150109C, Dobrogościce-Rucewo
3.	341+626	131	B	DG150169C, Dobrogościce, ul. Czereśniowa
4.	344+021	131	B	DP1552C, Nowa Wieś Wielka, ul. Słoneczna
5.	346+047 346+089	131	-	dojścia do peronów na stacji Nowa Wieś Wielka

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]
6.	346+196	131/201	A	DP1548C, Nowa Wieś Wielka, Aleja Pokoju
7.	346+977	131	A	DK25, Nowa Wieś Wielka, ul. Bydgoska
8.	347+481	131	B	droga gminna, Nowa Wieś Wielka, ul. Kręta
9.	349+938	131	B	DG050705C, Prądocin-Kołaczkowo
10.	350+898	131	E	przejście
11.	350+632	131	C	Chmielniki (Prądocin)
12.	351+950	131	B	Nowa Wieś Wielka (droga polna)
13.	352+580	131	B	DG050769C, Nowa Wieś Wielka (droga polna)
14.	354+740	131	A	DW254, Brzoza, ul. Łabiszyńska
15.	354+529	131	-	dojście do peronu Brzoza Bydgoska
16.	355+632	131	A	DG050709C, Brzoza Bydgoska, ul. Leśna
17.	360+151	131	B	szlak pieszo-rowerowy, Bylica-Zielonka
18.	362+422	131	A	szlak Spacerowo –Rowerowy, Zielonka-Bielice
19.	364+020	131	F	Trzcinec – lotnisko
20.	376+383	131/201	A	DG050403C
21.	386+954	131	C	gminna
22.	387+925	131	B	DG050205C
23.	388+778	131	A	gminna
24.	389+769	131	-	przejście
25.	390+056	131	A	DK56
26.	391+760	131	C	DP1504C
27.	393+316	131	C	DP1270C
28.	394+684	131	B	DG031178C
29.	396+970	131	A	DP1266C
30.	397+372	131	-	przejście
31.	398+702	131	B	DG031114C
32.	399+285	131	B	DG031104C
33.	400+933	131	B	DG031103C
34.	402+453	131	A	DG030918C
35.	403+695	131	-	przejście
36.	403+781	131	A	DP1282C
37.	405+242	131	C	DG030915C
38.	405+859	131	B	DP1281C
39.	415+120	131	B	DP1242C
40.	416+239	131	C	DG031009C
41.	418+577	131	C	DP1246C
42.	420+503	131	A	DG030604C
43.	421+420	131	A	DW239
44.	422+420	131	-	przejście
45.	422+736	131	-	przejście
46.	425+119	131	A	DW272
47.	426+272	131	A	DP1215C
48.	437+386	131	B	DP1222C
49.	438+553	131	-	dojście do peronów
50.	438+631	131	-	dojście do peronów
51.	439+391	131	A	DW214 (ul. Starogardzka)
52.	440+762	131	B	DG030208C (ul. Wybudowanie za Torami)
53.	442+849	131	C	wewnętrzna
54.	446+365	131	C	DG030307C
55.	449+333	131	A	DP1206C
56.	449+634	131	-	dojście do peronów
57.	450+525	131	A	DG030308C
linia kolejowa 201				
58.	0+118	131/201	A	DP1548C, Nowa Wieś Wielka, Aleja Pokoju
59.	0+985	201	E	gminna, Nowa Wieś Wielka, ul. Leśna

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]
60.	1+876	201	D	DG050773C, Nowa Wieś Wielka, ul. Jodłowa
61.	2+379	201	D	Nowa Wieś Wielka-Dobromierz
62.	3+229	201	D	Dobromierz-Prądocin
63.	3+789	201	F	Prądocin, ul. Leśna
64.	4+345	201	D	Prądocin-Leszyce, droga pożarowa nr 25
65.	8+261	201	F	Brzoza-Prądocin-Nowa Wieś Wielka, droga pożarowa nr 17
66.	10+083	201	-	przejście dla pieszych
67.	16+300	201	E	droga wewnętrzna, przejście dla pieszych,
68.	20+279	201	A	Bydgoszcz, ul. Inwalidów
69.	22+247	201	A	Bydgoszcz, ul. Inwalidów
70.	25+580	201	F	droga wewnętrzna, Bydgoszcz, ul. Rekreacyjna
linia kolejowa 209				
71.	109+001	209	A	Bydgoszcz, ul. Konduktorska
linia kolejowa 240				
72.	2+564	240	A	DG031313C
73.	3+070	240	D	DP1286C
74.	3+827	240	D	DG031439C
linia kolejowa 18				
75.	151+970	18	A	Bydgoszcz, ul. Konduktorska
76.	152+025	18	A	Bydgoszcz, ul. Konduktorska/ul. Pod wiaduktem
77.	154+400	18	A	Bydgoszcz, ul. Inwalidów
78.	158+607	18	E	przejście
79.	162+641	18	A	Bydgoszcz, ul. Bronikowskiego
80.	163+053	18	A	Bydgoszcz, ul. Flisacka
linia kolejowa 356				
81.	122+661	356	D	Bydgoszcz, al. Ofiar Hitleryzmu

Aktualnie, na odcinku linii nr 131 objętym przedsięwzięciem znajdują się 134 obiekty inżynieryjne, w tym:

1. 14 wiaduktów drogowych,
2. 20 wiaduktów kolejowych (w tym 1 w ciągu linii kolejowej nr 240 nad linią kolejową nr 131),
3. 5 mostów kolejowych,
4. 2 kładki dla pieszych,
5. 6 przejść pod torami,
6. 83 przepusty, 3 ściany oporowe i 1 kolektor kanalizacji deszczowej,

Z kolei na analizowanym odcinku linii nr 201 znajdują się 33 obiekty inżynieryjne, w tym:

1. 13 wiaduktów drogowych,
2. 2 wiadukty tramwajowe (nad linią kolejową nr 201),
3. 9 wiaduktów kolejowych (w tym 2 nad linią kolejową nr 201),
4. 1 most kolejowy,
5. 2 kładki dla pieszych,

6. 5 przepustów,
7. 1 mur oporowy.

Trzy z wyżej wymienionych obiektów (1 wiadukt kolejowy, 1 kładka dla pieszych i 1 przepust) obejmują linie nr 131 i nr 201.

Na analizowanym odcinku linii nr 240 znajduje się 1 most kolejowy, 3 wiadukty kolejowe oraz 1 przepust; na odcinku linii nr 18 znajduje się 1 most, 2 mury oporowe i 1 przejście pod torami; na pozostałych odcinkach linii nr: 208, 215, 356, 745 brak jest obiektów inżynierskich.

Linia kolejowa nr 131 na całej długości zbudowana jest z szyn S-60, UIC60, S60 i 60E1, głównie surowych, ułożonych jako tor bezстыkowy na podkładach drewnianych i sprężonych. Szyny pochodzą z lat 1979-2005. Na tej linii tor o konstrukcji klasycznej występuje na krótkich odcinkach, głównie w rejonach głowic rozjazdowych. Zużycie pionowe szyn od 0 do 6 mm i boczne od 0 do 9 mm. Około 60% szyn wykazuje objawy zmęczenia spowodowane znacznym obciążeniem toru.

Obecnie brak jest odwodnienia na stacjach i przystankach kolejowych lub realizowane jest ono poprzez rowy boczne. Na szlaku występują rowy trawiaste jedno- lub dwustronne. Odwodnienie obiektów inżynierskich odbywa się powierzchniowo, z odprowadzeniem wód za przyczółki lub za pomocą rur spustowych.

Przy analizowanych odcinkach linii kolejowych znajduje się 45 obiektów budowlanych: na linii nr 131: 25 nastawni, 4 posterunki, 8 strażnic i 1 schronisko (część z tych obiektów położona jest jednocześnie przy liniach nr: 208, 215, 745, 356 i 18); na linii nr 201: 5 nastawni i 1 posterunek; na linii nr 240: 1 posterunek.

W zakresie branży torowej, prowadzone będą prace na odcinkach następujących linii kolejowych:

1. linia kolejowa nr 131 (C-E 65) o długości około 109,128 km (projektowanej około 109,128 km) w km około 339+000 – 452+885, z wyłączeniem km około 377+920 – 383+049 (w km projektowanym około 339+000 – 377+862 oraz około 382+619 – 452+885); przy czym w km projektowanym około 377+450 – 377+862 oraz w km projektowanym około 382+619 – 383+049 planuje się jedynie prace polegające na regulacji toru,
2. linia kolejowa nr 201 o długości około 33,125 km (projektowanej około 35,874 km) w km około -1+395 – 31+730 (km projektowanym około -4+144 – 31+730); przy czym w km projektowanym około 31+349 – 31+730 planuje się jedynie prace polegające na regulacji toru,

3. linia kolejowa nr 240 o długości około 7,489 km (projektowanej około 7,489 km) w km około 1+680 – 8+356 (km projektowanym około 1+646 – 8+022) oraz projektowana nowa łącznica – wydłużenie linii kolejowej nr 240 do linii kolejowej nr 131 (km projektowany około 0+000 – 1+113),
 4. linia kolejowa nr 18 o długości około 9,258 km (projektowanej około 9,244 km) w km około 151+500 – 163+166, z wyłączeniem km około 155+237 – 157+645 (km projektowanym około 151+500 – 155+220 i około 157+639 – 163+163); przy czym w km projektowanym około 161+190 – 162+324 planuje się jedynie prace polegające na regulacji toru,
 5. linia kolejowa nr 208 o długości około 4,34 km (projektowanej około 4,43 km) w km około 128+575 – 133+015 (km projektowany około 128+570 – 133+000),
 6. linia kolejowa nr 356 o długości około 5,654 km (projektowanej około 1,972 km) w km około 122+300 – 127+954 (km projektowanym około 122+300 – 124+272),
 7. linia kolejowa nr 215 o długości około 5,033 km (projektowanym około 5,017 km) w km ok. -0+627 – 4+406 (km projektowany około -0+622 – 4+395),
 8. linia kolejowa nr 745 o długości około 2,054 km w km około 0+550 – 2+604: projektowana likwidacja odcinka,
 9. linia kolejowa nr 741 o długości projektowanej około 7,697 km w km projektowanym około 15+563 – 23+260,
 10. linia kolejowa nr 209 o długości około 0,907 km (projektowanej około 1,656 km) w km około 107+680 – 108+190 oraz 108+724 – 109+121 (km projektowany około 107+680 – 108+190 oraz 108+724 – 109+ 870),
 11. bocznica paliw (na Port Lotniczy Bydgoszcz) o długości około 0,745 km (projektowanej około 0,432 km) w km około 0+000 – 0+745 (km projektowany około 0+ 313 – 0+745),
 12. bocznica kolejowa do zakładu Mondi o długości około 554 m (projektowanej około 563 m) w km około 0+000 – 0+554 (projektowany około 0+000 – 0+563).
- Łączna długość linii kolejowych, na których planowane są prace torowe wynosi około 183,492 km.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu osiągnięcie następujących parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych, zgodnych z przyjętą kategorią linii:

1. linia kolejowa nr 131:
 - a) kategoria linii: magistralna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 200 km/h,

- c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 120 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
 - e) długość użyteczna peronów: 200 – 400 m,
 - f) wysokość peronów: 0,76 m,
 - g) długość pociągów: 780 m,
2. linia kolejowa nr 201:
- a) kategoria linii: magistralna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 120 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 100 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
 - e) długość użyteczna peronów: 200 m,
 - f) wysokość peronów: 0,76 m,
 - g) długość pociągów: 780 m,
3. linia kolejowa nr 240:
- a) kategoria linii: znaczenia miejscowego,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania – wjazd od strony Terespoła – podg. Konopat: 100 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania – nowa łącznica Kozłowo – Konopat: 100 km/h,
 - d) prędkość maksymalna do projektowania – Konopat – Świecie: 100 km/h,
 - e) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
 - f) długość użyteczna peronów: 150 m,
 - g) wysokość peronów: 0,76 m,
 - h) długość pociągów: 780 m,
4. linia kolejowa nr 208:
- a) kategoria linii: pierwszorzędna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 120 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 80 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
5. linia kolejowa nr 215:
- a) kategoria linii: drugorzędna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 120 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 80 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,

6. linia kolejowa nr 745:
 - a) kategoria linii: znaczenia miejscowego,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 100 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 80 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
7. linia kolejowa nr 356:
 - a) kategoria linii: drugorzędna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 160 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 120 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
8. linia kolejowa nr 18:
 - a) kategoria linii: pierwszorzędna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 160 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 120 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
 - e) długość użyteczna peronów: 200 m,
 - f) wysokość peronów: 0,76 m,
 - g) długość pociągów: 750 m,
9. linia kolejowa nr 209:
 - a) kategoria linii: pierwszorzędna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 100 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 80 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN,
10. linia kolejowa nr 741:
 - a) kategoria linii: pierwszorzędna,
 - b) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów pasażerskich: 160 km/h,
 - c) prędkość maksymalna do projektowania dla pociągów towarowych: 120 km/h,
 - d) wymagane dopuszczalne obciążenia na oś: 221 kN.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje m.in. prace w branży torowej; wzmocnienie podtorza; drogowej; obejmujące perony i małą architekturę; obiekty inżynieryjne; budynki służące prowadzeniu ruchu kolejowego; sieć trakcyjną; linie potrzeb nietrakcyjnych; elektroenergetykę nietrakcyjną; urządzenia SRK (sterowania ruchem kolejowym); telekomunikacyjnej i wodno-kanalizacyjnej, w tym dla poszczególnych linii kolejowych m.in.:

1. linia kolejowa nr 131:
 - a) budowa odwodnienia około 35 m od km około 338+972,
 - b) usunięcie kolizji sieci teletechnicznych około 15 m od km około 338+981,
 - c) budowa sieci trakcyjnej na długości około 1237 m w km około 377+463 – 378+700,
 - d) budowa sieci telekomunikacyjnej oraz usunięcie kolizji sieci teletechnicznych od km około 382+273 na długości około 776 m,
 - e) budowa sieci telekomunikacyjnej na odcinku od km około 452+885 do km 452+892 (około 7 m),
 - f) budowa sieci trakcyjnej od km około 382+710 na długości około 339 m,
 - g) budowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym od km około 382+820 na długości około 229 m,
2. linia kolejowa nr 240:
 - a) usunięcie kolizji sieci elektroenergetycznych na długości około 55 m w kierunku granicy przedsięwzięcia,
 - b) budowa sieci telekomunikacyjnej oraz usunięcie kolizji sieci teletechnicznych na długości około 16 m w kierunku granicy przedsięwzięcia,
 - c) budowa sieci trakcyjnej na długości około 32 m w kierunku granicy przedsięwzięcia,
 - d) budowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym na długości około 7 m w kierunku granicy przedsięwzięcia,
 - e) budowa dojścia do peronu na długości około 37 m w kierunku granicy przedsięwzięcia,
3. linia kolejowa nr 18:
 - a) budowa urządzeń SRK na długości około 30 m za km 163+137,
 - b) budowa urządzeń SRK na długości około 180 m przed km 162+344,
 - c) budowa urządzeń SRK na długości około 200 m za km 161+190,
 - d) budowa urządzeń SRK na długości około 280 m przed km 157+639,
 - e) budowa urządzeń SRK na długości około 900 m przed km 151+500,
 - f) prace w branży SRK prowadzone w km około: 150+580 – 157+400, 162+110 – 164+470, 163+137 – 163+163,
4. linia kolejowa nr 208:
 - a) budowa urządzeń SRK poza zakresem torowym na odcinkach od km około 127+700 do km 128+575 oraz od km około 133+000 do km 133+870,

- b) usunięcie kolizji sieci teletechnicznych poza zakresem torowym od km około 128+390,
5. linia kolejowa nr 215: budowa sieci trakcyjnej poza zakresem torowym do km 4+425,
 6. linia kolejowa nr 745: przekształcenie w szereg torów stacyjnych bez określonego kilometraża,
 7. linia kolejowa nr 741: budowa odwodnienia w km około 15+530 – 15+653,
 8. linia kolejowa nr 209: budowa urządzeń SRK od km około 108+190 do 108+750,
 9. bocznica paliw (na Port Lotniczy Bydgoszcz): budowa urządzeń SRK około 190 m za km 0+431,
 10. bocznica kolejowa do zakładu Mondi: budowa urządzeń SRK około 50 m do km około 0+605.

W ramach zadania przewiduje się wykonanie prac nawierzchniowych na całej długości przebudowywanego odcinka linii kolejowej nr 131, polegające na kompleksowej wymianie nawierzchni torowej.

Szlak Złotniki Kujawskie – Nowa Wieś Wielka (od początku opracowania w km 339+000) zaprojektowano jako czterotorowy: 2 tory linii kolejowej 131 oraz 2 tory linii kolejowej 741, znajdujące się po obu stronach torów linii kolejowej 131, włączające się w tory stacyjne stacji Nowa Wieś Wielka.

Dla torów szlakowych linii kolejowej 131 przyjęto standard konstrukcyjny nawierzchni 0.1: szyny UIC60 (60E1), podkłady PS-93/PS-94 w rozstawie co 0,6 m, przytwierdzenia typu SB, W14, podsypka tłuczniowa, grubości minimum 0,35 m pod podkładem.

W obrębie stacji Nowa Wieś Wielka zakłada się sześć torów głównych zasadniczych, będących przedłużeniem torów szlakowych. Ponadto, projektuje się 6 torów głównych dodatkowych, jeden tor boczny oraz jeden tor ładunkowy. W grupie torów dodatkowych linii 131 (tory przyperonowe) projektuje się połączenia rozjazdowe z prędkością jazdy pociągów na kierunek zwrotny 100 km/h, natomiast w grupie torów linii nr 201 z prędkością 60 km/h. Dla zabezpieczenia torów głównych zasadniczych przed niezamierzonym wjazdem pociągu, projektuje się żeberka ochronne. Wyjazd ze stacji w kierunku stacji Brzoza Bydgoska projektuje się z prędkością 160 km/h, z pozostawieniem dwóch istniejących przejazdów w poziomie szyn.

W odniesieniu do torów szlakowych linii kolejowej nr 201 przewiduje się regulację istniejących torów w planie oraz profilu, natomiast dla torów stacyjnych oraz odcinków w km 0+922 – 1+305 i km 3+601 – 4+283 projektuje się zabudowę nowej nawierzchni

torowej. Tory projektuje się jako bezстыkowe.

W przypadku torów linii kolejowych nr 208 i nr 215 zakłada się wymianę nawierzchni na: szyny 60E1 na podkładach strunobetonowych Ps-93/Ps-94 z przytwierdzeniem sprężystym, ułożone na podsypce tłuczniowej minimum 35 cm. Projektuje się również wzmocnienie istniejącego podtorza poprzez zabudowę warstwy ochronnej oraz roboty odwodnieniowe – wykonanie drenaży i drenokolektorów oraz rowów bocznych w obrębie stacji Laskowice Pomorskie, a także na odcinkach przyległych do stacji. Ze względu na przewidziane duże prace modernizacyjne stacji, tory linii kolejowych nr 208 i nr 215 będą przebiegać w nowym położeniu w planie i w profilu. Dodatkowo na stacji Laskowice Pomorskie przewiduje się zabudowę krawędzi peronowych przy torach linii kolejowej 208 (tor stacyjny nr 9) i linii kolejowej nr 215 (tor stacyjny nr 4). Na przystanku osobowym Dąbrowy (szlak Laskowice Pomorskie – Warlubie) między torem nr 2 linii kolejowej nr 131 a torem linii kolejowej nr 215 przewiduje się zabudowę peronu wyspowego.

Przewidywany zakres prac na odcinkach linii kolejowych nr: 18, 209, 365 oraz 745 jest taki sam jak dla linii kolejowej nr 131, tj. zmiana geometrii w planie i profilu, nawierzchni oraz odwodnienia układu torowego. Przewiduje się szyny typu 60E1, na podkładach strunobetonowych PS-93/94, na podsypce tłuczniowej minimum 35 cm. Zakłada się prace na odcinku linii kolejowej nr 18 przebiegającym przez stację Bydgoszcz Główna i podg. Czyżkówko, linii kolejowej nr 356 w km od 122+500 do km 125+020 oraz na całym odcinku linii kolejowej nr 745.

W ciągu linii kolejowej nr 131 przewiduje się likwidację większości przejazdów w poziomie szyn i zastąpienie ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi w postaci wiaduktów kolejowych oraz wiaduktów drogowych. W związku z powyższym, konieczna będzie również budowa, rozbudowa oraz przebudowa wybranych dróg równoległych i poprzecznych, w tym budowa drogi (klasy G) łączącej drogę wojewódzką nr 254 z drogą krajową nr 25, na długości około 1,7 km w okolicach miejscowości Brzoza, gmina Nowa Wieś Wielka, powiat bydgoski, województwo kujawsko-pomorskie.

W ciągu linii kolejowej nr 201 zakłada się prace związane z przebudową istniejących przejazdów i zmianą ich kategorii.

W ciągu linii kolejowej nr 240 przewiduje się prace związane z przebudową istniejących przejazdów i zmianą ich kategorii. W związku z planowaną budową nowej łącznicy linii kolejowej nr 240 i nr 131, planuje się również przebudowę drogi wojewódzkiej nr 240 na długości około 180 m.

W poniższej tabeli przedstawiono lokalizację przejazdów i skrzyżowań

dwupoziomowych drogowo-kolejowych wraz z opisem zakresu planowanych prac:

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
1.	339+581	131	B	wiadukt kolejowy	DW246, Gniewkówiec, ul. Jęczmienna	Przewiduje się likwidację istniejącego przejazdu w poziomie szyn oraz budowę wiaduktu kolejowego w km 339+574. Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 7 m (droga klasy G, prędkość projektowa 50 km/h) oraz budowę jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego. Z racji likwidacji przejazdu w km 340+552 przewidziano do utwardzenia drogę gminną stanowiącą połączenie pomiędzy sąsiednimi przejazdami (nawierzchnia bitumiczna

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						o szerokości 5 m).
2.	340+552	131	C	likwidacja przejazdu	DG150109C, Dobrogościce- Rucewo	Przewiduje się likwidację przejazdu.
3.	341+626	131	B	wiadukt kolejowy	DG150169C, Dobrogościce, ul. Czereśniowa	Przewiduje się likwidację istniejącego przejazdu w poziomie szyn oraz budowę wiaduktu kolejowego w km 341+590. Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 5,5 m (droga klasy L, prędkość projektowa 40 km/h) oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego (jednostronnie). Z racji likwidacji przejazdu w km 340+552 przewidziano do utwardzenia fragment drogi gminnej stanowiącej połączenie pomiędzy przejazdami

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						(nawierzchnia bitumiczna o szerokości 5 m).
4.	344+021	131	B	wiadukt drogowy	DP1552C, Nowa Wieś Wielka, ul. Słoneczna	Przewiduje się likwidację istniejącego przejazdu w poziomie szyn oraz budowę wiaduktu drogowego w km 344+008. Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 6 m (droga klasy Z, prędkość projektowa 40 km/h) oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego (jednostronnie). W związku z likwidacją wiaduktów kolejowych w km 342+925 oraz w km 343+475 przewidziano do utwardzenia drogę gminną zapewniającą dojazd do projektowanego

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						obiektu – nawierzchnia twarda nieulepszona o szerokości 3,5 m (droga klasy D, prędkość projektowa 30 km/h).
5.	346+047, 346+089	131	-	-	-	Przewiduje się likwidację dojeżdż do peronów.
6.	346+196/ 0+121	131/201	A	A	DP1548C Nowa Wieś Wielka, Aleja Pokoju	Przewiduje się przebudowę przejazdu kolejowego. Zabudowa urządzeń dla kat. A. Projektuje się jezdnie bitumiczną o szerokości 6 m (droga klasy Z, prędkość projektowa 40 km/h). Budowa chodnika jednostronnie oraz budowa ciągu pieszo-rowerowego jednostronnie. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym pasie terenu

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						kolejowego. Dostosowanie pochylenia podłużnego na dojazdach do przejazdu do obowiązujących przepisów prawnych. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej. Z uwagi na lokalizację przejścia pod torami oraz ekranów akustycznych projektuje się również przebudowę ul. Dworcowej (szerokość 5 m, nawierzchnia brukowa).
7.	346+977	131	A	A	DK25 Nowa Wieś	Przewiduje się przebudowę

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
					Wielka, ul. Bydgoska	przejazdu kolejowego. Zabudowa urządzeń dla kat. A. Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 8 m (droga klasy GP, prędkość projektowa 60 km/h) oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego jednostronnie. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym pasie terenu kolejowego. Dostosowanie pochylenia podłużnego na dojazdach do przejazdu do obowiązujących przepisów prawnych. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej.
8.	347+481	131	B	-	droga gminna, Nowa Wieś Wielka, ul. Kręta	Przewiduje się likwidację przejazdu oraz budowę drogi gminnej zapewniającej dojazd do przejazdu w km 346+977. Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 5 m (droga klasy D, prędkość projektowa 30 km/h).
9.	349+938	131	B	wiadukt drogowy	DG050705C Prądocin-Kołaczkowo	Przewiduje się likwidację istniejącego przejazdu w poziomie szyn oraz budowę wiaduktu drogowego w km 349+875. Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 5,5 m (droga klasy L, prędkość projektowa

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						40 km/h) oraz budowę chodnika (jednostronnie), a także dwóch fragmentów dróg o nawierzchni bitumicznej i szerokości 5 m stanowiących powiązanie układu drogowego ze stanem istniejącym.
10.	350+632	131	C	-	Chmielniki (Prądocin)	Przewiduje się likwidację przejazdu oraz budowę drogi równoległej o szerokości 3,5 m – zapewnienie dojazdu do obiektów w km 349+875 oraz 353+833 (nawierzchnia twarda nieulepszona).
11.	350+898	131	E	-	-	Przewiduje się likwidację przejścia.
12.	351+950	131	B	-	Nowa Wieś Wielka (droga polna)	Przewiduje się likwidację przejazdu oraz budowę drogi równoległej

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						o szerokości 3,5 m – zapewnienie dojazdu do obiektów w km 349+875 oraz 353+833 (nawierzchnia twarda nieulepszona).
13.	352+580	131	B	-	DG050769C Nowa Wieś Wielka (droga polna)	Przewiduje się likwidację przejazdu oraz budowę drogi równoległej o szerokości 3,5 m – zapewnienie dojazdu do obiektów w km 349+875 oraz 353+833 (nawierzchnia twarda nieulepszona).
14.	354+529	131	-	-	-	Przewiduje się likwidację przejścia.
15.	354+740	131	A	wiadukt drogowy	DW254, Brzoza, ul. Łabiszyńska	Przewiduje się likwidację przejazdu w istniejącej lokalizacji oraz budowę wiaduktu drogowego w km 353+833.

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						Planuje się przebudowę przyległego układu komunikacyjnego – budowę drogi łączącej DW254 z DK25, budowę ronda na skrzyżowaniu DW254, budowę ronda na skrzyżowaniu DW254 z ul. Powstańców Wielkopolskich oraz dowiązanie projektowanego układu do drogi ekspresowej nr 25 (będącej w opracowaniu przez GDDKiA). W km 354+740 przewiduje się przebudowę drogi krajowej nr 25 – projektuje się likwidację prawoskrętu, budowę chodnika

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						jednostronnie oraz budowę zatoki autobusowej. W związku z likwidacją przejazdu przewiduje się również przebudowę drogi wojewódzkiej nr 254 – budowa zawrotki oraz chodnika dwustronnie i ciągu pieszo-rowerowego jednostronnie (droga klasy L, prędkość projektowa 40 km/h).
16.	355+632	131	A	wiadukt kolejowy	DG050709C Brzoza Bydgoska, ul. Leśna	Przewiduje się likwidację istniejącego przejazdu drogowego w poziomie szyn oraz budowę przejścia pieszo-rowerowego pod torami w km 355+617.
17.	360+151	131	B	likwidacja przejazdu	szlak pieszo-rowerowy Bylica-	Przewiduje się likwidację

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
					Zielonka	przejazdu.
18.	362+422	131	A	wiadukt kolejowy	szlak spacerowo-rowerowy Zielonka-Bielice	Przewiduje się likwidację istniejącego przejazdu w poziomie szyn oraz budowę wiaduktu kolejowego w km 362+234. Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 5 m (droga klasy D, prędkość projektowa 30 km/h) oraz budowę chodnika (jednostronnie). Planuje się przebudowę skrzyżowania z drogą gminną oraz zmianę przebiegu drogi pożarowej nr 8.
19.	364+020	131	F	likwidacja przejścia	Trzciniec – lotnisko	Przewiduje się likwidację przejazdu.
20.	367+538	131	wiadukt kolejowy	wiadukt kolejowy	Bydgoszcz, ul. Nakielska	Przewiduje się rozbiórkę

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						istniejącego wiaduktu i budowę nowego w km 367+509 oraz dostosowanie układu drogowego w taki sposób, aby możliwe było zapewnienie ciągłości ruchu samochodowego oraz pieszego w śladzie nowego obiektu. Projektuje się rozwiązanie tymczasowe, stanowiące powiązanie projektowanego wiaduktu kolejowego ze stanem istniejącym ul. Nakielskiej, przewidziane do funkcjonowania wyłącznie do czasu wykonania przez Miasto Bydgoszcz przebudowy ul. Nakielskiej,

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						zgodnie z opracowywaną przez nie dokumentacją projektową. Dla rozwiązania tymczasowego ujętego w niniejszym projekcie przewiduje się budowę jezdni bitumicznej o szerokości 7 m, z korektą przebiegu istniejących chodników oraz jezdniami zapewniającymi dojazd do sąsiednich nieruchomości.
21.	367+738	131	most kolejowy	wiadukt kolejowy	Stary Kanał Bydgoski	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego mostu i budowę nowego w km 367+708 oraz dostosowanie ciągów pieszo-rowerowych przechodzących pod nowym

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						obiektem do istniejącego układu.
22.	368+531	131	wiadukt kolejowy	przejście pod torami	Bydgoszcz, ul. Nadrzeczna	Przewiduje się przebudowę ul. Nadrzecznej w Bydgoszczy. Projektuje się jezdnię o nawierzchni z kostki betonowej, szerokości 5 m (droga klasy D, prędkość projektowa 30 km/h) oraz budowę chodnika (jednostronnie) stanowiącego dojście do przejścia pod torami w ciągu likwidowanej ul. Młyńskiej.
23.	369+777	131/18	most kolejowy	most kolejowy	rzeka Brda	Przewiduje się prace związane z remontem i rozbudową istniejących obiektów oraz

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						budowę nowego obiektu w km 369+722 oraz przebudowę istniejących chodników na długości dojść do obiektu.
24.	-	tory odstawcze	D	D	Bydgoszcz ul. Zaświat	Z uwagi na zmianę przebiegu torów odstawczych przewiduje się likwidację przejazdu w istniejącej lokalizacji oraz budowę nowego.
25.	-	tory bocznicowe PESA	-	-	Bydgoszcz ul. Ludwikowo (wewnętrzna)	Z uwagi na rozbudowę układu torowego przewiduje się likwidację przejazdu w istniejącej lokalizacji oraz budowę nowego wraz z przebudową drogi wewnętrznej.
26.	373,651/27,282	131/201	wiadukt kolejowy	wiadukt kolejowy	DG200796C, Bydgoszcz ul. Rekreacyjna	Przewiduje się remont istniejącego obiektu. Projektuje

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						się jezdnię bitumiczną o szerokości 5 m (droga klasy D, która będzie przebiegać pod nowoprojektowanym wiaduktem kolejowym, prędkość projektowa 30 km/h), wymianę nawierzchni drogowej oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego (jednostronnie). Ciąg pieszo-rowerowy będzie przeprowadzony pod istniejącym wiaduktem kolejowym.
27.	374,700/28,331	131/201	kładka dla pieszych	wiadukt kolejowy	droga gminna Bydgoszcz, ul. Jeździecka	Przewiduje się likwidację istniejącego obiektu oraz budowę wiaduktu drogowego w km 28+331. Projektuje się jezdnię bitumiczną

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						o szerokości 6 m (droga klasy Z, prędkość projektowa 40 km/h) oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego (jednostronnie).
28.	376,383/30,014	131/201	A	likwidacja przejazdu	DG50003C, Niemcz – Smukała	Przewiduje się likwidację przejazdu.
29.	386+954	131	C	wiadukt kolejowy	gminna	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą gminną w km 386+914. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi gminnej o planowanej szerokości podstawowej 5 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem jednostronnego pobocza gruntowego o szerokości 0,75 m oraz ciągu pieszo-

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						rowerowego o nawierzchni asfaltowej i szerokości 2,5 m.
30.	387+925	131	B	wiadukt drogowy	050205C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w km 387+947. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi gminnej o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem pobocza gruntowego o szerokości 0,75 m oraz jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni asfaltowej i szerokości 2,5 m. Projektuje się także budowę drogi równoległej w celu skomunikowania

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						posesji pozbawionych dostępu do drogi publicznej.
31.	388+778	131	A	-	gminna	Likwidacja przejazdu. Projektuje się budowę dojazdu do torów odstawczych wraz z placem do zawracania.
32.	389+769	131	-	-	przejście	Likwidacja przejścia.
33.	390+056	131	A	wiadukt kolejowy	DK56	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego w km 390+054 z prowadzeniem drogi półtunelem pod linią kolejową. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi krajowej o planowanej szerokości 7 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z przebudową

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						i rozbudową układu komunikacyjnego w miejscowości Kotomierz w zakresie dróg, chodników oraz ścieżek rowerowych.
34.	391+760	131	C	wiadukt drogowy	DP1504C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w km 391+833. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi powiatowej o planowanej szerokości 7 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem pobocza gruntowego o szerokości 1 m oraz jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni asfaltowej i szerokości 2,5 m.

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
35.	393+316	131	C	-	DP1270C	Likwidacja przejazdu.
36.	394+684	131	B	wiadukt drogowy	DG031178C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w km 394+680. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi gminnej o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem pobocza gruntowego o szerokości 0,75 m i jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni asfaltowej i szerokości 2,5 m. Projektuje się także budowę dróg dojazdowych w celu skomunikowania posesji pozbawionych

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						dostępu do drogi publicznej.
37.	396+970	131	A	wiadukt kolejowy	DP1266C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą powiatową w km 396+966. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi powiatowej o szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem chodnika o szerokości 2 m oraz ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3 m. Dodatkowo projektuje się przebudowę i rozbudowę układu komunikacyjnego w miejscowości Pruszcz wraz z budową

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						nowej drogi w ciągu ul. Dworcowej do ul. Równej o długości około 1,2 km, budowę drogi dojazdowej do planowanego przez Gminę parkingu przy stacji o długości około 150 m oraz budowę drogi dojazdowej do torów odstawczych wraz z placem do zawracania o długości około 120 m.
38.	397+372	131	-	-	przejście	Likwidacja przejścia.
39.	398+702	131	B	wiadukt drogowy	DG031114C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w km 398+641. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi gminnej

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem pobocza gruntowego o szerokości 0,75 m oraz jednostronnego chodnika o szerokości 2 m. Dodatkowo projektuje się drogę równoległą do likwidowanego przejazdu w km 399+285.
40.	399+285	131	B	-	DG031104C	Likwidacja przejazdu.
41.	400+933	131	B	-	DG031103C	Likwidacja, rozbudowa istniejącej drogi gminnej łączącej miejscowości Różanna i Gołuszyce. Droga posiadać będzie jezdnię o nawierzchni asfaltowej i szerokości 5 m oraz pobocza gruntowe

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						o szerokości 0,75 m. Na długości przebudowy przewidziano również przebudowę zjazdów na pola oraz posesje.
42.	402+453	131	A	-	DG030918C	Likwidacja, przebudowa istniejącej drogi gminnej łączącej miejscowości Różanna i Gołuszyce. Droga posiadać będzie jezdnię o nawierzchni asfaltowej i szerokości 5 m oraz pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m. Na długości przebudowy przewidziano również przebudowę zjazdów na pola oraz posesje.
43.	403+695	131	-	-	przejście	Likwidacja przejścia.
44.	403+781	131	A	wiadukt kolejowy	DP1282C	Przewiduje się likwidację przejazdu

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						i budowę nowego wiaduktu drogowego nad drogą gminną w km 403+885. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi powiatowej o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z budową skrzyżowania typu rondo. Planuje się także rozbudowę drogi równoległej w związku z kolizją z projektowaną infrastrukturą.
45.	405+242	131	C	-	DG030915C	Likwidacja przejazdu.
46.	405+859	131	B	wiadukt drogowy	DP1281C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w km 405+850. Projektuje się rozbudowę

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						istniejącej drogi powiatowej o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem pobocza gruntowego oraz jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3 m. Dodatkowo projektuje się drogę równoległą do linii kolejowej do km 405+242.
47.	411+230	131	-	wiadukt kolejowy	DP1291C i DP1293C	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu kolejowego w km 411+219 nad drogą powiatową. Projektuje się rozbudowę drogi o planowanej szerokości 6,5-7 m oraz nawierzchni

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						asfaltowej wraz z wykonaniem chodnika.
48.	415+120	131	B	wiadukt drogowy	DP1242C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w km 415+085. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi powiatowej o planowanej szerokości 7 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem obustronnych poboczy gruntowych oraz budowę dróg dojazdowych do obsługi nieruchomości.
49.	416+239	131	C	wiadukt kolejowy	DG031009C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą gminną w km 416+222.

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi gminnej o planowanej szerokości jezdni 5 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem obustronnych poboczy oraz budowę dróg dojazdowych do obsługi nieruchomości.
50.	418+577	131	C	wiadukt kolejowy	DP1246C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą powiatową w km 418+561. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi powiatowej o planowanej szerokości 7 m oraz nawierzchni

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						asfaltowej wraz z wykonaniem obustronnych poboczy gruntowych oraz budowę dróg dojazdowych do obsługi nieruchomości.
51.	420+503	131	A	-	DG030604C	Likwidacja przejazdu.
52.	421+420	131	A	wiadukt drogowy	DW272	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w km 421+012. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi wojewódzkiej o planowanej szerokości podstawowej 7 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem drogi dla pieszych i rowerów oraz chodników. Dodatkowo planuje się budowę drogi

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						równoległej od likwidowanego przejazdu w km 420+503 (strona zachodnia) oraz drogę dojazdową do projektowanego placu ładunkowego i budynku nastawni po stronie wschodniej.
53.	422+420	131	-	-	przejście	Likwidacja przejścia.
54.	422+736	131	-	-	przejście	Likwidacja przejścia.
55.	423+105	131	-	wiadukt kolejowy	gminna	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu kolejowego w km 423+084 nad drogą gminną. Projektuje się rozbudowę drogi o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						chodnika. Planuje się również przebudowę istniejącej drogi równoległej na odcinku od km około 422+730 do przedmiotowego wiaduktu kolejowego.
56.	425+119	131	A	wiadukt kolejowy	DW272	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą wojewódzką w km 425+090. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości 7 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem chodników oraz budowę drogi dojazdowej do obsługi

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						nieruchomości.
57.	426+272	131	A	wiadukt kolejowy	DP1215C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą powiatową w km 426+253. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem drogi dla pieszych i rowerów oraz chodników. Planuje się również przebudowę drogi gminnej jako skrzyżowanie dwupoziomowe nad rozbudowywaną drogą powiatową. Podstawowa szerokość jezdni asfaltowej wynosi 6 m.

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
58.	432+128	131	-	wiadukt drogowy	DP1216C	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej
59.	433+320	131	-	wiadukt drogowy	-	Budowa nowego obiektu
60.	433+535	131	-	most kolejowy		Remont istniejącego obiektu
61.	433+759	131	-	wiadukt kolejowy	-	Budowa nowego obiektu
62.	434+361	131	-	wiadukt drogowy	droga leśna wewnętrzna	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu drogowego w ciągu drogi leśnej. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości 3,5 m

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						oraz nawierzchni asfaltowej.
63.	436+300	131	-	-	autostrada A1	Brak prac.
64.	436+636	131	-	wiadukt drogowy	DP1224C	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej. Projektuje się i budowę drogi równoległej do linii kolejowej 131 zapewniającą dojazd do działek ewidencyjnych.
65.	437+386	131	B	-	DP1222C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę dróg równoległych do linii kolejowej 131 zapewniających dojazd do działek ewidencyjnych.
66.	438+000	131	-	-	DP1222C	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego wiaduktu drogowego.

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
67.	438+553	131	-	-	-	Likwidacja dojścia do peronów w poziomie linii kolejowej 131.
68.	438+608	131		przejście pod torami		Budowa nowego obiektu.
69.	438+631	131	-	-	-	Likwidacja dojścia do peronów w poziomie linii kolejowej 131.
70.	439+386	131	A	wiadukt kolejowy	DW214 (ul. Starogardzka)	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą wojewódzką. Projektuje się przebudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości jezdni 7 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem ścieżki pieszko-rowerowej o szerokości 2,5 m.
71.	440+762	131	B	-	DG030208C	Przewiduje się

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
					(ul. Wybudowanie za Torami)	likwidację przejazdu i budowę dróg równoległych do linii kolejowej 131 zapewniających dojazd do działek ewidencyjnych.
72.	442+849	131	C	-	wewnętrzna	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę placów do zawracania
73.	443+904	131	-	wiadukt drogowy	DP1205C	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej.
74.	446+372	131	C	wiadukt kolejowy	DG030307C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu kolejowego

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						nad drogą gminną. Projektuje się przebudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości jezdni 5,5 m oraz nawierzchni asfaltowej.
75.	448+000	131	-	-	wewnętrzna	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego wiaduktu drogowego.
76.	449+333	131	A	wiadukt drogowy	DP1206C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową 131. Projektuje się przebudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości jezdni 6 m oraz nawierzchni asfaltowej.
77.	449+337	131	-	przejście pod torami	-	Budowa nowego obiektu.
78.	449+535	131	-	wiadukt	-	Budowa nowego

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
				Drogowy		obiektu.
79.	449+634	131	-	-	-	Likwidacja dojścia do peronów w poziomie linii kolejowej 131.
80.	449+765	131		przejście pod torami		Budowa nowego obiektu.
81.	450+525	131	A	-	DG030308C	Przewiduje się likwidację przejazdu i budowę dróg równoległych do linii kolejowej 131 zapewniających dojazd do działek ewidencyjnych.
82.	452+744	131	-	wiadukt drogowy	DP2728G	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej. Projektuje się rozbudowę istniejącej drogi o planowanej szerokości 5,5 m oraz nawierzchni asfaltowej.

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
83.	0+985	201	E	E	Nowa Wieś Wielka, ul. Leśna	Projektuje się dostosowanie istniejącego przejazdu do projektowanego układu torowego.
84.	1+876	201	D	B	DG050773C Nowa Wieś Wielka, ul. Jodłowa	Podniesienie kategorii przejazdu – zabudowa urządzeń. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym pasie terenu kolejowego. Budowa ciągu pieszo-rowerowego (jednostronnie). Dostosowanie pochylenia podłużnego na dojazdach do przejazdu do obowiązujących przepisów prawnych. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						nawierzchni kolejowej i drogowej.
85.	2+379	201	D	C	Nowa Wieś Wielka- Dobromierz	Podniesienie kategorii przejazdu. Zabudowa urządzeń dla kat. C. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym pasie terenu kolejowego. Dostosowanie pochylenia podłużnego na dojazdach do przejazdu do obowiązujących przepisów prawnych. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej.
86.	3+229	201	D	C	Dobromierz- Prądocin	Podniesienie kategorii przejazdu. Zabudowa urządzeń

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						dla kat. C. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym pasie terenu kolejowego. Budowa ciągu pieszo-rowerowego (jednostronnie). Dostosowanie pochylenia podłużnego na dojazdach do przejazdu do obowiązujących przepisów prawnych. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej.
87.	4+345	201	D	C	DG050771C Prądociń-Leszycze	Podniesienie kategorii przejazdu. Zabudowa urządzeń dla kat. C. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						pasie terenu kolejowego. Dostosowanie pochylenia podłużnego na dojazdach do przejazdu do obowiązujących przepisów prawnych. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej.
88.	7+015	201	wiadukt kolejowy	wiadukt kolejowy	droga wewnętrzna droga pożarowa, Czarny Szlak	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego obiektu w km 7+017 i budowę nowego wiaduktu kolejowego w km 7+015. Projektuje się utwardzenie terenu pod obiektem o szerokości 4 m

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						wykonanego z kruszywa łamanego w geokracie.
89.	8+261	201	F	-	Brzoza-Prądocin- Nowa Wieś Wielka, droga pożarowa nr 17	Przewiduje się likwidację przejazdu.
90.	10+083	201	przejście techniczne	-	-	Przewiduje się likwidację przejścia technicznego oraz budowę drogi dojazdowej o szerokości 4 m i nawierzchni twardej nieulepszonej.
91.	152+025/109+001	18/209	A	A	DP3045C Bydgoszcz, ul. Inwalidów, ul. Konduktorska, ul. Pod Wiaduktem	Zabudowa urządzeń dla kat. A. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym pasie terenu kolejowego. Budowa chodnika dwustronnie. Z uwagi na projektowany układ torowy projektuje się przebudowę

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						przejazdu wraz z korektą geometrii, przebudowę skrzyżowań z ul. Pod Wiaduktem oraz ul. Konduktorską. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej.
92.	16+300	201	E	E	-	Przewidziano regulację toru.
93.	20+279	201	A	A	Bydgoszcz, ul. Inwalidów	Przewidziano regulację toru wraz z wymianą okablowania SRK.
94.	22+247	201	A	A	DP3045C Bydgoszcz, ul. Inwalidów	Zabudowa urządzeń dla kat. A. Należy wyciąć krzewy i zarośla w całym pasie terenu kolejowego. Budowa chodnika

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						dwustronnie. Przebudowa skrzyżowania z ul. Kamienną. Wymiana nawierzchni przejazdu – wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej. W związku ze zmianami w układzie torowym względem stanu istniejącego przewiduje się również likwidację przejazdu w ciągu toru bocznicowego przechodzącego przez ul. Inwalidów.
95.	26+025	201	wiadukt kolejowy	wiadukt kolejowy	droga wewnętrzna	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego obiektu w km 26+025 i budowę nowego

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						obiektu w km 26+020. Projektuje się utwardzenie terenu o nawierzchni twardej nieulepszonej o szerokości 4 m.
96.	27+282/373+651	201/131	wiadukt kolejowy	wiadukt kolejowy	DG200796C, Bydgoszcz, ul. Rekreacyjna	Przewiduje się remont istniejącego obiektu (km 373+595) oraz budowę nowego obiektu w jego sąsiedztwie (km 373+583). W nowym obiekcie projektuje się lokalizację jezdni bitumicznej o szerokości 5 m (droga klasy D, prędkość projektowa 30 km/h), w istniejącym obiekcie zlokalizowany zostanie ciąg pieszo-rowerowy jednostronny.
97.	28+331/374+700	201/131	kładka	wiadukt	droga gminna,	Przewiduje się

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
			dla pieszych	drogowy	Bydgoszcz, ul. Jeździecka	likwidację istniejącego obiektu oraz budowę wiaduktu drogowego w km 28+331 (374+683). Projektuje się jezdnię bitumiczną o szerokości 6 m (droga klasy Z, prędkość projektowa 40 km/h) oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego (jednostronnie).
98.	30+014/376+383	201/131	A	-	DG50003C Niemcz-Smukała	Przewiduje się likwidację przejazdu.
99.	2+564	240	A	A	DG031313C	Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego wraz z wymianą nawierzchni drogi i chodników na dojazdach.
100.	3+070	240	D	B	DP1286C	Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego wraz z wymianą nawierzchni drogi na dojazdach.

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
101.	3+827	240	D	B	DG031439C	Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego wraz z wymianą nawierzchni drogi i chodników na dojazdach.
102.	5+112	240	wiadukt kolejowy	wiadukt kolejowy	DP1291C	Przewiduje się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego wiaduktu kolejowego w km 5+112 nad drogą powiatową. Projektuje się przebudowę drogi o planowanej szerokości 6 m oraz nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem chodnika. Planuje się również przebudowę istniejącej drogi równoległej na odcinku od przedmiotowego wiaduktu

lp.	km istniejący	nr linii kolejowej	kategoria aktualna	kategoria docelowa lub rodzaj obiektu	nr/rodzaj drogi [DK – droga krajowa; DW – droga wojewódzka; DP – droga powiatowa; DG – droga gminna]	planowany zakres prac
						kolejowego do km około 4+920.
103.	3+866	215	D	B	gminna	Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego w km 3+852 wraz z wymianą nawierzchni drogi na dojazdach.
104.	158+706	18	E	E	-	Zmiana lokalizacji istniejącego przejścia z km 158+607 na km 158+706.
105.	162+641	18	A	A	Bydgoszcz, ul. Bronikowskiego	Wymiana toru wraz z odtworzeniem nawierzchni przejazdu.
106.	163+053	18	A	A	Bydgoszcz, ul. Flisacka	Przewidziano regulację toru wraz z wymianą okablowania SRK.
107.	122+661	356	D	B	Bydgoszcz, al. Ofiar Hitleryzmu	Przewidziano regulację toru wraz z wymianą okablowania SRK.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano następujące prace w obrębie obiektów inżynierskich:

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
1.	131	-	339+574	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	12,1 x 4,6
2.	131	341+216	-	przepust	rozbiórka obiektu	-
3.	131	-	341+590	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	11,25 x 4,5
4.	131	342+102	-	przepust	rozbiórka obiektu	-
5.	131	-	342+659	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	7,45 x 6,9
6.	131	342+925	-	wiadukt kolejowy	rozbiórka obiektu	-
7.	131	343+467	343+437	przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu	2 x 2
8.	-	droga gminna		przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu	1,1 x 1,62
9.	131	343+475	-	wiadukt kolejowy	rozbiórka obiektu	-
10.	131	343+950	343+972	przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu	2 x 2
11.	-	droga gminna		przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu	1,1 x 1,62
12.	131	-	344+008	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	23.05 x 6,9 + 21 x 6,9
13.	131	345+042	-	przepust	rozbiórka obiektu	-
14.	131	-	346+150	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	2,7 x 4
15.	131	-	346+977	wiadukt kolejowy	pozostawienie przejazdu drogowego w poziomie szyn	-
16.	131	347+672	347+628	przepust	brak prac (przepust zmodernizowany)	-
17.	131	-	349+875	wiadukt drogowy	budowa nowego	26 x 6,9

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
					obiektu	
18.	-	0+166 DG050705C		wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	7,7 x 4,5
19.	131	350+157	350+126	przepust	brak prac (przepust zmodernizowany)	-
20.	131	-	350+862	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	2,7 x 4
21.	-	droga gminna		przepust	budowa nowego obiektu	Ø 1
22.	131	351+428	351+397	przepust	brak prac (przepust zmodernizowany)	-
23.	131	-	352+580	wiadukt kolejowy	likwidacja przejazdu drogowego w poziomie szyn	-
24.	131	353+278	353+246	przepust	brak prac (przepust zmodernizowany)	-
25.	131	-	353+833	estakada drogowa 4-przęsłowa	budowa nowego obiektu	30 x 4,5 + 30 x 6,9 + 30 x 4,7 + 30 x 4,7
26.	-	0+282 DW254		przepust	budowa nowego obiektu	minimum 1,1 x 1,62
27.	-	1+173 DW254		most drogowy	budowa nowego obiektu	23 x 4,5
28.	131	-	354+708	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	2,7 x 3,1
29.	131	-	355+617	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	4,5 x 2,5
30.	131	357+850	357+861	wiadukt drogowy	brak prac	-
31.	131	-	362+234	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	9,35 x 4,5
32.	131	-	362+843	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	3,1 x 2,7

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
33.	131	365+350	365+272	wiadukt drogowy	brak prac	-
34.	131	366+250	366+226	kładka dla pieszych	przebudowa (zmiana lokalizacji wind)	bez zmian w stosunku do stanu istniejącego
35.	131	367+282	-	kolektor kanalizacji deszczowej	rozbiórka obiektu	-
36.	131	367+500	-	przeście pod torami	rozbiórka obiektu	--
37.	131	-	367+478	przeście pod torami	budowa nowego obiektu	2,7 x 4,5
38.	131	367+538	367+505	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	20 x 4,6
39.	131	-	367+505	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	20 x 4,6
40.	131	-	367+536	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	8 x 5 + 4,7 x 2
41.	131	skanalizowanie strumienia Bożenka		przepust	budowa nowego obiektu	0,86 x 0,75/ø 0,8
42.	131	367+734	-	przepust/kolektor	rozbiórka obiektu	-
43.	131	367+738	-	wiadukt kolejowy	rozbiórka obiektu	-
44.	131	367+768	367+708	most kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	2 x 3 x 4,5 + 15 x 4
45.	131	367+813	-	wiadukt kolejowy	rozbiórka obiektu	-
46.	131	367+944	367+882	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	13 x 5,6
47.	131	368+004	367+936	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	7,6 x 5,6
48.	131	368+191	-	przepust	rozbiórka obiektu	-
49.	131	368+306	-	mur oporowy	rozbiórka obiektu	-

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
50.	131	-	368+402	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	2,7 x 3,1
51.	131	-	368+467	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	25 x 4,7 + 25 x 4,7
52.	131	368+501	368+449	wiadukt kolejowy	rozbudowa	bez zmian w stosunku do stanu istniejącego
53.	131	368+531	368+473	wiadukt kolejowy	rozbudowa	bez zmian w stosunku do stanu istniejącego
54.	131	-	368+525	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	4 x 2,7
55.	131	368+665	-	wiadukt kolejowy	rozbiórka obiektu	-
56.	131	369+777	369+720	most kolejowy	remont	bez zmian w stosunku do stanu istniejącego
57.	356	127+269	-	most kolejowy	rozbiórka	-
58.	131	369+778	369+722	most kolejowy	budowa nowego obiektu	5 x 4,7 + 9 x 5,25 + 9 x 5,25 + 6 x 4,7
59.	131		369+722	kładka technologiczna	budowa nowego obiektu	10,85 x 5,25
60.	131	370+310	370+254	przejście pod torami	rozbudowa (wydłużenie obiektu)	bez zmian w stosunku do stanu istniejącego
61.	131	370+411	370+386	przejście pod torami	brak prac	-
62.	131	370+929	-	pozostałości wiaduktu	rozbiórka	-

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
63.	131	371+300	370+984	wiadukt drogowy	brak prac	-
64.	131		371+621	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	58 x 5,6
65.	131	372+428	372+373	przepust kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	3 x 2,5
66.	131 201	-	373+583 (LK131) 27+266 (LK201)	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	7,6 x 4,5
67.	131 201	373+651 (linia kolejowa 131) 27+281 (linia kolejowa 201)	373+595 (LK 131) 27+281 (LK 201)	wiadukt kolejowy	remont	bez zmian w stosunku do stanu istniejącego
68.	131 201	374+700 (linia kolejowa 131) 28+350 (linia kolejowa 201)	-	kładka dla pieszych	rozbiórka obiektu	-
69.	131	-	374+683 (LK131) 28+360 (LK201)	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	25,3 x 6,9
70.	131	374+932	374+874	przepust	brak prac (przepust zmodernizowany)	-
71.	131 201	377+136 (linia	377+079 (LK131)	przepust	brak prac (przepust zmodernizowany)	-

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
		kolejowa 131) 30+761 (linia kolejowa 201)				
72.	131	383+022	383+022	wiadukt drogowy	rozbiórka obiektu	
73.	131	386+050	386+050	wiadukt drogowy	rozbiórka obiektu	-
74.	131	-	386+916	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	16,04 x 4,5
75.	131	387+120	387+119	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	2 x 2
76.	131	387+925	387+949	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	23,5 x 6,9
77.	131	388+301	388+300	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
78.	131	388+941	388+941	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
79.	131	-	389+825	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	3,1 x 2,7
80.	131	-	390+055	wiadukt drogowo-kolejowy	budowa nowego obiektu	13,45 x 4,6
81.	131	390+261	390+261	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
82.	131	390+275	390+275	przepust	rozbiórka przepustu	-
83.	131	391+194	391+193	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
84.	131	391+639	391+638	przepust	rozbiórka i budowa nowego	1 x 1

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
					przepustu	
85.	131	-	391+836	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	31,5 x 6,9
86.	131	392+406	392+405	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
87.	131	392+920	392+923	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
88.	131	393+872	393+872	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
89.	131	394+558	394+556	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
90.	131	-	394+682	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	29 x 6,9
91.	131	395+867	395+864	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
92.	131	396+342	396+339	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
93.	131	396+693	396+690	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
94.	131	-	396+969	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	10,2 x 4,6
95.	131	397+164	397+164	przepust	rozbiórka obiektu	-
96.	131	-	397+301	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	3,1 x 2,7
97.	131	397+787	397+783	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
98.	131	-	398+643	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	23,5 x 6,9
99.	131	399+166	399+166	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
100.	131	400+049	400+044	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
101.	131	400+703	400+698	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
102.	131	402+228	402+228	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1,5 x 1,5
103.	131	402+767	402+762	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1,5 x 1,5
104.	131	-	403+791	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	3,1 x 2,7
105.	131	-	403+885	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	28,4 x 7 + 43 x 7,2 + 28,4 x 7
106.	131	404+187	404+182	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
107.	131	404+920	404+912	przepust	remont przepustu	-
108.	131	-	405+855	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	24,5 x 6,9
109.	131	406+420	406+414	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
110.	131	406+426	406+420	przepust	rozbiórka przepustu	-
111.	131	-	407+238	most kolejowy	budowa nowego	20 x 6,9

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
					obiektu	
112.	131	407+242	407+238	przepust	rozbiórka przepustu	-
113.	131	408+183	408+174	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
114.	131	408+385	408+372	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1,5 x 1,5
115.	131	408+678	408+667	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
116.	131	409+149	409+140	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
117.	131	409+850	409+843	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
118.	131	409+900	-	wiadukt drogowy	rozbiórka obiektu	-
119.	131	410+385	410+382	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	2 x 2
120.	131	410+863	410+882	przejście pod torami	rozbiórka i budowa nowego przepustu	4 x 2,7
121.	131	410+930	410+922	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	2 x 2
122.	131	411+230	411+219	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	14 x 4,5
123.	131	411+382	411+374	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1,5 x 1,5

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
124.	131	411+865	411+853	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	40,8 x 7,3
125.	131	412+449	412+449	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
126.	131	412+783	412+783	most kolejowy	remont obiektu	11,25 x 10,5 - 11,25 x 19,5 - 20,85 x 23,5 - 11,25 x 19,5 - 11,25 x 10
127.	131	-	414+000	przejście dla zwierząt	budowa nowego obiektu	15 x 5
128.	131	-	415+085	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	22,4 x 6,9
129.	131	415+139	415+129	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
130.	131	415+397	415+387	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
131.	131	415+835	415+822	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
132.	131	416+098	416+082	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1,5 x 1,5
133.	131	-	416+222	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	9 x 4,5
134.	131	416+244	416+240	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
135.	131	416+739	416+723	przepust	rozbiórka i budowa nowego	1 x 1

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
					przepustu	
136.	131	417+941	-	przepust	brak prac	-
137.	131	-	418+583	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	15,5 x 4,5
138.	131	418+653	418+637	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1,5 x 1,5
139.	131	419+509	419+509	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	20 x 3,5
140.	131	-	421+026	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	38,4 x 3,5 + 48,6 x 7,2 + 38,6 x 7 + 38,6 x 8,5 + 33,4 x 6,5
141.	131	421+206	-	przepust	brak w terenie, likwidacja przepustu	-
142.	131	421+814	421+814	przepust	rozbiórka przepustu	-
143.	131	422+578	422+557	przejście pod torami	rozbiórka i budowa nowego przepustu	4 x 2,7
144.	131	423+105	423+084	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	10 x 4,5
145.	131	424+006	-	przepust	remont przepustu	-
146.	131	424+029	424+009	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	20 x 3,5
147.	131	424+620	424+607	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
148.	131	425+100	425+075	przepust	rozbiórka	1 x 1

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
					i budowa nowego przepustu	
149.	131	-	425+090	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	10,9 x 4,5
150.	131	-	426+250	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	10,9 x 4,5
151.	131	-	426+260	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	10,9 x 4,5
152.	131	428+435	428+413	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	20 x 4,6
153.	131	430+296	430+274	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	20 x 4,6
154.	240	1+901	-	most	remont obiektu	33,8 x 5,5
155.	240	4+561	-	wiadukt kolejowy	remont obiektu	16,4 x 4,7 + 16,4 x 4,7
156.	240	5+112	-	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	14 x 6,07
157.	240	5+119	-	przepust	rozbiórka obiektu	-
158.	131	432+100	432+128	wiadukt drogowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	23 x 6,9
159.	131	433+300	433+320	przejście dolne dla zwierząt dużych (PZd)	budowa nowego obiektu	15 x 3,5
160.	131	433+535	433+517	most kolejowy	remont	6 x 4,1
161.	131	433+750	433+759	przejście dolne dla zwierząt dużych (PZd)	budowa nowego obiektu	15 x 3,5
162.	131	434+300	434+361	wiadukt drogowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	23 x 6,9

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
163.	131	434+624	-	przepust	rozbiórka obiektu	-
164.	131	435+505	435+488	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
165.	131	435+960	435+943	przepust	remont	1 x 1
166.	131	436+300	436+293	wiadukt drogowy	brak prac	15,09 x 6,65
167.	131	436+581	436+564	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
168.	131	436+653	436+636	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	15 x 4,6
169.	131	437+250	437+248	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
170.	131	437+813	437+862	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
171.	131	438+000	438+058	wiadukt drogowy	rozbiórka	-
172.	131	-	438+608	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	4 x 2,7
173.	131	438+756	438+751	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
174.	131	439+166	439+163	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
175.	131	439+391	439+386	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	44 x 6,9
176.	131	439+488	439+484	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
177.	131	440+551	440+546	przepust	rozbiórka i budowa nowego	1 x 1

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
					przepustu	
178.	131	441+811	441+807	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
179.	131	442+963	442+962	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
180.	131	443+707	443+704	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
181.	131	443+800	443+904	wiadukt drogowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	23 x 6,9
182.	131	444+325	444+323	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
183.	131	444+796	444+793	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
184.	131	446+365	446+372	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	10 x 4,5
185.	131	447+445	447+447	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
186.	131	448+000	447+991	wiadukt drogowy	rozbiórka	-
187.	131	449+012	449+015	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
188.	131	449+283	449+293	ściana oporowa	rozbiórka	-
189.	131	449+333	449+337	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	3,1 x 2,7
190.	131	449+333	449+535	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu	22 x 4,5 + 32 x 6,9 + 22 x 4,6

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
191.	131	449+381	449+415	ściana oporowa	rozbiórka	-
192.	131	-	449+766	przejście pod torami	budowa nowego obiektu	3,1 x 2,7
193.	131	450+550	450+560	przepust	remont	2 x 2
194.	131	450+550	450+557	most drogowy	budowa nowego obiektu	7,8 x 2
195.	131	450+830	450+833	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
196.	131	451+300	451+302	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
197.	131	451+698	451+699	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
198.	131	452+711	452+711	przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	1 x 1
199.	131	452+750	452+744	wiadukt drogowy	rozbiórka i budowa nowego przepustu	23 x 6,9
200.	18	157+614	157+614	kładka dla pieszych	brak prac	-
201.	18	158+156	158+156	nieczynny wiadukt drogowy	rozbiórka	-
202.	18	159+345	159+345	mur oporowy	rozbiórka	-
203.	18	160+218	160+218	przejście pod torami	rozbiórka	-
204.	18	160+591	160+591	most kolejowy	rozbudowa przekroju poprzecznego przęsła bez ingerencji w światło obiektu	4,5 x 4,5 + 7,5 x 5,25 + 9 x 5,25 + 9 x 5,25 + 4 x 5

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
205.	18	161+911	161+911	mur oporowy	częściowa rozbiórka i odbudowa z częściowym remontem muru oporowego	długość i wysokość dostosować do projektowanych warunków terenowych
206.	201	1+080	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
207.	201	1+557	1+555	przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu	1 x 1
208.	201	2+804	2+807	przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu	1 x 1
209.	201	przejazd techniczny		przepust	rozbiórka i budowa nowego przepustu	Ø 0,8
210.	201	3+578	-	przepust	rozbiórka	-
211.	201	7+017	7+016	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	5 x 4,5
212.	201	10+400	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
213.	201	13+200	13+186	wiadukt kolejowy	brak prac	-
214.	201	14+019	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
215.	201	14+042	-	wiadukt drogowy	rozbiórka	-
216.	201	15+554	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
217.	201	15+885	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
218.	201	16+783	16+779	wiadukt kolejowy	rozbudowa	brak zmian w stanie projektowanym
219.	201	16+923	-	wiadukt kolejowy	likwidacja (zasypanie obiektu)	-
220.	201	17+182	17+182	most kolejowy	rozbudowa	brak zmian w stanie

lp.	nr linii kolejowej	km istniejący	km projektowany	rodzaj obiektu	zakres prac	parametry docelowe (m.in. wymiar w świetle pod obiektem) [m]
						projektowanym
221.	201	17+919	17+917	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	17 x 4,7 + 12,4 x 5,6
222.	201	17+958	17+960	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	9 x 4,9
223.	201	18+059	18+056	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	10,7 x 4,5
224.	201	18+603	-	przepust	rozbiórka obiektu	-
225.	201	18+650	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
226.	201	18+670	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
227.	201	18+800	18+788	wiadukt kolejowy nad linią kolejową 201	rozbiórka i budowa nowego obiektu	18,2 x 5,6
228.	201	20+300	-	wiadukt tramwajowy	brak prac	-
229.	201	22+280	-	kładka dla pieszych	brak prac	-
230.	201	23+665	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
231.	201	23+665	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
232.	201	24+950	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
233.	201	24+960	-	wiadukt drogowy	brak prac	-
234.	201	25+500	-	przepust	brak prac	1 x 1
235.	201	26+025	26+024	wiadukt kolejowy	rozbiórka i budowa nowego obiektu	5 x 3,45
236.	201	28+385	-	mur oporowy	brak prac	-
237.	201	28+540	28+559	przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu	1 x 1
238.	łącznie	-	0+400	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	58,8 x 4,7

Poza ww. obiektami przewiduje się, zależnie od potrzeb, budowę murów oporowych i innych niezbędnych obiektów.

W ramach zamierzenia przewiduje się rozbiórkę części obiektów kubaturowych, remont oraz budowę nowych obiektów (głównie nastawni). Poniżej przedstawiono zestawienie tych obiektów:

lp.	nr linii kolejowej	km	rodzaj obiektu	zakres prac
1.	131	339+590	budynek mieszkalny	do rozbiórki
2.	131	339+590	budynek gospodarczy	do rozbiórki
3.	131	340+546	budynek mieszkalny	do rozbiórki
4.	131	340+546	budynek gospodarczy	do rozbiórki
5.	131	344+800	posterunek	do rozbiórki
6.	131	345+000	nastawnia dysponująca Bz Brzoza Bydgoska	nowy obiekt
7.	131	345+190	budynek o funkcji mieszkalnej	do rozbiórki
8.	131	ok. 345+490	nastawnia dysponująca NWW z pomieszczeniami schroniska Nowa Wieś Wielka	nowy obiekt
9.	131	346+031	schronisko	do rozbiórki
10.	131	346+082	nastawnia dysponująca NWW	do rozbiórki
11.	131	346+082	budynek stacyjny Nowa Wieś Wielka	do rozbiórki
12.	131	346+135	budynek inny	do rozbiórki
13.	131	346+196	strażnica	do rozbiórki
14.	131	346+997	strażnica	do rozbiórki
15.	131	około 354+100	nastawnia dysponująca Bz Brzoza Bydgoska	nowy obiekt
16.	131	354+759	nastawnia dysponująca Bz	do rozbiórki

lp.	nr linii kolejowej	km	rodzaj obiektu	zakres prac
17.	131	364+028	budynek mieszkalny	do rozbiórki
18.	131	364+035	budynek mieszkalny	do rozbiórki
19.	131	367+920	nastawnia Bydgoszcz Czyżkówko	do rozbiórki
20.	131	367+950	budynek mieszkalny	do rozbiórki
21.	131	367+955	kotłownia	do rozbiórki
22.	131	367+960	piwnica wolno stojąca	do rozbiórki
23.	131	367+977	budynek inny	do rozbiórki
24.	131	367+955	budynek gospodarczy	do rozbiórki
25.	131	367+960	garaż	do rozbiórki
26.	131	367+976	budynek garażowo- gospodarczy	do rozbiórki
27.	131	367+979	budynek gospodarczy	do rozbiórki
28.	131	367+978	budynek gospodarczy	do rozbiórki
29.	131	367+987	budynek gospodarczy	do rozbiórki
30.	131	368+003	budynek gospodarczy	do rozbiórki
31.	131	368+017	garaż	do rozbiórki
32.	131	368+028	garaż	do rozbiórki
33.	131	368+761	nastawnia dysponująca BGB11	do rozbiórki
34.	131	368+831	budynek inny	do rozbiórki
35.	131	369+154	budynek biurowo-socjalny	do rozbiórki
36.	131	369+204	budynek inny	do rozbiórki
37.	131	369+409	schronisko i warsztat	do rozbiórki
38.	131	369+442	nastawnia BGB	do rozbiórki
39.	131	369+469	budynek inny	do rozbiórki
40.	131	369+487	budynek rozdzielni elektrycznej	do rozbiórki
41.	131	369+650	budynek na potrzeby ISE Bydgoszcz z pomieszczeniami	nowy obiekt

lp.	nr linii kolejowej	km	rodzaj obiektu	zakres prac
			schroniska	
42.	131	369+850	garaż drezyn	do rozbiórki
43.	131	369+850	garaż drezyn	nowy obiekt za obiekt rozbierany
44.	131	370+000	budynek SSM	nowy obiekt
45.	131	około 370+500	budynek RCS Bydgoszcz Główna	nowy obiekt
46.	131	370+668	nastawnia BGA1	do rozbiórki
47.	131	370+690	schronisko	do rozbiórki
48.	131	376+383	strażnica Niemcz-Rynkowo	do rozbiórki
49.	131	388+790	nastawnia wykonawcza Km1	do rozbiórki
50.	131	389+785	nastawnia dysponująca Km	do przeniesienia funkcja (budynek pozostaje bez zmian)
51.	131	389+900	nastawnia dysponująca Km Kotomierz	nowy obiekt
52.	131	396+970	posterunek „P1”	do rozbiórki
53.	131	369+970	budynek mieszkalny (niezamieszkały)	do rozbiórki
54.	131	397+376	nastawnia Pr1	do rozbiórki
55.	131	397+975	nastawnia dysponująca Pr	montaż klimatyzacji
56.	131	402+800	nastawnia wykonawcza Pa-1	termoizolacja i montaż klimatyzacji
57.	131	403+666	magazyn	do rozbiórki
58.	131	403+795	nastawnia dysponująca Pa	do rozbiórki
59.	131	410+150	nastawnia dysponująca Tp	do rozbiórki
60.	131	410+150	nastawnia dysponująca	nowy obiekt

lp.	nr linii kolejowej	km	rodzaj obiektu	zakres prac
			TP Terespol Pomorski	
61.	131	410+885	budynek usługowy	do rozbiórki
62.	131	420+500	strażnica	do rozbiórki
63.	131	421+436	posterunek P1	do rozbiórki
64.	131	422+575	posterunek	przeniesienie budynku z peronu 2 na peron 3
65.	131	422+610	budynek składowy	do rozbiórki
66.	131	422+790	nastawnia dysponująca LA	rozbiórka
67.	131	422+790	nastawnia dysponująca LA	nowy obiekt za obiekt rozbierany
68.	131	425+120	strażnica	do rozbiórki
69.	131	426+272	strażnica	do rozbiórki
70.	131	436+700	budynek mieszkalny	do rozbiórki
71.	131	436+700	inna budowla	do rozbiórki
72.	131	436+700	inna budowla	do rozbiórki
73.	131	436+700	budynek techniczny	do rozbiórki
74.	131	około 438+285	nastawnia WL	nowy obiekt
75.	131	438+337	nastawnia dysponująca WL	do rozbiórki
76.	131	439+478	nastawnia wykonawcza WL1	do rozbiórki
77.	131	440+800	budynek garażu	do rozbiórki
78.	131	440+800	budynek garażu	do rozbiórki
79.	131	440+800	budynek mieszkalny	do rozbiórki
80.	131	440+800	budynek inny	do rozbiórki
81.	131	440+400	inna budowla	do rozbiórki
82.	131	443+900	budynek mieszkalny	do rozbiórki
83.	131	443+900	budynek inny	do rozbiórki
84.	131	443+900	budynek inny	do rozbiórki

lp.	nr linii kolejowej	km	rodzaj obiektu	zakres prac
85.	131	447+900	budynek inny	do rozbiórki
86.	131	447+900	budynek mieszkalny	do rozbiórki
87.	131	447+900	budynek inny	do rozbiórki
88.	131	449+390	nastawnia dysponująca TG	remont
89.	131	450+550	budynek mieszkalny	do rozbiórki
90.	131	450+560	budynek inny	do rozbiórki
91.	131	450+560	budynek gospodarczy	do rozbiórki
92.	201	0+142	nastawnia NWW1	do rozbiórki
93.	201	8+885	nastawnia wykonawcza BE1	likwidacja funkcji
94.	201	10+076	nastawnia dysponująca BE	remont
95.	18	152+200	budynek inny z garażem	do rozbiórki
96.	201	20+200	budynek nastawni Bydgoszcz Wschód (z pomieszczeniami schroniska)	nowy obiekt
97.	201	20+492	nastawnia dysponująca BW	remont
98.	201	20+542	schronisko	do rozbiórki
99.	201	20+565	budynek inny (garaż drezyn)	do rozbiórki
100.	201	21+975	zespół garaży	do rozbiórki
101.	201	21+985	zespół garaży	do rozbiórki
102.	201	22+000	garaż drezyn	nowy obiekt za obiekt rozbierany

Zakłada się także następujący zakres prac w obrębie peronów:

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometraż osi	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
1.	131	Nowa Wieś Wielka	stacja	346+060	2 perony dwukrawędziowe	200	projektowane przejście pod torami w km 346+150

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometraż osi	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
2.	131	Chmielniki Bydgoskie	przystanek osobowy	351+054	2 istniejące perony jednokrawędziowe	200	projektowane przejście pod torami w km 350+862; dojście z przyległego terenu
3.	131	Brzoza Bydgoska	stacja	354+478	2 perony dwukrawędziowe	200	projektowane przejście pod torami w km 354+708
4.	131	Trzciniec	stacja	362+475	2 perony jednokrawędziowe	200	przejście pod torami w km 362+843 linii kolejowej nr 131 oraz projektowane schody i pochylnie
5.	131	Bydgoszcz Błonie	przystanek osobowy	366+159	1 peron jednokrawędziowy oraz 2 perony dwukrawędziowe; dodatkowo rezerwa pod budowę peronu jednokrawędziowego	200-210	dojście poprzez istniejącą kładkę nad torami z windami, konieczność przebudowy schodów i windy do peronu nr 2
6.	131	Bydgoszcz Wilczak (ul. Nakielska)	przystanek osobowy	367+356	1 peron dwukrawędziowy oraz 1 peron jednokrawędziowy (z możliwością dobudowy drugiej	200-221	dojście za pomocą kładki w km 367+536 oraz poprzez przejście

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometraż osi	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
					krawędzi peronowej)		pod torami w km 367+478
7.	131	Bydgoszcz Okole (ul. Grunwaldzka)	przystanek osobowy	368+427	2 perony dwukrawędziowe	200-240	dojście za pomocą przejścia pod torami i wind w km 368+402 oraz przejścia pod torami i wind w km 368+525
8.	131, 18	Bydgoszcz Główna	stacja	370+254	4 perony jednokrawędziowe oraz 4 perony dwukrawędziowe	171-465	rozbudowa przejścia pod torami w km 370+254 linii kolejowej nr 131
9.	131	Rynkowo Wiadukt	przystanek osobowy	372+497	2 istniejące perony jednokrawędziowe	200	dojście za pomocą istniejących chodników z komunikacją pod wiaduktem w km 372+428
10.	131	Kotomierz	stacja	389+812	2 perony dwukrawędziowe	200	przejście pod torami (do przejścia prowadzą od strony budynku stacyjnego schody oraz pochylnia, od strony nieparzystej do przejścia

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometraż osi	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
							pod torami prowadzi chodnik w pochyleniu oraz schody), z przejścia podziemnego na peron prowadzą schody oraz chodniki w pochyleniu)
11.	131	Pruszcz Pomorski	stacja	397+342	2 perony dwukrawędziowe	200	przejście pod torami (od strony parzystej do przejścia prowadzą schody oraz winda, a od strony nieparzystej chodnik w pochyleniu oraz schody), z przejścia pod torami na perony dojście zapewniono w postaci chodników w pochyleniu oraz schodów
12.	131	Parlin	stacja	403+689	2 perony dwukrawędziowe	200	przejście pod torami (od strony

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometraż osi	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
							parzystej do przejścia prowadzą schody oraz chodnik w spadku, a od strony nieparzystej schody oraz winda), z przejścia pod torami na perony dojście zapewniono w postaci chodników w spadku oraz schodów
13.	131	Terespol Pomorski	stacja	410+862 (km według linii kolejowej 131), 6+794 (km według linii kolejowej 240)	2 perony wyspowe z 3 czynnymi krawężnikami	435	przejście pod torami (od strony nieparzystej do przejścia prowadzą schody oraz winda), z przejścia pod torami na perony dojście zapewniono w postaci schodów oraz wind
14.	131, 208, 215	Laskowice Pomorskie	stacja	422+526 według km	peron nr 1 wyspowy z 3 czynnymi	403	z przejścia pod torami

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometraż osi	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
				linii kolejowej 131, 0+000 według km linii kolejowej 215	krawężnikami		na perony prowadzą schody oraz winda
					peron nr 2, dwukrawężniowy	400	
					peron nr 3 wyspowy z trzema czynnymi krawężnikami	415	
15.	215, 131	Dąbrowy	przystanek osobowy	426+261 według km linii kolejowej 131, 3+734 według km linii kolejowej 215	peron nr 1 jednokrawężniowy peron nr 2 dwukrawężniowy	200	poprzez projektowany wiadukt kolejowy, komunikacja pomiędzy peronami oraz połączenie peronów z ciągiem pieszo-rowerowym zlokalizowanym wzdłuż drogi zostaną zapewnione poprzez budowę schodów i wind
16.	240	Świecie nad Wisłą	stacja	1+726 linii kolejowej 240 (według osi geometrycznej peronu)	1 peron dwukrawężniowy	150	dojście chodnikiem
17.	240	P.O. Świecie Fabryka	przystanek osobowy	3+927,4 linii kolejowej 240	1 peron jednokrawężniowy	150	dojście chodnikiem
18.	131	Warlubie	stacja	438+562	2 perony dwukrawężniowe	200	przejście pod torami, schody oraz pochylnie
19.	131	Twarda Góra	stacja	449+589	2 perony dwukrawężniowe	200	przejście pod torami,

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometraż osi	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
							schody oraz pochylnie
20.	201	Nowa Wieś Wielka	stacja	-0+003	1 peron dwukrawędziowy	200	projektowane przejście pod torami w km 346+150
21.	201	Bydgoszcz Emilianowo	stacja	10+077	brak (stacja towarowa)	-	-
22.	201, 18, 209	Bydgoszcz Wschód	stacja	21+352	2 perony dwukrawędziowe; dodatkowo rezerwa terenu pod budowę 2 peronów jednokrawędziowych przy linii nr 201	415-448	dojście poprzez istniejącą estakadę tramwajową nad torami z windami oraz konieczność dobudowy schodów i windy na terenie przyległym
23.	18	Bydgoszcz Bielawy	przystanek osobowy	154+375	regulacja płyt peronowych	200	dojście poprzez istniejącą kładkę nad torami oraz poprzez teren przyległy
24.	18	Bydgoszcz Leśna	przystanek osobowy i ładownia	24+178	brak prac	300	-
25.	240	Terespol Pomorski	stacja	6+785	1 peron dwukrawędziowy (1 krawędź przy linii kolejowej 240 i 1 krawędź przy linii kolejowej 131)	400	przejście pod torami w km 410+882 (według kilometracji linii kolejowej 131)

lp.	nr linii kolejowej	nazwa posterunku	rodzaj posterunku	projektowany kilometr	liczba i rodzaj peronów	długość peronów [m]	dojście do peronów
							z dojściem w postaci projektowanych schodów i windy

Oprócz ww. prac, na wszystkich peronach przewidziano m.in.: wykonanie kanalizacji kablowej dla potrzeb oświetlenia oraz zabudowy Systemu Monitoringu Wizyjnego i elementów wykonawczych Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, sieci rozgłośnieniowej i monitoringu wizyjnego, budowę wiat, elementów małej architektury, ogrodzeń oraz oznakowania stałego, a także wykonanie dojść do peronu. Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, zarówno na dojściach do peronów, jak i na samych peronach, projektuje się trasę wolną od przeszkód o szerokości co najmniej 1,6 m i wysokości 2,4 m.

Ponadto, ze względu na czas użytkowania istniejących sieci, zbyt małą dopuszczalną obciążalność prądową istniejących przewodów sieci trakcyjnej oraz przebudowę układu torowego, projektuje się całkowitą wymianę sieci oraz konstrukcji wsporczych. Nastąpi także elektryfikacja linii kolejowej nr 240 na odcinku Świecie nad Wisłą – Terespol Pomorski wraz z nowoprojektowaną łącznicą na odcinku około 8 km.

Zakłada się budowę sieci trakcji elektrycznej zasilanej napięciem 3 kV prądu stałego, przystosowanej do prowadzenia ruchu pociągów z prędkością 200 km/h oraz spełniającą warunek obciążalności prądowej minimum 2500 A. Sieć trakcyjna będzie zasilana z sieci dystrybucyjnej PKP Energetyka S.A.

Wzdłuż odcinków linii kolejowych objętych projektem przewiduje się ułożenie dwóch kabli światłowodowych jednomodowych. Jeden trakt światłowodowy będzie pełnił rolę głównego medium transmisyjnego i zostanie ułożony po stronie prawej (zgodnie z rosnącą kilometracją) linii kolejowej w rowie kablowym. Drugi kabel światłowodowy będzie pełnił funkcję kabla domykającego pętlę transmisyjną i będzie zabudowany po stronie lewej (zgodnie z rosnącą kilometracją) linii kolejowej w rowie kablowym.

Ponadto, przewiduje się budowę kabla miedzianego układanego we wspólnym rowie kablowym wraz z kablem światłowodowym. Kabel będzie wykorzystywany do realizowania łączy telefonicznych oraz do sterowania i serwisu urządzeń. Kabel ten będzie również pełnił

rolę kabla lokalizacyjnego dla kabla światłowodowego głównego.

Zaprojektowano również przebudowę, będącej w kolizji, istniejącej sieci telekomunikacyjnej własności m.in. TK Telekom, PKP Telkol Sp. z o.o. oraz Orange Polska Sp. z o.o. Projektuje się również likwidację istniejących kabli telekomunikacyjnych, które doprowadzone są do likwidowanych obiektów kolejowych.

Na terenach stacji, na długości peronów projektuje się budowę teletechnicznej kanalizacji kablowej i studni kablowych.

Na omawianym odcinku linii kolejowej nr 131 projektuje się zabudowę dyspozytorskiego systemu radiołączności w paśmie 150 MHz. System ten będzie przystosowany do pracy w trybie zdalnego sterowania radiołącznością (System Zdalnego Sterowania – SZS), tj. do zdalnego sterowania stacjami bazowymi 150 MHz drogą transmisji kablowej ze stanowiska operatorskiego – ze stanowiska dyżurnego ruchu (zlokalizowanego w LCS Bydgoszcz). Dla tego odcinka linii kolejowej nr 131 projektuje się wszystkie nowe obiekty kubaturowe (takie jak nowe kontenery z urządzeniami SRK), pomieszczenia z urządzeniami SRK oraz pomieszczenia teletechniczne bez obsługi całodobowej, wyposażać w nową instalację systemu ochrony przeciwpożarowej, tj. w system sygnalizacji pożaru i gaszenia pożaru.

W zakres prac na linii kolejowej nr 131 wchodzi także budowa nowych urządzeń Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej wraz z wyświetlaczami informacyjnymi, systemem rozgłoszeniowym i systemem sygnalizacji czasu. Zrealizowany zostanie również system monitoringu wizyjnego.

W ramach projektu planuje się budowę dwóch Lokalnych Centrów Sterowania na stacjach Bydgoszcz Główna i Bydgoszcz Wschód oraz nowych komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w zakresie obejmującym:

1. linię kolejową nr 131 (C-E 65) od km 339+000 do km 452+885,
2. linię kolejową nr 201 od km -1+396 do km 33+427,
3. linię kolejową nr 240 od km 1+680 do km 8+356.

Na szlakach wybudowane zostaną komputerowe blokady liniowe z kontrolą niezajętości za pomocą licznika osi.

Jazda z prędkością 200 km/h dla linii nr 131 wymagać będzie zabudowy urządzeń ERTMS/ETCS i jazdy pod nadzorem systemu.

Zasilanie urządzeń w nastawni i kontenerach przewidziane będzie z dwóch sieci stacjonarnych i agregatu stacjonarnego.

Urządzenia SRK będą przygotowane do współpracy z systemem ETCS/ERTMS

poziom 2 oraz spełniać wymagania Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z dnia 15.06.2016 r., ze zm.). Do wszystkich nowych urządzeń przytorowych zostanie wybudowana nowa sieć kablowa.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się rampy i place przeładunkowe w następujących, przybliżonych lokalizacjach (km linii kolejowej 131):

1. 449+680 – 450+060 strona prawa,
2. 437+380 – 437+940 strona lewa,
3. 422+180 – 422+470 strona prawa,
4. 410+300 – 410+560 strona prawa,
5. 397+390 – 397+640 strona lewa,
6. 354+030 – 354+390 strona prawa,
7. 345+410 – 345+880 strona prawa.

Zakres prac obejmie też przebudowę sieci sanitarnych, gazowych i ciepłowniczych, kolidujących z modernizowaną infrastrukturą kolejową lub drogową. Wystąpienie samego skrzyżowania może wymagać jedynie zabezpieczenia, które ma na celu ochronę sieci w czasie prac budowlanych i/lub ochronę infrastruktury kolejowej. Zakres prac związanych z usunięciem kolizji będzie wynikał każdorazowo z uzyskanych od gestorów sieci warunków technicznych zabezpieczenia i przebudowy.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, omawiana inwestycja wpisuje się w priorytety i cele dokumentów strategicznych na poziomie unijnym, krajowym oraz regionalnym, takich jak:

1. Europejski Zielony Ład,
2. Biała Księga Transportu,
3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju,
4. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
5. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku wraz z aktualizacjami,
6. Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku,
7. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
8. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030,
9. Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku
– Strategia Przyspieszenia 2030+,
10. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

Przedmiotowe zadanie nie stoi w sprzeczności z jakimkolwiek dokumentem strategicznym na poziomie unijnym, krajowym lub regionalnym.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono i przeanalizowano oraz porównano ze sobą następujące warianty:

1. „wariant inwestorski”,
2. racjonalny wariant alternatywny,
3. wariant proponowany do realizacji, będący jednocześnie racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska.

Wariantowaniem objęto m.in. liczbę poszczególnych projektowanych torów, likwidację przejazdów oraz budowę dróg równoległych/wiaduktów drogowych w miejscu likwidowanych przejazdów. Ponadto, racjonalny wariant alternatywny, w przeciwieństwie do pozostałych wariantów, nie przewidywał elektryfikacji linii kolejowej nr 240 na odcinku Świecie nad Wisłą – Terespol Pomorski.

Zaproponowany w wariantcie proponowanym do realizacji (racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska) zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym i wytrzymałościowym.

Odstąpienie od realizacji zamierzenia skutkowałoby pozostawieniem infrastruktury kolejowej i drogowej w stanie obecnym, z aktualnie występującymi utrudnieniami w eksploatacji. Rezygnacja z inwestycji miałaby negatywne znaczenie dla dalszej eksploatacji linii kolejowych oraz układu drogowego również pod względem oddziaływania na środowisko i wiązałaby się z dalszą degradacją wysłużonych elementów linii kolejowych. Podjęcie planowanego zamierzenia znacząco poprawi także bezpieczeństwo użytkowników w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.

Odwodnienie torów na szlakach będzie realizowane głównie w postaci rowów ziemnych z pokrywą trawiastą wszędzie tam, gdzie dopuszczają to przepisy techniczne i uwarunkowania hydrologiczne. Zasadnicze nachylenie skarp będzie wynosiło 1:1,5. Jako odwodnienie poprzeczne na szlakach zaprojektowano pochylenie górnych warstw podtorza (powierzchni torowiska) ze spadkiem maksymalnym 5% w kierunku krawędzi ławy torowiska. Odwodnienie torów na szlakach przyjmie postać otwartych rowów bocznych o szerokości dna minimum 0,4 m, głębokości minimum 0,5 m i pochyleniu skarp minimum 1:1,5 m. Przewiduje się umocnienie skarp i dna rowów prefabrykowanymi elementami betonowymi. W miejscach, gdzie ukształtowanie terenu uniemożliwi zastosowanie rowów bocznych, zakłada się wykonanie odwodnienia wgłębne w postaci drenaży, drenokolektora i kolektora wraz ze studniami rewizyjnymi. Odwodnienie wgłębne w postaci ciągów

odwodnieniowych przewiduje się z rur perforowanych w pełni sączących (drenaże), z tworzyw sztucznych. Rury zostaną ułożone na podsypce piaskowej i zasypane zasypką filtracyjną (drenaże i drenokolektory) lub gruntem rodzimym (kolektory). Na ciągach odwodnienia przewiduje się studnie kontrolne i rewizyjne.

Jako odwodnienie poprzeczne torów na stacjach zaprojektowano pochylenie górnych warstw podtorza (powierzchni torowiska) ze spadkiem maksymalnym 5% w kierunku projektowanego odwodnienia. Podstawowym sposobem odwodnienia torów na równi stacyjnej jest wykonanie na międzytorzach systemu odwodnienia wgłębnego w postaci drenaży, drenokolektorów i kolektorów wraz ze studniami rewizyjnymi. Odwodnienie to przewiduje się z rur perforowanych w pełni sączących (drenaże) lub o przekroju pełnym (kolektory), z tworzyw sztucznych. Rury należy ułożyć na podsypce piaskowej i zasypać zasypką filtracyjną (drenaże i drenokolektory) lub gruntem rodzimym (kolektory). Na ciągach odwodnienia przewiduje się studnie kontrolne i rewizyjne.

W rejonie połączeń kanalizacyjnych (wjazd i wyjazd ze stacji na przyległe szlaki), zaplanowano również wykonanie odwodnienia na zewnątrz torów w postaci otwartych rowów bocznych o szerokości dna minimum 0,4 m, głębokości minimum 0,5 m i pochyleniu skarp minimum 1:1,5. Przewiduje się umocnienie skarp i dna rowów prefabrykowanymi elementami betonowymi.

W racjonalnym wariantcie najkorzystniejszym dla środowiska, który będzie realizowany w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, przewiduje się retencjonowanie wód opadowych, odprowadzanych kanałami zamkniętymi, w zbiornikach terenowych i podziemnych, po czym odprowadzanie ich do odbiorników – gruntu (zbiorniki otwarte retencyjno-chłonne, skrzynki retencyjno-rozsączające lub studnie chłonne), cieków naturalnych i rowów, będzie odbywać się tak, aby nie powodować negatywnego wpływu na stosunki wodne oraz przepływ w odbiornikach.

Odwodnienie przejść podziemnych zostanie wykonane za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej w sposób grawitacyjny i grawitacyjno-ciśnieniowy. Wody w przejściach podziemnych będą ujmowane przez system odwodnień liniowych. Wody gruntowe od strony torowiska będą ujmowane przez system drenaży. Kanalizacja zostanie wykonana z rur z tworzyw sztucznych. Na kanalizacji zostaną zabudowane studnie kanalizacyjne i studnie systemowe dla odwodnień liniowych. W razie potrzeby, na kanalizacji deszczowej zostaną zabudowane pompownie, wyloty brzegowe, zbiorniki. Odbiornikami wód opadowych, roztopowych lub drenażowych będą: grunt (zbiorniki otwarte retencyjno-chłonne, skrzynki retencyjno-rozsączające lub studnie chłonne), cieki naturalne i rowy.

Perony i pozostała infrastruktura peronowa będą odwadniane za pomocą spływu powierzchniowego na tereny przyległe i do rowów lub za pomocą odwodnień liniowych do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe ujmowane przez systemy kanalizacyjne będą odprowadzane w sposób grawitacyjny i grawitacyjno-ciśnieniowy do odbiorników. Odbiornikami wód opadowych, roztopowych lub drenażowych będą: grunt (zbiorniki otwarte retencyjno-chłonne, skrzynki retencyjno-rozsączające lub studnie chłonne), ciekі naturalne i rowy. Kanalizacja deszczowa zostanie wykonana z rur z tworzyw sztucznych. Na kanalizacji będą zabudowane studnie kanalizacyjne i studnie systemowe dla odwodnień liniowych. W razie potrzeby, na kanalizacji deszczowej zostaną zabudowane pompownie, wyloty brzegowe i zbiorniki.

Odwodnienie przejazdów kolejowo-drogowych oraz innych obiektów inżynierskich i hydrotechnicznych będzie realizowane za pomocą spływu powierzchniowego, drenaży, wpustów drogowych lub odwodnień liniowych. Wody opadowe, roztopowe lub drenażowe ujmowane przez system kanalizacyjny będą odprowadzane w sposób grawitacyjny i grawitacyjno-ciśnieniowy do odbiorników. Kanalizacja deszczowa zostanie wykonana z rur z tworzyw sztucznych. Na kanalizacji zostaną zabudowane studnie kanalizacyjne i studnie systemowe dla odwodnień liniowych. W razie potrzeby, na kanalizacji deszczowej zostaną zabudowane pompownie i wyloty brzegowe oraz zbiorniki. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych lub drenażowych będą: grunt (zbiorniki otwarte retencyjno-infiltracyjne, skrzynki retencyjno-rozsączające lub studnie chłonne), ciekі naturalne i rowy.

Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni projektowanej drogi klasy G, łączącej drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254 będą odprowadzane poprzez spadki poprzeczne i podłużne do rowów drogowych i wpustów ulicznych, a następnie za pomocą kanalizacji deszczowej do rowów drogowych oraz cieków, po uprzednim podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. System odwodnienia będzie złożony z następujących elementów: kanały deszczowe, wpusty drogowe, osadniki i separatory substancji ropopochodnych, wyloty do rowów oraz cieków.

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 t.j.) oraz ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r., poz. 1087 ze zm.), wody opadowe i roztopowe z obszaru budowli kolejowych mogą być odprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych

bez oczyszczania, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 75a ustawy Prawo wodne, czyli m.in. bezpośredniego odprowadzania do wód podziemnych lub odprowadzania do urządzeń wodnych, o ile wody te zawierają substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadziły ocenę jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych, porównując otrzymane wyniki do wartości dopuszczalnych, które określono w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowały dokument pn.: „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych”. W wyniku wykonanych badań stwierdzono, że w każdej z pobranych próbek wody, stężenie węglowodorów ropopochodnych było mniejsze niż 15 mg/l. Z kolei stężenie zawiesiny ogólnej wyniosło 100 mg/l lub więcej jedynie w 6% pobranych próbek. Stężenia zawiesiny równe lub wyższe niż 100 mg/l były notowane głównie w miejscach z niesprawnym systemem odwodnienia. Wobec powyższego, przyjęte rozwiązania z zakresu podczyszczania i odprowadzania wód opadowych oraz roztopowych są wystarczające dla zabezpieczenia środowiska wodno-gruntowego przed zanieczyszczeniem.

Zgodnie z postanowieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 7 marca 2025 r., znak: G.RZŚ.4900.2.2025.MBC.2, uzgadniającym warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, wody opadowe i roztopowe z powierzchni:

1. torów na szlakach linii kolejowych należy odprowadzać do otwartych rowów bocznych o szerokości dna minimum 0,4 m, głębokości minimum 0,5 m p.p.t. i pochyleniu skarp minimum 1:1,5 m (skarpy zostaną umocnione w razie braku możliwości zachowania minimalnego pochylenia 1:1,5 m), a w miejscach, gdzie ukształtowanie terenu uniemożliwi zastosowanie rowów bocznych, zastosowane będzie odwodnienie wgłębne w postaci drenaży, drenokolektorów i kolektorów wraz ze studniami rewizyjnymi,
2. peronów i pozostałej infrastruktury peronowej należy odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego na tereny przyległe i do rowów lub za pomocą odwodnień

liniowych do projektowanej kanalizacji deszczowej,

3. przejazdów kolejowo-drogowych oraz innych obiektów inżynierskich i hydrotechnicznych linii kolejowych będą odprowadzane za pomocą spływu powierzchniowego, drenaży, wpustów drogowych lub odwodnień liniowych,
4. drogi łączącej drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254 należy odprowadzać poprzez spadki poprzeczne i podłużne do szczelnych rowów drogowych i wpustów ulicznych, a następnie za pomocą kanalizacji deszczowej, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach, do rowów i cieków, pełniących funkcję końcowych odbiorników oczyszczonych wód,
5. zapleczy budowy, w razie ich lokalizowania w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde” odprowadzane będą do gruntu, rowów lub cieków, po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach.

Jeśli podczas realizacji zamierzenia zajdzie potrzeba odwadniania wykopów, metoda prowadzenia tych prac zostanie dobrana do miejscowych warunków gruntowo-wodnych, pory roku, czasu realizacji prac itp.

Odwadnianie wykopów należy prowadzić w sposób ograniczający wpływ na środowisko gruntowo-wodne, nie dopuszczając do zmian poziomu lustra wód gruntowych terenów sąsiadujących, w szczególności podmokłych, o wysokim lustrze wód gruntowych, np. zabezpieczając wykopy grodzicami i prowadząc odwodnienia punktowo lub na krótkich odcinkach, w sposób zapewniający ograniczenie do minimum czasu trwania odwadniania, stosując przykładowo igłofiltry lub pompowanie bezpośrednio z dna wykopu, w sposób zapewniający odprowadzanie wód z wykopów do gruntu lub cieku, wyłącznie po uprzednim podczyszczeniu, np. w osadniku lub odстойniku zawiesziny.

Przy spełnieniu powyższych wymogów, skutki odwadniania wykopów będą ograniczone czasowo i powierzchniowo, w związku z czym nie przewiduje się trwałego negatywnego oddziaływania na wody gruntowe i poszczególne warstwy wodonośne.

Zamierzenie zostanie zrealizowane częściowo wśród użytków leśnych, w związku z czym nastąpi wycinka drzewostanu leśnego i może nastąpić wylesienie terenu w celu zmiany sposobu jego użytkowania.

Zarówno obiekty remontowane, jak i nowe zostaną dostosowane kolorystycznie do otoczenia. Zakłada się również możliwość obsadzenia ekranów akustycznych, projektowanych w granicach parku krajobrazowego oraz obszarów chronionego krajobrazu, od strony zewnętrznej roślinnością pnącą. Wycinka drzew zostanie ograniczona

do niezbędnego minimum, uzasadnionego wymaganiami formalnymi oraz zakresem robót. Powyższe rozwiązania umożliwią minimalizację oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz.

Planowane prace nie będą kolidować z udokumentowanymi złożami surowców naturalnych.

Linie kolejowe nr 131 i 201 są ujęte w Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków Ruchomych Techniki. Poza tym, teren realizacji przedsięwzięcia obejmuje inne zabytki, w tym m.in. szlak wodny Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego w Bydgoszczy, a także założenie dworsko-parkowe w miejscowości Różanna w gminie Bukowiec. Przewidziano również rozbiórkę m.in. budynków kolejowych, ujętych w gminnej ewidencji zabytków. Wszelkie prace obejmujące obiekty zabytkowe będą prowadzone po uzgodnieniu z właściwym organem.

Zamierzenie realizowane będzie w granicach następujących głównych zbiorników wód podziemnych: nr 143 „Subzbiornik Inowrocław – Gniezno”, 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde” oraz 140 „Subzbiornik Bydgoszcz”.

Teren realizacji przedsięwzięcia wyznaczono częściowo (na odcinku od km 24+907 do km 25+222, od km 27+183 do km 28+181 i od km 28+344 do km 28+384 linii kolejowej nr 201) w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Las Gdański” w Bydgoszczy, w obszarze pradolinny teren ochrony pośredniej, gdzie obowiązują zakazy ustanowione w rozporządzeniu nr 3/2008 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 20 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych „Las Gdański” w Bydgoszczy (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2008 r., nr 94, poz. 1532).

Powyższa strefa ochrony pośredniej graniczy z terenem kolejowym linii nr 131 na odcinku od km 372+381 do km 374+706 oraz z terenem kolejowym linii nr 201 na odcinku od km 23+643 do km 28+323.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko, planowany zakres prac nie naruszy zakazów obowiązujących w strefie ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Las Gdański”. Ponadto, w celu zminimalizowania ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego, w niniejszej decyzji sformułowano warunek obejmujący zakaz lokalizowania zaplecza budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych oraz odpadów lub postoju pojazdów i maszyn w granicach stref ochronnych ujęć wód. Wobec powyższego, omawiana inwestycja nie powinna wywierać negatywnego wpływu na ilość bądź jakość ujmowanych wód podziemnych.

Teren realizacji planowanego przedsięwzięcia przecina obszary szczególnego

zagrożenia powodzią, powiązane z: Nowym Kanałem Noteckim, Kanałem Bydgoskim, Brdą, Wdą i Mątawą, co zostało uwzględnione podczas projektowania poszczególnych obiektów.

Przewidziany do budowy odcinek drogi łączący drogę wojewódzką nr 254 z drogą krajową nr 25 w obrębach 0001 Brzoza i 0013 Olimpin, gmina Nowa Wieś Wielka, powiat bydgoski, województwo kujawsko-pomorskie przetnie dwukrotnie obszar szczególnego zagrożenia powodzią, powiązany z Nowym Kanałem Noteckim oraz Kanałem Dziemionna. W ramach tych prac przewidziano budowę mostu nad Nowym Kanałem Noteckim, bez podpór w korycie rzeki, z szeroko rozstawionymi przyczółkami, przepust nad ciekiem bez nazwy oraz estakada nad Kanałem Dziemionna. Obiekty te zostały zaprojektowane w taki sposób, aby nie spowodowały negatywnego oddziaływania na tereny okoliczne w razie wystąpienia powodzi.

W wyniku prac planowanych na obiektach mostowych, w tym kolejowych, nie ulegnie zmniejszeniu ich światło, w związku z czym zagrożenie powodzią nie ulegnie zwiększeniu.

Dodatkowo, zarówno zaplecza budowy, jak i tymczasowe drogi technologiczne będą lokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane zostanie w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem 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.) oraz w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335 t.j.).

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

- PLGW600043, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako słaby (stan chemiczny: słaby; stan ilościowy: słaby). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ilościowo i chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu chemicznego oraz braku pogorszenia aktualnego stanu ilościowego wód podziemnych,
- PLGW200045, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry).

Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych,

- PLGW200044, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych,
- PLGW200036, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych,
- PLGW200037, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych,
- PLGW200028, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitych części wód powierzchniowych, oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW6000111883824229 – „Kanał Diemionna”, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako: brak danych (stan ekologiczny: nie można dokonać oceny stanu z powodu braku badań biologicznych w JCWP; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny

D i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLLW104503 – „Jezuickie” (JCWP jeziorna), zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: zły; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW60001618838249 – „Nowy Kanał Notecki”, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (utrzymania stanu poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników),
- PLRW6000161883829 – „Górny Kanał Noteci”, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status sztucznej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW200010291453 – „Kanał Zielona Struga do Dopływu w Osieczku”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Kanał Zielona Struga w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej) i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW20001229199 – „Wisła od Zgłowiączki do Brdy”, zaliczonej do regionu

wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: słaby; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienia drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisła w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW200010292989 – „Kanał Bydgoski”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status sztucznej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego potencjału ekologicznego i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW200011292999 – „Brda od zb. Smukała do ujścia”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako: brak danych (potencjał ekologiczny: dobry; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Brda w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Brda w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników),
- PLRW2000112929739 – „Brda od zb. Koronowo do zb. Smukała”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Brda od zb. Smukała

- do Starego koryta Brdy (dla łososia); zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Brda w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników),
- PLRW200010292984 – „Flis”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: słaby; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
 - PLRW20001029295929 – „Kotomierzycza”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
 - PLRW2000122939 – „Wisła od Brdy do Wdy”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienia drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisła w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
 - PLRW200010294969 – „Kanał Główny Świecki”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny:

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

- PLRW20001129499 – „Wda od zb. Gródek do ujścia”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: zły; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wda w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wda w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników),
- PLLW20544 – „Lipieńskie” (JCWP jeziorna), zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: brak danych; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych,
- PLLW20542 – „Stelchno” (JCWP jeziorna), zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW200011297299 – „Mątawa od Sinowej Strugi do ujścia”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako dobry (potencjał ekologiczny: dobry; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (poniżej stanu dobrego dla złagodzonych

wskaźników),

- PLRW200010297239 – „Mątawa z Sinową Strugą”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW20001029749 – „Struga Młyńska”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: zły; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (utrzymania poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników).

Planowana inwestycja przecinać będzie następujące cieki (w tym stanowiące JCWP rzeczne):

lp.	obiekt	nazwa przecinanego cieku	kilometraż przecięcia	uwagi
1.	linia kolejowa 131	Kanał Zielona Struga	343+454	JCWP PLRW200010291453 – „Kanał Zielona Struga do Dopływu w Osieczku”
2.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	343+931	-
3.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	344+826	-
4.	linia kolejowa 131	Kanał Dziemionna	347+627	JCWP PLRW6000111883824229 – „Kanał Dziemionna”
5.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	350+125	-
6.	linia kolejowa 131	Kanał Dziemionna	351+397	JCWP PLRW6000111883824229

lp.	obiekt	nazwa przecinanego cieku	kilometraż przecięcia	uwagi
				– „Kanał Diemionna”
7.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	353+245	-
8.	linia kolejowa 131	Brda	369+722	JCWP PLRW200011292999 – „Brda od zb. Smukała do ujścia”
9.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	374+667	-
10.	linia kolejowa 131	Kanał Pyszczyński	387+116	JCWP PLRW20001029295929 – „Kotomierzycza”
11.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	388+297	-
12.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	388+940	-
13.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	390+258	-
14.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	391+190	-
15.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	395+861	-
16.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	397+774	-
17.	linia kolejowa 131	Dopływ spod Bagniewa	400+042	-
18.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	402+209	-
19.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	402+765	-
20.	linia kolejowa 131	Kanał Gruczno- Luszkowo	404+899	
21.	linia kolejowa 131	Dworzysko	407+237	-
22.	linia kolejowa 131	Wda	412+770	JCWP PLRW20001129499 – „Wda od zb. Gródek do ujścia”
23.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	415+813	-
24.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	417+922	-
25.	linia kolejowa 131	Dopływ z jez. Stelchno	418+590	-
26.	linia kolejowa 131	Dopływ	423+958	-

lp.	obiekt	nazwa przecinanego cieku	kilometraż przecięcia	uwagi
		z jez. Stelchno		
27.	linia kolejowa 131	Mątawa	433+524	JCWP PLRW200011297299 – „Mątawa od Sinowej Strugi do ujścia”
28.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	435+486	-
29.	linia kolejowa 131	Dopływ z Bąkowa	435+941	-
30.	linia kolejowa 131	Dopływ z Bąkowa	436+563	-
31.	linia kolejowa 131	Młyńska Struga	438+749	JCWP PLRW200011297299 – „Mątawa od Sinowej Strugi do ujścia”
32.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	439+487	-
33.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	440+545	-
34.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	441+014	-
35.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	441+806	-
36.	linia kolejowa 131	Młyńska Struga	442+961	JCWP PLRW200011297299 – „Mątawa od Sinowej Strugi do ujścia”
37.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	443+703	-
38.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	444+801	-
39.	linia kolejowa 131	ciek bez nazwy	447+447	-
40.	linia kolejowa 131	Struga Młyńska	450+549	JCWP PLRW20001029749 – „Struga Młyńska”
41.	linia kolejowa 201	Kanał Zielona Struga	-2+620	JCWP PLRW200010291453 – „Kanał Zielona Struga do Dopływu w Osieczku”
42.	linia kolejowa 201	ciek bez nazwy	-2+112	-
43.	linia kolejowa 201	ciek bez nazwy	-1+246	-
44.	linia kolejowa 201	ciek bez nazwy	1+555	-

lp.	obiekt	nazwa przecinanego cieku	kilometraż przecięcia	uwagi
45.	linia kolejowa 201	ciek bez nazwy	2+806	-
46.	linia kolejowa 201	Brda	17+180	JCWP PLRW200011292999 – „Brda od zb. Smukała do ujścia”
47.	linia kolejowa 201	ciek bez nazwy	28+381	-
48.	linia kolejowa 201	ciek bez nazwy	31+485	-
49.	linia kolejowa 240	Wda	1+896	JCWP PLRW20001129499 – „Wda od zb. Gródek do ujścia”
50.	linia kolejowa 18	Brda	160+589	JCWP PLRW200011292999 – „Brda od zb. Smukała do ujścia”
51.	linia kolejowa 18	Kanał Bydgoski	162+722	JCWP PLRW200010292989 – „Kanał Bydgoski”
52.	linia kolejowa 208	Dopływ z jez. Stelchno	128+929	-
53.	linia kolejowa 215	Dopływ z jez. Stelchno	1+428	-
54.	linia kolejowa 741	Kanał Zielona Struga	20+011	JCWP PLRW200010291453 – „Kanał Zielona Struga do Dopływu w Osieczku”
55.	linia kolejowa 741	ciek bez nazwy	20+498	-
56.	linia kolejowa 741	ciek bez nazwy	21+385	-
57.	projektowana droga łącząca drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254	Kanał Dziemionna	0+238	JCWP PLRW6000111883824229 – „Kanał Diemionna”
58.	projektowana droga łącząca drogę	Nowy Kanał Notecki	1+172,85	JCWP PLRW60001618838249

lp.	obiekt	nazwa przecinanego cieku	kilometraż przecięcia	uwagi
	krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254			– „Nowy Kanał Notecki”
59.	projektowana droga łącząca drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254	ciek bez nazwy	0+281,91	-

Projekt nie wymaga ingerencji w jeziora wyznaczone jako JCWP jeziorne, w tym Jezuićkie oraz Lipieńskie, graniczące z terenem planowanych prac.

Potencjalny wpływ planowanych prac może mieć miejsce głównie w trakcie robót budowlanych. Na podstawie danych z analiz technicznych oraz informacji pochodzących z podobnych inwestycji, w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zidentyfikowano następujące potencjalne oddziaływania przedsięwzięcia na stan wód powierzchniowych w trakcie budowy:

1. bezpośrednie naruszenie koryta cieków w związku z planowanymi przebudowami przepustów, mostów oraz umocnieniem cieków; kształtowanie koryt cieków i związana z tym zmiana lokalnych warunków hydrologicznych,
2. możliwość przekształceń lokalnych, krótkotrwałych stosunków wodnych w wyniku wykonywania wykopów lub nasypów pod torowiskiem i drogą oraz prac związanych z odwadnianiem wykopów, posadowieniem elementów konstrukcyjnych w czasie przebudowy mostów i przepustów itd.,
3. zaburzenie przepływu wody w miejscach, gdzie będą przebudowywane mosty i przepusty,
4. ryzyko zanieczyszczenia cieków zawiesiną wskutek erozji powierzchni terenu budowy,
5. ryzyko zanieczyszczenia cieków substancjami niebezpiecznymi, np. ropopochodnymi z urządzeń wykorzystywanych na placu budowy lub wykorzystywanych w stosowanych technologiach budowy, środkach transportu itp.,
6. potencjalny wpływ budowy obiektów na ichtiofaunę,

7. likwidacja lub zmniejszenie powierzchni roślinnych pasów brzegowych,
8. ubezpieczenie brzegu w miejscach wylotów kolektorów systemu odwodnienia,
9. okresowy lokalny wzrost erozji brzegów, a więc i ilości zawiesiny w wodzie.

W związku z pracami budowlanymi może dojść lokalnie do zaburzenia siedlisk wodnych w pasie prowadzonych robót.

Wpływ na skład i liczebność fitobentosu i makrofitów – wielkość wpływu będzie zależna od materiału, z którego wykonane zostaną umocnienia koryta cieków, tj. kamień, faszyna czy beton. Również wpływ na skład i liczebność makrobezkręgowców bentosowych będzie zależny od materiału zastosowanego do umocnień. W przypadku zastosowania faszyny, niektóre grupy makrobezkręgowców (pijawki, ślimaki, wirki, gąbki oraz niektóre gatunki jętek i chruścików) mogą ją wykorzystać jako podłoże. W przypadku zastosowania jako materiału budulcowego kamienia, jeśli rozmiary kamieni są zróżnicowane, a sposób ich ułożenia imituje naturalne dno kamieniste, może to tworzyć kryjówki oraz różnicować lokalną prędkość przepływu. Daje to możliwość zasiedlenia takiego podłoża przez niektóre organizmy, zwłaszcza osiadłe, choć nadal brak będzie pierwotnej, pełnej heterogenności środowiska (np. brak płatów roślinności). W zakresie fitoplanktonu nie przewiduje się wywierania znaczącego wpływu prac budowlanych.

Ze względu na to, że długość odcinków koryt cieków, na których będą wykonywane zaplanowane prace budowlane (przebudowa mostów, przebudowa przepustów, umocnienia koryt cieków) będzie ograniczona do niezbędnego minimum, przewiduje się, że zasięg wpływu prac na elementy biologiczne będzie miejscowy, bez wywierania negatywnego wpływu na całość elementów biologicznych w danej JCWP. Potencjalne oddziaływanie na fitoplankton, zooplankton oraz bentos będzie krótkotrwałe, przemijające i lokalne. Oddziaływanie nie wpłynie negatywnie na zachowanie dotychczasowych struktur przyrodniczych środowiska wodnego elementów sieci wód powierzchniowych (cieki, zbiorniki).

W trakcie prowadzenia prac budowlanych istnieje również ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (np. poprzez wyciek paliwa z maszyn budowlanych). W związku z tym niezbędne jest zapewnienie właściwej organizacji placu budowy i odpowiednie magazynowanie materiałów budowlanych oraz odpadów, co będzie należało do obowiązków wykonawcy robót.

Negatywne oddziaływania na ichtiofaunę na etapie budowy mogą dotyczyć prowadzonych prac na obiektach mostowych – w szczególności polegających na ich wymianie.

Oddziaływaniem pośrednim będą hałas oraz drgania podłoża związane z przeprowadzanymi pracami, mogące powodować ograniczenie migracji ryb oraz ich wypłaszanie. Etap realizacji zamierzenia może potencjalnie wiązać się również z lokalnymi zaburzeniami przepływu wody, jednak wpływ ten będzie miał charakter przemijający.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych istnieje również ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (np. poprzez wyciek paliwa z maszyn budowlanych).

Prace budowlane będą miały charakter krótkotrwały, przemijający i lokalny oraz nie powinny powodować negatywnych, trwałych skutków na ichtiofaunę. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie powstaną nowe obiekty, których podpory będą realizowane w nurcie rzek. Obiekty inżynierskie na ciekach zostały zwymiarowane tak, aby nie wpływać na swobodę przepływu, w związku z tym inwestycja nie wpłynie na drożność tych cieków.

Planowana droga łącząca drogę krajową nr 25 z drogą wojewódzką nr 254 przetnie JCWP „Kanał Diemionna” oraz „Nowy Kanał Notecki” i jeden ciek bez nazwy. Planuje się przeprowadzenie remontów, przebudowy i wymiany poprzez rozbiórkę oraz wykonanie nowych wybranych przepustów i mostów, jak również budowę odcinka estakady. Zakres wymaganych prac na obiektach będzie uzależniony od ich obecnego stanu technicznego i funkcjonalnego.

Wpływ związany z zaburzeniem przepływu wód w trakcie przebudowy polegać może na zwiększeniu lub zmniejszeniu prędkości przepływu. Tego typu wpływ na wody powierzchniowe będzie krótkotrwały i obejmie okres, w którym prowadzone będą prace umocnieniowe w obrębie koryta cieku.

W związku z przewidzianą przebudową mostów i przepustów, w zakresie ciągłości cieków nie ulegnie zmianie liczba i rodzaj barier w tych ciekach. W trakcie prac budowlanych okresowo mogą występować zakłócenia w migracji organizmów wodnych i osadów, jednak zakłócenia te będą krótkotrwałe, przemijające i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Na etapie budowy może nastąpić bezpośrednie naruszenie brzegów i koryta cieków, w związku z przebudową elementów mostów i przepustów. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i obejmowało będzie wyłącznie okres, w którym prowadzone będą prace budowlane.

Prace przy przebudowie przepraw mostowych będą również obejmowały odcinkowe umocnienie koryta cieku. Długość, na której zostanie wykonane ubezpieczenie będzie ograniczona do niezbędnego minimum.

Przewiduje się następujący zakres prac na istniejących obiektach mostowych:

1. linia kolejowa 131; km 367+768: most kolejowy – istniejący obiekt nad Starym Kanałem Bydgoskim, którego podpory zlokalizowane są na brzegach cieku zostanie rozebrany. Podpory projektowanego obiektu również zlokalizowane będą poza nurtem Kanału,
2. linia kolejowa 131; km istniejący 369+777 (projektowany 369+720): most kolejowy – istniejący obiekt nad rzeką Brdą. Zakres prac obejmuje oczyszczenie powierzchni istniejących podpór zlokalizowanych w nurcie rzeki oraz uzupełnienie ewentualnych ubytków konstrukcji wraz z wykonaniem nowego zabezpieczenia antykorozyjnego (za pomocą środków impregnujących hydrofobowo, tworzących powłokę zabezpieczającą konstrukcję cegły/kamienia przed wnikaniem wody do wnętrza struktury materiału). Dodatkowo planowane jest odtworzenie i renowacja istniejących odbojnic zabezpieczających filary przed uderzeniem. Przewiduje się również oczyszczenie dna rzeki w obrębie obiektu,
3. linia kolejowa 18; km 160+591: most kolejowy – istniejący obiekt nad rzeką Brdą. Zakres prac obejmuje oczyszczenie powierzchni istniejących podpór zlokalizowanych w nurcie rzeki oraz uzupełnienie ewentualnych ubytków konstrukcji wraz z wykonaniem nowego zabezpieczenia antykorozyjnego (za pomocą środków impregnujących hydrofobowo, tworzących powłokę zabezpieczającą konstrukcję cegły/kamienia przed wnikaniem wody do wnętrza struktury materiału). Dodatkowo, planowane jest odtworzenie i renowacja istniejących odbojnic zabezpieczających filary przed uderzeniem. Przewiduje się również oczyszczenie dna rzeki w obrębie obiektu,
4. linia kolejowa 201; km 17+182: most kolejowy – istniejący obiekt nad rzeką Brdą, którego podpory zlokalizowane są w nurcie rzeki. Prace przewidują oczyszczenie powierzchni podpór i uzupełnienie ewentualnych ubytków konstrukcji podpór wraz z wykonaniem zabezpieczenia hydrofobowego. Przewiduje się również wykonanie płaszcza żelbetowego na górnej, poziomej powierzchni podpór oraz wykonanie izbic zabezpieczających filar przed uderzeniem statku i lodu.

W związku z powyższymi pracami, mogącymi powodować emisję odpadów do cieków, należy na bieżąco oczyszczać ich dno oraz przewidzieć rozwiązania zabezpieczające przed ich emisją do środowiska wodnego, np. w formie siatek, plandek lub pomostów podwieszanych pod obiektami mostowymi.

Planowany zakres prac w obrębie poszczególnych JCWP oraz ich zlewni przedstawia

się następująco:

lp.	nazwa JCWP	kod JCWP	zakres prac
1.	Kanał Zielona Struga do Dopływu w Osieczku	PLRW200010291453	Kanał Zielona Struga – ciek stanowiący JCWP: przebudowa cieku z planowaną zmianą przebiegu, umocnienie skarp za pomocą kieszki faszynowej, płytami darni i humusowaniem. budowa przepustu na cieku pod linią kolejową. Dodatkowo odmulenie i oczyszczenie koryta. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
2.	Brda od zb. Koronowo do zb. Smukała	PLRW2000112929739	Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
3.	Kanał Bydgoski	PLRW200010292989	Kanał Bydgoski – ciek stanowiący JCWP: budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
4.	Wisła od Zgłowiączki do Brdy	PLRW20001229199	Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
5.	Kotomierzycza	PLRW20001029295929	Kanał Pyszczyński – ciek wyróżniony, stanowiący dopływ Kotomierzycy, włączony do JCWP: rozbiórka starego i budowa nowego przepustu we wszystkich wariantach inwestycyjnych. Przebudowa koryta wraz z pracami konserwacyjnymi na odcinku 150 m przed i za obiektem. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
6.	Wisła od Brdy do Wdy	PLRW2000122939	Kanał Gruczno-Luszkowo – ciek wyróżniony, znajdujący się w JCWP, stanowiący dopływ Wisły: remont przepustu, przebudowa koryta wraz z pracami konserwacyjnymi na odcinku 150 m przed i za obiektem, profilowaniem koryta i umocnieniem dna i skarp cieku. Dopływ spod Bagniewa – ciek wyróżniony, znajdujący się w JCWP: rozbiórka starego i budowa nowego przepustu.

lp.	nazwa JCWP	kod JCWP	zakres prac
			Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
7.	Wda od zb. Gródek do ujścia	PLRW20001129499	Dopływ z jez. Stelchno – ciek wyróżniony, znajdujący się w JCWP, stanowiący dopływ Wdy: rozbiórka starego przepustu i budowa 2 nowych przepustów drogowych, remont przepustu kolejowego oraz budowa mostu kolejowego. Przebudowa koryta wraz z pracami konserwacyjnymi na odcinku 100 m, profilowaniem koryta oraz umocnieniem skarp i dna ciek. Wda – ciek stanowiący JCWP: brak ingerencji w koryto rzeki Wdy (Czarna Woda) w zakresie branży hydrotechnicznej. Remont obiektu mostowego i zabezpieczenie podpory, np. poprzez zabezpieczenie filarów grodzicami stalowymi. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
8.	Kanał Główny Świecki	PLRW200010294969	Dworzysko – ciek wyróżniony, znajdujący się w JCWP, stanowiący dopływ Kanału Głównego Świeckiego: likwidacja przepustu i budowa nowego mostu we wszystkich wariantach inwestycyjnych, przebudowa koryta wraz z pracami konserwacyjnymi na odcinku 150 m, profilowaniem koryta i umocnieniem skarp ciek. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
9.	Mątawa od Sinowej Strugi do ujścia	PLRW200011297299	Mątawa – ciek wyróżniony, stanowiący JCWP: remont mostu kolejowego. Konserwacja koryta na długości 93 m. Młyńska Struga – ciek wyróżniony, stanowiący JCWP: rozbiórka starych i budowa 2 nowych przepustów. Konserwacja koryta na długości 192 m i odcinkowa przebudowa. Odcinkowa likwidacja ciek – odcinki

lp.	nazwa JCWP	kod JCWP	zakres prac
			o długości 117 i 305 m. Dopływ z Bąkowa – ciek wyróżniony, stanowiący dopływ JCWP: rozbiórka i budowa nowego przepustu na wszystkich wariantach inwestycyjnych, remont przepustu na wszystkich wariantach inwestycyjnych. Konserwacja koryta na długości 93 m i odcinkowa przebudowa. Odcinkowa likwidacja cieku na długości 106 m. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
10.	Struga Młyńska	PLRW20001029749	Struga Młyńska – ciek wyróżniony, stanowiący JCWP: budowa nowego obiektu mostowego. Odcinkowa przebudowa oraz konserwacja koryta. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
11.	Brda od zb. Smukała do ujścia	PLRW200011292999	Stary Kanał Bydgoski – zlokalizowany w zlewni JCWP: reprofilacja wraz z umocnieniem skarp koryta istniejącego kanału w rejonie mostu kolejowego za pomocą materacy siatkowo-kamiennych i palików drewnianych. Brak planu zmiany przebiegu koryta. Rozbiórka starego i budowa nowego obiektu mostowego. Strumień Bożenka – ciek niewyróżniony, stanowiący dopływ Starego Kanału Bydgoskiego: przebudowa cieku z planowaną zmianą przebiegu oraz przełożeniem naturalnego koryta w korytko prefabrykowane i budowa przepustu. Dodatkowo konserwacja i oczyszczenie koryta na dalszym odcinku cieku. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych poprzez system kanalizacji deszczowej. Brda – ciek stanowiący JCWP: wyburzenie starego i budowa nowego obiektu mostowego, odtworzenie odbojnic pomiędzy obiektami i umocnienia nabrzeża (odtworzenie/wymiana istniejącego umocnienia) oraz budowa nowego obiektu mostowego. Odprowadzenie

lp.	nazwa JCWP	kod JCWP	zakres prac
			wód opadowych i roztopowych poprzez system kanalizacji deszczowej i zbiornik retencyjny. Struga w Rynkowie – ciek niewyróżniony, zlokalizowany w zlewni JCWP: odprowadzenie wód opadowych i roztopowych poprzez system rowów i kanalizacji deszczowej. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
12.	Mątawa z Sinową Strugą	PLRW200010297239	Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
13.	Górny Kanał Noteci	PLRW6000161883829	Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
14.	Kanał Diemionna	PLRW6000111883824229	Kanał Dziemionna – ciek wyróżniony, stanowiący JCWP: odcinkowa konserwacja i oczyszczenie koryta. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
15.	Nowy Kanał Notecki	PLRW60001618838249	Nowy Kanał Notecki – stanowiący JCWP: reprofilacja wraz z umocnieniem skarp koryta istniejącego kanału w rejonie obiektu za pomocą materacy siatkowo-kamiennych i palików drewnianych. Budowa nowego obiektu mostowego. Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
16.	Flis	PLRW200010292984	Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni.
17.	Jezioro Jezuickie	PLLW10450	Budowa/przebudowa inwestycji kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą (np. odwodnienie) na obszarze zlewni. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych poprzez

lp.	nazwa JCWP	kod JCWP	zakres prac
			system rowów melioracyjnych oraz system złożony ze zbiornika retencyjnego i systemu rowów melioracyjnych wraz z ubezpieczeniem wylotów systemu odwodnienia.

Wykonywane prace obejmujące odcinkowe umocnienia skarp i dna zostaną ograniczone do niezbędnego minimum, tj. w zakresie maksymalnie 50 m od osi linii w dół i/lub w górę cieków, nad którymi w ciągu przebudowywanej linii kolejowej zaprojektowano obiekt inżynierski. Dodatkowe prace, które będą prowadzone w ramach przedsięwzięcia będą polegały na przywróceniu drożności koryt poprzez niezbędne odmulenie i czyszczenie koryt z zakrzaczeń.

Umocnienia skarp i dna cieków naturalnych oraz urządzeń wodnych wykonane zostaną z materiałów pochodzenia naturalnego (kamień, żwir, otoczaki, tłuczeń, piasek, faszyna, drewno, rośliny szuwarowe, darnina, trawy, krzewy, drzewa). Natomiast umocnienia urządzeń wodnych, np. rowów melioracyjnych, z wykorzystaniem geosyntetyków, materiałów naturalnych (trawa) oraz z płyt betonowych.

Prace będą prowadzone w sposób minimalizujący ryzyko zanieczyszczenia wód oraz umożliwiający swobodny przepływ wód w ciekach. W czasie trwania prac, na bieżąco usuwane będą z koryt cieków wszelkie zatory wynikłe z prowadzonych prac budowlanych, a ciągłość przepływu wód w korytach zostanie zachowana. Roboty budowlane prowadzone będą w sposób zapewniający ochronę wód i gruntów przed zanieczyszczeniem, a czas realizacji prac zostanie dostosowany do warunków hydrologicznych (prowadzenie prac w korycie cieków przy niskich stanach wody oraz poza okresem zagrożenia powodzią). W przypadku pojawienia się bezpośrednich kolizji analizowanych linii kolejowych z ciekami, może zajść konieczność regulacji koryt cieków naturalnych oraz kształtowania nowych koryt tych cieków. Odcinkowa korekta trasy cieków w miejscu jego kolizji z elementami linii kolejowej (m.in. podporą mostu), polegała będzie na likwidacji kolidującego fragmentu koryta poprzez jego zasypanie i wykonanie nowego odcinka w możliwie najbliższej lokalizacji względem pierwotnego. Podczas wykonywania prac, ciągłość przepływu w korycie zostanie zapewniona przykładowo poprzez wykonanie nowego odcinka koryta, poprowadzenie nim wód, a następnie zasypanie pozbawionego wody likwidowanego fragmentu cieków. Kształt nowego odcinka cieków dostosowany zostanie do pierwotnego. Powyższa technologia może mieć również zastosowanie w przypadku kolizji linii kolejowej z urządzeniem wodnym, np. rowem melioracyjnym. Wówczas zajdzie konieczność

przebudowy tego urządzenia poprzez wykonanie nowego odcinka o parametrach zbliżonych do pierwotnych, a następnie zlikwidowanie starego.

Potencjalne zanieczyszczenie wód powierzchniowych pod względem elementów chemicznych i fizykochemicznych może być związane z:

1. prowadzonymi pracami w korytach cieków (przebudową mostów oraz przebudową przepustów, ubezpieczeniem koryta) i ewentualnymi wyciekami substancji ropopochodnych ze sprzętu mechanicznego wykorzystywanego do prac budowlanych,
2. wypłukiwaniem substancji z powierzchni terenu prowadzonych prac przez wody opadowe i ich dopływ do wód powierzchniowych,
3. okresowym lokalnym wzrostem erozji skarp i brzegów, a więc także stężenia zawiesiny w wodzie,
4. odmulaniami dna, poprzez okresowe zwiększenie stężenia zawiesiny w wodach.

Głównym zanieczyszczeniem na etapie budowy, wpływającym na jakość wody może być zwiększone stężenie zawiesiny. Prace prowadzone w korycie cieków mogą spowodować czasowe zmęcenie wody. Powstała w ten sposób zawiesina może powodować czasowe obniżenie zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie. Po pewnym czasie, w przekroju poniżej miejsca wprowadzenia lub powstawania zanieczyszczeń dojdzie do pełnego wymieszania zawiesiny z wodami odbiornika.

Nie przewiduje się, aby planowane prace w ramach zamierzenia, poza czasowym zwiększeniem stężenia zawiesiny i związanym z tym możliwym obniżeniem zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie, wpływały na stężenia innych wskaźników fizykochemicznych oraz wskaźników odpowiedzialnych za stan chemiczny wód.

Reasumując, należy stwierdzić, że w trakcie prowadzenia planowanych prac nie powinno wystąpić istotnie negatywne oddziaływanie na hydromorfologię cieków, stan chemiczny bądź fizykochemiczny wód, ani też nie będą powstawały znaczące zaburzenia ich ciągłości morfologicznej. Przewidywane oddziaływania nie spowodują pogorszenia się wartości aktualnych wskaźników odnoszących się do elementów hydromorfologicznych wód JCWP znajdujących się w rejonie przedsięwzięcia.

Projektowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do trwałego zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry lub Wisły. Pozostanie również bez wpływu na wyznaczone dla powyższych JCWP cele środowiskowe dotyczące zapewnienia możliwości migracji organizmów wodnych, ponieważ podczas prac w obrębie cieków zostanie zapewniony stały przepływ wody.

Natomiast na etapie użytkowania inwestycji, ze względu na przyjęte parametry techniczne poszczególnych obiektów lokalizowanych w ciekach, nadal możliwa będzie migracja tych organizmów wzdłuż cieków, zgodnie z wyznaczonymi celami środowiskowymi.

Zaplecza budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych oraz odpadów lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię:

1. w pierwszej kolejności na terenach kolejowych lub przekształconych antropogenicznie,
2. poza strefami ochronnymi ujęć wód,
3. poza dolinami rzek i cieków, w odległości co najmniej 50 m od rzek, cieków, zbiorników wodnych i obszarów podmokłych,
4. poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
5. w miarę możliwości poza głównym zbiornikiem wód podziemnych
6. nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde”, tj. poza odcinkiem linii kolejowej nr 201 od km -1+944 do km 7+665 oraz poza odcinkiem linii kolejowej nr 131 od km 344+134 do km 361+001.

W razie konieczności zorganizowania zaplecza na ww. obszarze, dopuszcza się jego lokalizację wyłącznie na terenie utwardzonym i uszczelnionym, celem zabezpieczenia przed migracją ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego,

7. poza strefami o wysokiej podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia na odcinkach w km: 0+000 – 5+340, 9+730 – 11+410, 13+000 – 17+530, 19+160 – 31+247 linii kolejowej nr 201; 342+950 – 357+180, 361+690 – 377+293, 383+101 – 392+600, 393+100 – 394+850, 399+980 – 404+670, 412+550 – 414+250, 420+750 – 423+970, 428+200 – 431+950, 432+800 – 433+790, 435+100 – 450+850 linii kolejowej nr 131,
8. poza siedliskami gatunków chronionych, które nie będą podlegać zniszczeniu w ramach przedsięwzięcia,
9. poza pomnikami przyrody,
10. poza użytkami leśnymi, które nie będą podlegać wylesieniu w ramach inwestycji,
11. poza terenami chronionymi akustycznie.

Natomiast tymczasowe drogi technologiczne (dojazdowe do miejsc prowadzenia robót wraz z placami manewrowymi) należy zorganizować:

1. poza dolinami cieków, w odległości co najmniej 50 m od cieków,
2. poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,

3. w miarę możliwości poza głównym zbiornikiem wód podziemnych nr 138 „Pradolina Toruń – Eberswalde”, tj. poza odcinkiem linii kolejowej nr 201 od km -1+944 do km 7+665 oraz poza odcinkiem linii kolejowej nr 131 od km 344+134 do km 361+001.

W razie konieczności zorganizowania dróg technologicznych na ww. obszarze, dopuszcza się ich lokalizację wyłącznie na terenie utwardzonym i uszczelnionym, celem zabezpieczenia przed migracją ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego,

4. poza strefami o wysokiej podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia na odcinkach w km: 0+000 – 5+340, 9+730 – 11+410, 13+000 – 17+530, 19+160 – 31+247 linii kolejowej nr 201; 342+950 – 357+180, 361+690 – 377+293, 383+101 – 392+600, 393+100 – 394+850, 399+980 – 404+670, 412+550 – 414+250, 420+750 – 423+970, 428+200 – 431+950, 432+800 – 433+790, 435+100 – 450+850 linii kolejowej nr 131,
5. poza obszarami podmokłymi,
6. poza pomnikami przyrody.

Powyższe uwarunkowania dotyczące lokalizacji i organizacji zaplecza oraz tymczasowych dróg technologicznych mają na celu m.in. ograniczenie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego, zwłaszcza na obszarach wrażliwych, uszkodzenia lub zniszczenia zadrzewień niepodlegających usunięciu w ramach inwestycji, naruszenia pomników przyrody oraz siedlisk gatunków chronionych, a także zmniejszenie uciążliwości akustycznej względem najbliższej zabudowy mieszkaniowej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Podczas realizacji zadania, woda będzie pobierana z przyłączy wodociągowych na stacjach kolejowych lub bezpośrednio z gminnej sieci wodociągowej bądź dowożona beczkowozem. Natomiast na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, przewidziano pobór wody z gminnej sieci wodociągowej na potrzeby projektowanych nastawni kolejowych.

Podczas realizacji zamierzenia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Realizacja oraz użytkowanie zamierzenia nie wiąże się z powstawaniem ścieków przemysłowych. Ścieki bytowe, które będą powstawać podczas eksploatacji inwestycji

w obrębie projektowanych nastawni kolejowych będą odprowadzane do gminnej sieci kanalizacji sanitarnej.

Biorąc pod uwagę planowany zakres prac, obejmujący m.in.: roboty ziemne, demontaż istniejących elementów torowiska (szyn, podkładów, rozjazdów, sieci trakcyjnej), rozbiórkę istniejących obiektów, usuwanie nawierzchni z istniejących dróg, w związku z przebudową przejazdów drogowych i istniejących dróg, usuwanie drzew i krzewów oraz prace wykończeniowe, przewiduje się, że w trakcie realizacji inwestycji będą powstawać przede wszystkim odpady zaliczone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.), do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty i z grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie, a także odpadowa masa roślinna zaliczana do grupy 02 – odpady z rolnictwa, ogrodnictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności.

Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia planuje się segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu, na terenie, do którego posiadacz odpadów ma tytuł prawny. Magazynowanie odpadów jest dopuszczalne jedynie w celu zgromadzenia odpowiedniej ilości do transportu. Miejsca magazynowania odpadów będą dozorowane i ogrodzone, tak by osoby postronne nie mogły mieć do nich dostępu.

Masy ziemne przemieszczane w trakcie realizacji zamierzenia będą wymagały tymczasowego magazynowania. Ziemia z wykopów zmagazynowana zostanie na gruncie w wyznaczonym miejscu w uporządkowany sposób, z podziałem na ziemię urodzajną i pozostałą. Niezanieczyszczona gleba i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych nie będą traktowane jako odpad pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym, na terenie, na którym został wydobyty. Wykonawca robót budowlanych powinien w jak największym stopniu wykorzystać na miejscu masy ziemne z wykopów, o ile będzie to możliwe ze względu na ich właściwości) do realizacji inwestycji, np. do formowania nasypów czy przywrócenia terenu czasowo przekształconego (m.in. wykorzystywanego pod zaplecza, w tym miejsca magazynowania materiałów bądź odpadów itp.) do stanu sprzed rozpoczęcia omawianych prac. Gleba (humus) powinna zostać wykorzystana do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy, np. może być użyta do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni.

Usuwanie drzew i krzewów spowoduje powstanie odpadowej masy roślinnej.

W trakcie realizacji inwestycji powstaną również odpady opakowaniowe (grupa 15 01), które planuje się magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu lub w odpowiednich pojemnikach.

Płyny eksploatacyjne (smary, paliwa) lub odpady w postaci ciekłej będą przechowywane w szczelnych zbiornikach, a wszelkie awaryjne rozlewy będą bezzwłocznie usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie będą przekazywane do przetwarzania.

Pozostałe odpady zgromadzone zostaną selektywnie, w miejscu do tego wyznaczonym w obrębie zaplecza budowy, w pojemnikach, workach foliowych lub kontenerach oraz w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.

Podczas realizacji inwestycji, gospodarkę odpadami planuje się prowadzić zgodnie z ustaloną hierarchią, czyli w pierwszej kolejności ograniczać powstawanie odpadów przez ponowne użycie materiałów, następnie wytworzone odpady przygotować do ponownego użycia, a dopiero w dalszej kolejności poddać je recyklingowi lub innym procesom odzysku, a przy braku takiej możliwości – unieszkodliwieniu.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, gospodarka odpadami (w tym odpadami niebezpiecznymi oraz komunalnymi) prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami, w sposób niezagrażający wodom powierzchniowym i podziemnym. Odpady gromadzone będą selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed uwalnianiem do środowiska gruntowo-wodnego, tj. w pojemnikach, workach foliowych lub kontenerach.

Na etapie eksploatacji linii kolejowych nie powstaną nowe rodzaje odpadów, ani nie przewiduje się wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu aktualnego. Inwestor przewiduje wręcz znaczący spadek w kilku pierwszych latach po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia. Powstające na tym odcinku odpady, tak jak dotychczas, związane będą z utrzymaniem linii kolejowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Przewiduje się powstawanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne.

Miejsca magazynowania odpadów będą ogrodzone oraz zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych.

Magazynowanie odpadów olejowych i odpadów niebezpiecznych zostanie zorganizowane w miejscu utwardzonym, zadaszonym, w pojemnikach odpornych na działanie odpadów, zabezpieczonych przed ich rozlaniem.

Pozostałe odpady gromadzone będą selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym,

w pojemnikach, workach foliowych lub kontenerach, w sposób zabezpieczający przed uwalnianiem do środowiska gruntowo-wodnego, a następnie przekazywane uprawnionym odbiorcom w celu ich dalszego zagospodarowania.

Planowana inwestycja wiąże się z pracami budowlanymi o bardzo zróżnicowanym charakterze. Poza pracami związanymi z torowiskiem i podtorzem, przedsięwzięcie obejmuje również przebudowę oraz budowę obiektów inżynierskich i kubaturowych, przebudowę peronów, przebudowę lub likwidację przejazdów w poziomie szyn, przebudowę sieci trakcyjnej, a także budowę dróg dojazdowych do nowych obiektów oraz do posesji.

W związku z wymienionymi pracami budowlanymi, nieunikniona jest niezorganizowana emisja gazów, których głównym źródłem będą silniki spalinowe maszyn budowlanych i pojazdów transportowych, wykorzystywane w trakcie budowy. Emisja w głównej mierze będzie zależała od zastosowanych technologii robót oraz rodzaju wykorzystywanego sprzętu. Ciężki sprzęt niezbędny w realizacji zamierzenia charakteryzuje się dużą mocą, a co za tym idzie wysokim zużyciem paliwa, czyli emisją gazów lub pyłów do powietrza ze spalania paliw w silnikach.

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

- pyłu związana z rozbiórką obiektów,
- spalin przez maszyny pracujące w trakcie budowy,
- pyłu wynikająca z poruszania się pojazdów po placu budowy i drogach dojazdowych,
- pyłu podczas załadunku i rozładunku pojazdów oraz podczas transportu materiałów sypkich odkrytymi ciężarówkami.

Na skalę powyższych uciążliwości będą w niewielkim stopniu wpływały również warunki atmosferyczne, które w zależności od panującej pogody będą się nasilać (nasłonecznienie, wysoka temperatura, siła i kierunek wiatru) lub zmniejszać (deszcze, duża wilgotność). Jednakże pomimo niesprzyjających warunków pogodowych, emisja pyłów do powietrza w dalszym ciągu będzie miała charakter okresowy i będzie mało istotna.

Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że prace nie będą prowadzone jednocześnie na całym odcinku objętym projektem, a front robót zostanie podzielony na odcinki i będzie się przesuwał wzdłuż linii kolejowej.

Ograniczenie zjawiska pylenia będzie możliwe poprzez odpowiednią organizację robót budowy, placu budowy, transportu materiałów, np.: wprowadzenie chronologii prowadzonych prac, organizację ruchu pojazdów budowy (korzystanie z istniejących utwardzanych dróg dojazdowych), zraszanie wodą bądź innymi preparatami placu budowy

i terenów eksponowanych na erozję wietrzną (wały ziemne, nasypy). Dodatkowo, prowadzone będzie czyszczenie dróg dojazdowych z błota wywożonego z terenu budowy, w celu zapobieżenia emisji pyłów z dróg dojazdowych.

Podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie w okresach suchych i wietrznych będą stosowane przykrycia zabezpieczające przed pyleniem.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane jedynie pojazdy posiadające aktualny przegląd techniczny.

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.

Na etapie budowy, źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac, użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowe źródła hałasu stanowić będą w czasie realizacji urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, tj.: maszyny ciężkie do robót torowych – podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe, dźwigi układkowe, urządzenia specjalistyczne – wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty uderowe.

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami. W tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowej, prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Pod względem akustycznym, najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych, podczas których na niewielkim obszarze zostanie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu. Różnica między oddziaływaniem etapu realizacji przedsięwzięcia w poszczególnych jego wariantach nie będzie istotna.

Realizacja prac budowlanych odbywać się będzie przede wszystkim w porze dziennej. Część prac, które z technologicznego punktu widzenia oraz w związku z fazowaniem prac nie będą mogły być prowadzone w porze dziennej, będą wykonywane w nocy. Oddziaływanie akustyczne takich prac zostanie ograniczone do minimum poprzez zastosowanie sprawnego, nowoczesnego sprzętu oraz odpowiednią organizację pracy głośnych maszyn.

W ramach działań ochronnych, w trakcie realizacji inwestycji zostaną podjęte następujące działania:

- silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw od pracy,

- prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy będą ograniczane,
- realizacja prac budowlanych odbywać się będzie przede wszystkim w porze dziennej. Nieznaczna część prac, które z technologicznego punktu widzenia oraz w związku z fazowaniem prac nie będą mogły być prowadzone w porze dziennej, będą wykonywane w nocy,
- zaplecza budowy będą zlokalizowane w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej,
- podczas transportu surowców mogących powodować pylenie w okresach suchych i wietrznych, stosowane będą przykrycia zabezpieczające przed pyleniem,
- zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana bezpośrednio w sąsiedztwie ramp i placów przeładunkowych zostanie zabezpieczona przed pyleniem poprzez zastosowanie ekranów akustycznych.

Na etapie realizacji, w każdym z wariantów przedsięwzięcia, emisja drgań związana będzie przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu. Spośród stosowanych w budownictwie kolejowym maszyn za istotne źródło drgań uznawane są maszyny zagęszczające, ze względu na dynamiczny charakter pracy oraz najwyższą dopuszczalną moc urządzenia.

W celu uszczegółowienia oceny potencjalnego oddziaływania drgań na etapie realizacji linii kolejowej na budynki szczególnie wrażliwe na drgania, wykonano analizę w tym zakresie.

Pod uwagę wzięto budynki stare, posiadające uszkodzenia, a także budynki o niestarym wykonaniu czy z widocznymi wadami konstrukcyjnymi, ze szczególnym uwzględnieniem budynków nieposiadających fundamentów oraz budynków o konstrukcji dachu bezwieńcowej, budynki posiadające sklepione stropy, a także inne budynki posiadające urządzenia wrażliwe na wpływy dynamiczne lub szczególnie chronione, w tym cenne obiekty zabytkowe itp.

W raporcie przedstawiono zestawienie budynków mieszkalnych znajdujących się w odległości do 25 m od skrajnego toru przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z ich charakterystyką.

W celu oceny potencjalnego wpływu drgań na budynki na etapie realizacji zamierzenia, wykonano analizę i skategoryzowano grupy robót charakteryzujących się podobną specyfiką emisji drgań.

Ze względu na wyniki powyższej analizy nie przewiduje się wystąpienia istotnego wpływu drgań na budynki mieszkalne w jakimkolwiek z analizowanych wariantów przedsięwzięcia.

Wszystkie prace będą miały charakter tymczasowy, a po ich zakończeniu

oddziaływanie wibracyjne ustąpi. Ze względu na charakter prac oraz przesuwający się front robót, czas występowania uciążliwości wibracyjnych będzie bardzo krótki – ograniczony maksymalnie do kilku dni.

Aby maksymalnie ograniczyć oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji, w miarę możliwości, w rejonach zabudowanych ograniczona do niezbędnego minimum będzie praca urządzeń mogących wywoływać potencjalnie znaczące drgania. Różne urządzenia powodujące oddziaływanie nie mogą pracować jednocześnie. Uniknie się w ten sposób możliwości nakładania fal, a co za tym idzie, ich wzmacniania.

Ponadto, aby ograniczyć możliwość potencjalnego oddziaływania 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.

Inwentaryzacja istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją będzie wykonana zgodnie z przyjętymi zasadami przez Wykonawcę prac budowlanych przed wejściem na plac budowy oraz po ich zakończeniu.

Linie nr 131, 201, 18, 745, 741 i częściowo 208 oraz 209 są zelektryfikowane. W ramach przedsięwzięcia, linia nr 240 zostanie elektryfikowana na całym odcinku objętym opracowaniem. Planowana jest także elektryfikacja nowoprojektowanej łącznicy.

W związku z powyższym, emisja zanieczyszczeń pochodzących z ruchu pociągów, w tym gazów cieplarnianych do atmosfery będzie pośrednia jako emisja z elektrowni. Obiekty tego typu stanowią źródło emisji zorganizowanej i podlegają pod odpowiednie przepisy prawa i normy emisyjne.

Emisja do powietrza może mieć miejsce jedynie w wyniku sporadycznego ruchu składów spalinowych, np. w przypadku awarii sieci, drezyn lub lokomotyw manewrowych, a także w wyniku wykorzystywania paliw na cele grzewcze w obiektach kubaturowych, w środkach transportu stosowanych do prac remontowych/utrzymeniowych oraz w przypadku nieelektryfikowania linii kolejowych (w tym linii nr 240, co przewiduje racjonalny wariant alternatywny przedsięwzięcia), po których poruszać się będą składy spalinowe.

Emisje z przejazdów spalinowych torowych są marginalne i śladowe w porównaniu z emisjami z całego sektora transportu, a ich udział w kosztach zewnętrznych transportu jest niezauważalnie mały.

Emisja w tym zakresie będzie miała charakter marginalny, a realizacja inwestycji nie przyczyni się do wzrostu zużycia paliw na etapie eksploatacji (a wręcz można

prognozować nieznaczne zmniejszenie zużycia, z uwagi na mniejszą częstotliwość prowadzonych remontów oraz wyburzenia/remonty budynków kubaturowych).

Elementem modernizacji linii kolejowych objętych niniejszym przedsięwzięciem jest też likwidacja przejazdów przez linię kolejową 131 w poziomie torów i budowa bezkolizyjnych dwupoziomowych skrzyżowań w formie wiaduktów. W związku z budową wiaduktów, konieczna będzie także przebudowa dróg prowadzących do zlikwidowanych przejazdów i dróg pomiędzy przejazdami. Zostaną wybudowane i przebudowane odcinki dróg gminnych, powiatowych, krajowych oraz wojewódzkich, zwłaszcza jeśli chodzi o budowę wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 131 w km 353+833, w miejscowości Brzoza, co wiąże się z koniecznością zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej nr 254, budową ronda na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 254 z drogą gminną, budową ronda na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej z ul. Powstańców Wielkopolskich oraz dowiązaniem projektowanego układu do drogi krajowej nr 25.

Eksploatacja odcinków dróg wybudowanych w związku z modernizacją linii kolejowych stanowić będzie także źródło emisji do atmosfery. Jednak, jak pokazują analizy wykonane na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykonane nawet dla dróg o tak intensywnym natężeniu ruchu jak autostrady, eksploatacja dróg nie spowoduje wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu poza granicami pasa drogowego.

Ze względu na przewidywane stosunkowo niewielkie natężeniu ruchu pojazdów i maszyn związane z działaniem ramp oraz placów przeładunkowych nie przewiduje się przekroczeń w dopuszczalnych stężeniach zanieczyszczeń w powietrzu poza terenem kolejowym.

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

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

1. tereny zabudowy wielorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej i zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - a) $L_{Aeq} = 65 \text{ dB(A)}$ w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),

- b) $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$ w godzinach 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:
 - a) $L_{Aeq} = 61 \text{ dB(A)}$ w godzinach 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - b) $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$ w godzinach 22:00 – 6:00 (pora nocna).

Określenie emisji hałasu do środowiska istniejących i planowanych do przebudowy linii kolejowych nr: 131, 201, 208, 215, 240, 356, 745 i 18 zostało przeprowadzone holenderską metodą obliczeniową SRM II, opublikowaną w dokumencie Reken-en Meetvoorschrift Railverkeers-lawaai '96. Ministerie Volkshuisvesting. Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer z 20 listopada 1996 r. W obliczeniach zastosowano nowszą metodę z roku 2002 z uwzględnieniem klasy taboru, rodzaju torowiska i warunków ruchu, która jest zgodna z wersją z 1996 r. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka linii kolejowej, a wyniki obliczeń można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy. Obliczenia emisji hałasu do środowiska wykonano za pomocą programu SoundPlan 8.1.

Prognozowane obciążenie ruchowe na potrzeby analizy akustycznej zostało przygotowane analogicznie i w spójności z danymi dla odcinka stycznego, należącego do korytarza towarowego nr 5 (ciąg C-E65) i objętego projektem pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym prace na stacji Maksymilianowo”.

W analizach wzięto pod uwagę planowane wyburzenia i zaznaczono je na załącznikach graficznych, przy czym w jednym przypadku – posterunku w km 422+575 linii kolejowej nr 131 – budynek jest zaznaczony jako wyburzenie, a w rzeczywistości jest on przenoszony z peronu 2 na peron 3 w analogicznym kilometrażu. Przeniesienie budynku (wskazywane jako wyburzenie) nie ma wpływu na przeprowadzone analizy akustyczne ani ich wyniki oraz proponowane środki minimalizujące oddziaływanie ponadnormatywnych poziomów dźwięku.

Dane dla projektu pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew, LCS Bydgoszcz Główna” zostały przygotowane i zagregowane przez Biuro Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2018 roku (autor: Tomasz Radzikowski – ekspert w Wydziale Analiz Transportowych). Zostały one opracowane na podstawie prognoz ruchu,

będących jednym z produktów analiz w ramach Rezultatów Studium Wykonalności (RSW).

Prognozy ruchu w ww. RSW zostały opracowane przy zastosowaniu następujących metod prognostycznych:

- ruch pasażerski – metoda analizy sieciowej przy pomocy modelowania komputerowego (czterostopniowy model ruchu),
- ruch towarowy – metoda wskaźnikowa na podstawie identyfikacji kluczowych segmentów rynku przewozów towarowych oraz prognoz rozmiaru tego rynku.

W obliczeniach uwzględniono poprawkę -3 dB dla pociągów towarowych, w związku z coraz częstszym stosowaniem klocków kompozytowych oraz spodziewaną poprawą stanu technicznego istniejącego taboru kolejowego i wprowadzaniem do użytku nowszych modeli.

Zgodnie z zapisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych, wprowadzone zostały nowe obowiązki dla przewoźników kolejowych w zakresie ograniczenia poziomu hałasu powstającego podczas ruchu pociągów.

W preambule ww. rozporządzenia zawarto, że cyt.: „stosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” dla systemu kolei w Unii (TSI „Hałas”), określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014, w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych powinno zatem znacząco zmniejszyć maksymalne poziomy emisji hałasu. Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania hałasu kolejowego jest przezbrajanie istniejących wagonów towarowych polegające na wyposażeniu ich w kompozytowe wstawki hamulcowe. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50 % redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi”.

Dotychczas stosowane klocki żeliwne, ze względu na swoją twardość i strukturę, powodują powstawanie mikrouszkodzeń na powierzchni tocznej kół wagonów kolejowych. Te mikrouszkodzenia są odpowiedzialne za wysoki hałas toczenia. W przypadku zastosowania klocków kompozytowych, ich struktura pozwala na szlifowanie (wygładzanie) powierzchni tocznej kół, a tym samym na spokojniejszy bieg pociągu i mniejszy hałas toczenia.

Zastosowanie klocków hamulcowych kompozytowych wpływa więc na ograniczenie hałasu toczenia w czasie ruchu pociągów (nie tylko w czasie hamowania).

Mając na uwadze powyższe, konieczne jest, aby przy ocenie oddziaływania

na środowisko planowanych przedsięwzięć kolejowych uwzględniać postęp techniczny i technologiczny, który jest udziałem przewoźników towarowych, w celu zasadnego i poprawnego określania zadań zarządcy infrastruktury w zakresie ochrony przed hałasem.

Dostępne dane źródłowe (www.utk.gov.pl) wskazują, że łączna liczba jednostek (lokomotywy i wagony towarowe) zmniejszyła się w ostatnich latach (2017 – 2020) o około 4100 szt. W tym samym czasie udział jednostek zmodernizowanych i/lub nowych zwiększył się z około 6,4% w 2017 r. do około 22% w 2020 r. Zmiany te rok do roku w latach 2017 – 2020 wykazywały dużą dynamikę o przeciętnym poziomie około 48% rocznie, a w poszczególnych latach:

- 2018/2017 – wzrost o około 36%,
- 2019/2018 – wzrost o około 63%,
- 2020/2019 – wzrost o około 45%.

Danych za 2021 r. jeszcze nie zgromadzono, ale uwzględniając wcześniejsze, można przyjąć, że stan na 2021 r. należy prognozować na około 26% i przyjmując minimalne wzrosty w latach kolejnych (10% rok do roku) uzyskamy udział jednostek taboru zmodernizowanego lub nowego na poziomie (scenariusz 1):

- 2022 r.: 29%,
- 2023 r.: 32%,
- 2024 r.: 35%,
- 2025 r.: 38%.

Natomiast w scenariuszu bardziej optymistycznym (scenariusz 2), wzrost o około 20% rocznie. Wartości te wyniosły odpowiednio: 2021 r.: 26% do około 54% w 2025 r.

Dane te upoważniają do uwzględnienia poprawy stanu technicznego kolejowego taboru towarowego przy modelowaniu prognozowanego poziomu hałasu w środowisku i planowaniu adekwatnych środków minimalizujących. Jediną możliwością uwzględnienia tego zagadnienia jest zastosowanie poprawki obliczeniowej. Jak wynika z przedstawionych powyżej założeń TSI Hałas, wartość tej poprawki może wynosić maksymalnie -10 dB, gdy 100% taboru towarowego będzie spełniać wymagania TSI Hałas. Wobec aktualnego stanu i prognozowanych wartości, racjonalna wysokość poprawki na 2025 r. może wynosić około -4 dB w scenariuszu 1 do około -5 dB w scenariuszu 2. Uważne i ostrożne podejście do zdarzeń przyszłych wskazuje przyjęcie poprawki na poziomie -3 dB.

Nie przewiduje się pośredniego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, jako zmianę istniejących warunków akustycznych na terenach, na których oddziaływanie pośrednie może mieć znaczenie, z uwagi na lokalizację inwestycji w śladzie istniejącej

obecnie linii kolejowej.

Na etapie eksploatacji może dochodzić do kumulacji oddziaływań linii kolejowych nr 18, 131, 201, 208, 215, 240, 356, 745 z autostradą A1, drogą ekspresową S-5, drogami krajowymi nr: 5, 10, 25, 56, 80, 91 i drogami wojewódzkimi nr: 214, 223, 240, 272. 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. Dodatkowo, w obliczeniach uwzględniono oddziaływanie dróg niższych kategorii w przypadku ruchu powyżej 1000 pojazdów na dobę.

W przypadku linii kolejowych, ich oddziaływanie zostało ujęte w przeprowadzonej analizie hałasu kolejowego, natomiast w przypadku oddziaływania skumulowanego z drogami wykonano dodatkowe obliczenia, których wyniki zamieszczono na załącznikach graficznych.

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

Obliczenia te wykonano dla jednego horyzontu czasowego, tj. 2026 r. Dla roku 2036 przewiduje się takie samo natężenie ruchu kolejowego, w związku z czym nie przewiduje się rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w związku ze wzrostem natężenia ruchu.

W analizach nie uwzględniano hamowania i zatrzymywania pociągów, z uwagi na dominujący ruch towarowy pociągów, dla których nie przewiduje się postojów. Natomiast w przypadku ruchu pasażerskiego, z uwagi na pomijalnie małe natężenie, oddziaływanie akustyczne jest nieznaczące w porównaniu do ruchu towarowego.

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

Biorąc pod uwagę prognozowane występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w przypadku zabudowy poza terenem zamkniętym oraz przyległym pasem gruntu i dominujące oddziaływanie hałasu pochodzącego od ruchu towarowego, jako działania minimalizujące oddziaływanie akustyczne wybrano zastosowanie ekranów akustycznych. Z uwagi na charakter linii kolejowej (linia towarowa o dużym natężeniu ruchu) oraz brak miejsca na zastosowanie, np. wałów ziemnych, zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych oraz tłumików przyszynowych.

Należy zaznaczyć, że ekrany akustyczne zostały również zaproponowane

dla zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej na terenie kolejowym lub przyległym pasie gruntu w przypadku spodziewanego występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych wewnątrz tych budynków (o ile istnieją możliwości techniczne dla lokalizacji ekranów), a także dla ochrony terenów zagospodarowanych.

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

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
1	18	151+665 – 151+824	lewa	pochłaniający	2	torów	158
2	18	152+224 – 152+288	lewa	pochłaniający	3	torów	64
3	18	158+195 – 158+340	lewa	pochłaniający	3,5	torów	145
4	18	158+496 – 158+648	lewa	pochłaniający	3	torów	150
5	131	339+604 – 339+716	lewa	pochłaniający	3	torów	112
6	131	340+392 – 340+569	lewa	pochłaniający	3	torów	177
7	131	340+521 – 340+652	prawa	pochłaniający	3,5	torów	132
8	131	341+164 – 341+300	lewa	pochłaniający	1,5	torów	135
9	131	341+502 – 341+570	prawa	pochłaniający	3	torów	67
10	131	341+570 – 341+613	prawa	pochłaniający	2,5	torów	46
11	131	343+097 – 343+207	lewa	pochłaniający	1,5	torów	112
12	131	344+135 – 344+314	lewa	pochłaniający	3	torów	178
13	131	344+314 – 344+428	lewa	pochłaniający	2,5	torów	114
14	131	344+891 – 345+085	lewa	pochłaniający	3,5	torów	194
15	131	345+702 – 345+856	lewa	pochłaniający	3,5	torów	154

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
16	131	346+135 – 346+175	lewa	odbijający	5,5	torów	40
17	131	346+199 – 346+317	lewa	pochłaniający	4,5	torów	116
18	131	346+317 – 346+389	lewa	pochłaniający	3,5	torów	70
19	131	346+389 – 346+926	lewa	pochłaniający	2	torów	532
20	131	346+921 – 346+959	prawa	odbijający	3	torów	41
21	131	346+947 – 346+990	lewa	pochłaniający	2,5	torów	46
22	131	347+413 – 347+488	prawa	pochłaniający	1,5	torów	75
23	131	347+484 – 347+556	lewa	pochłaniający	2	torów	72
24	131	348+367 – 348+414	lewa	pochłaniający	1,5	torów	48
25	131	350+467 – 350+547	prawa	pochłaniający	1,5	torów	80
26	131	350+662 – 350+742	lewa	pochłaniający	1,5	torów	80
27	131	353+705 – 353+741	prawa	pochłaniający	1,5	torów	36
28	131	354+259 – 354+606	lewa	pochłaniający	2	torów	347
29	131	354+587 – 354+704	prawa	pochłaniający	3	torów	116
30	131	354+715 – 354+745	prawa	pochłaniający	3	torów	30
31	131	354+728 – 355+063	lewa	pochłaniający	2	torów	339
32	131	355+015 – 355+078	prawa	pochłaniający	2,5	torów	63
33	131	355+063 – 355+083	lewa	pochłaniający	3	torów	20

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
34	131	355+078 – 355+138	prawa	pochłaniający	1,5	torów	60
35	131	355+083 – 355+189	lewa	pochłaniający	3,5	torów	106
36	131	355+189 – 355+225	lewa	pochłaniający	3	torów	36
37	131	355+223 – 355+306	prawa	pochłaniający	2,5	torów	83
38	131	355+225 – 355+253	lewa	pochłaniający	2	torów	28
39	131	355+334 – 355+474	lewa	pochłaniający	2	torów	140
40	131	355+623 – 355+755	lewa	pochłaniający	2	torów	132
41	131	355+874 – 356+038	prawa	pochłaniający	2	torów	164
42	131	356+038 – 356+158	prawa	pochłaniający	1,5	torów	120
43	131	359+476 – 359+563	lewa	pochłaniający	1,5	torów	87
44	131	359+785 – 359+873	lewa	pochłaniający	1,5	torów	88
45	131	362+159 – 362+249	lewa	pochłaniający	2	torów	90
46	131	362+386 – 362+617	lewa	pochłaniający	1,5	torów	232
47	131	366+233 – 366+284	prawa	pochłaniający	3,5	terenu	51
48	131	366+284 – 366+359	prawa	odbijający	4	terenu	76
49	131	366+359 – 366+549	prawa	pochłaniający	4,5	terenu	189
50	131	366+549 – 366+988	prawa	odbijający	4,5	terenu	435
51	131	366+668 – 366+761	lewa	pochłaniający	3	terenu	94

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
52	131	366+988 – 367+076	prawa	pochłaniający	3	torów	86
53	131	367+076 – 367+250	prawa	odbijający	3,5	torów	173
54	131	368+272 – 368+364	lewa	pochłaniający	1,5	torów	96
55	131	368+403 – 368+523	prawa	pochłaniający	3,5	torów	115
56	131	383+421 – 383+526	lewa	pochłaniający	2	torów	106
57	131	386+037 – 386+083	lewa	pochłaniający	2	torów	46
58	131	386+693 – 386+999	lewa	pochłaniający	1,5	torów	306
59	131	387+836 – 387+943	lewa	pochłaniający	2	torów	107
60	131	388+709 – 388+795	prawa	pochłaniający	3	torów	86
61	131	389+135 – 389+236	prawa	pochłaniający	1,5	torów	101
62	131	389+347 – 389+488	lewa	pochłaniający	2,5	torów	141
63	131	389+475 – 389+610	prawa	pochłaniający	3	torów	135
64	131	389+488 – 389+552	lewa	pochłaniający	4	torów	64
65	131	389+552 – 389+633	lewa	pochłaniający	3	torów	81
66	131	389+810 – 390+048	prawa	pochłaniający	3,5	torów	238
67	131	389+826 – 390+046	lewa	pochłaniający	4	torów	220
68	131	390+066 – 390+161	lewa	pochłaniający	2,5	torów	95
69	131	390+066 – 390+227	prawa	pochłaniający	3	torów	160

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
70	131	390+227 – 390+538	prawa	pochłaniający	2	torów	310
71	131	390+538 – 390+843	prawa	pochłaniający	1,5	torów	305
72	131	390+945 – 391+626	prawa	pochłaniający	1,5	torów	680
73	131	391+692 – 391+783	lewa	pochłaniający	1,5	torów	90
74	131	393+226 – 393+322	lewa	pochłaniający	1,5	torów	96
75	131	393+334 – 393+382	prawa	pochłaniający	3	torów	48
76	131	395+621 – 395+725	prawa	pochłaniający	1,5	torów	104
77	131	396+533 – 396+985	lewa	pochłaniający	2	torów	452
78	131	396+624 – 396+740	prawa	pochłaniający	1,5	torów	116
79	131	396+740 – 396+922	prawa	pochłaniający	2	torów	182
80	131	396+922 – 397+023	prawa	pochłaniający	3	torów	101
81	131	397+023 – 397+100	prawa	pochłaniający	2	torów	77
82	131	397+066 – 397+194	lewa	pochłaniający	4	torów	127
83	131	397+100 – 397+192	prawa	pochłaniający	2,5	torów	92
84	131	397+192 – 397+252	prawa	pochłaniający	3	torów	60
85	131	397+281 – 397+334	lewa	pochłaniający	3	torów	53
86	131	397+356 – 397+373	lewa	pochłaniający	4	torów	18
87	131	397+396 – 397+471	lewa	pochłaniający	6	torów	75

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
88	131	398+274 – 398+367	prawa	pochłaniający	3	torów	96
89	131	398+435 – 398+727	lewa	pochłaniający	1,5	torów	291
90	131	398+703 – 398+819	prawa	pochłaniający	1,5	torów	116
91	131	399+243 – 399+351	prawa	pochłaniający	1,5	torów	108
92	131	400+755 – 401+026	prawa	pochłaniający	1,5	torów	270
93	131	402+026 – 402+124	lewa	pochłaniający	1,5	torów	97
94	131	402+218 – 402+328	lewa	pochłaniający	1,5	torów	110
95	131	402+377 – 402+422	lewa	odbijający	2	torów	45
96	131	402+858 – 402+934	prawa	pochłaniający	2	torów	76
97	131	403+067 – 403+157	prawa	pochłaniający	2	torów	90
98	131	403+601 – 403+688	prawa	pochłaniający	3,5	torów	86
99	131	403+638 – 403+729	lewa	odbijający	4,5	torów	91
100	131	403+729 – 403+764	lewa	pochłaniający	4,5	torów	35
101	131	403+761 – 403+862	prawa	pochłaniający	3	torów	100
102	131	403+764 – 403+849	lewa	pochłaniający	4,5	torów	84
103	131	404+136 – 404+236	lewa	pochłaniający	2	torów	100
104	131	404+420 – 404+575	lewa	pochłaniający	2	torów	155
105	131	404+498 – 404+618	prawa	pochłaniający	2	torów	119

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
106	131	405+064 – 405+160	prawa	pochłaniający	1,5	torów	96
107	131	405+223 – 405+302	lewa	pochłaniający	2,5	torów	80
108	131	405+777 – 405+854	prawa	pochłaniający	2,5	torów	77
109	131	405+908 – 405+955	lewa	odbijający	4	torów	47
110	131	409+903 – 410+001	prawa	pochłaniający	4	torów	97
111	131	410+183 – 410+272	lewa	pochłaniający	6	torów	89
112	131	410+814 – 411+057	lewa	pochłaniający	5	torów	250
113	131	410+848 – 410+895	prawa	mieszany	3	torów	46
114	131	410+936 – 410+979	prawa	mieszany	3	torów	43
115	131	411+047 – 411+139	prawa	pochłaniający	2	torów	92
116	131	411+123 – 411+298	lewa	pochłaniający	4	torów	175
117	131	411+139 – 411+215	prawa	mieszany	3	torów	76
118	131	411+214 – 411+252	prawa	pochłaniający	3	torów	38
119	131	411+252 – 411+362	prawa	pochłaniający	4	torów	110
120	131	411+298 – 411+347	lewa	pochłaniający	3	torów	49
121	131	411+347 – 411+386	lewa	odbijający	3	torów	39
122	131	411+362 – 411+466	prawa	pochłaniający	3	torów	103
123	131	412+501 – 412+600	prawa	pochłaniający	2	torów	100

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
124	131	414+764 – 414+963	lewa	pochłaniający	1,5	torów	200
125	131	416+146 – 416+305	prawa	pochłaniający	3	torów	160
126	131	416+181 – 416+293	lewa	pochłaniający	1,5	torów	112
127	131	418+617 – 418+692	lewa	pochłaniający	1,5	torów	75
128	131	420+411 – 420+467	prawa	pochłaniający	2	torów	56
129	131	420+505 – 420+580	lewa	pochłaniający	3,5	torów	75
130	131	421+299 – 421+547	lewa	pochłaniający	4	terenu	248
131	131	421+547 – 421+644	lewa	pochłaniający	5	terenu	97
132	131	421+660 – 421+865	lewa	pochłaniający	6	torów	204
133	131	421+865 – 422+148	lewa	pochłaniający	5	torów	284
134	131	422+267 – 422+305	lewa	pochłaniający	4	terenu	38
135	131	422+305 – 422+325	lewa	pochłaniający	4,5	terenu	20
136	131	422+325 – 422+352	lewa	pochłaniający	5,5	terenu	27
137	131	422+352 – 422+427	lewa	pochłaniający	6,5	terenu	74
138	131	422+427 – 422+471	lewa	pochłaniający	5	terenu	44
139	131	422+636 – 422+688	lewa	pochłaniający	6,5	torów	52
140	131	422+688 – 422+774	lewa	odbijający	4	torów	85
141	131	423+078 – 423+142	prawa	pochłaniający	2	torów	63

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
142	131	425+046 – 425+098	lewa	pochłaniający	2	torów	52
143	131	425+098 – 425+133	lewa	pochłaniający	2	torów	35
144	131	425+132 – 425+251	prawa	pochłaniający	2	torów	119
145	131	425+133 – 425+161	lewa	pochłaniający	2	torów	28
146	131	425+953 – 426+121	lewa	pochłaniający	2,5	torów	168
147	131	426+121 – 426+164	lewa	odbijający	2,5	torów	43
148	131	426+164 – 426+215	lewa	pochłaniający	2,5	torów	51
149	131	426+188 – 426+271	prawa	pochłaniający	2,5	torów	83
150	131	426+263 – 426+385	lewa	pochłaniający	3,5	terenu	125
151	131	431+110 – 431+139	prawa	pochłaniający	3	terenu	29
152	131	436+517 – 436+620	prawa	pochłaniający	1,5	torów	103
153	131	436+678 – 436+768	lewa	pochłaniający	2	torów	89
154	131	437+345 – 437+390	prawa	pochłaniający	2	torów	45
155	131	438+123 – 438+542	prawa	pochłaniający	3	torów	419
156	131	438+462 – 438+610	lewa	pochłaniający	3	torów	149
157	131	439+039 – 439+164	prawa	pochłaniający	4	torów	125
158	131	439+521 – 439+707	lewa	pochłaniający	2,5	torów	187
159	131	439+618 – 439+756	prawa	pochłaniający	2	torów	138

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
160	131	440+244 – 440+766	prawa	pochłaniający	1,5	torów	521
161	131	440+835 – 440+926	prawa	pochłaniający	4,5	torów	91
162	131	440+993 – 441+101	lewa	pochłaniający	1,5	torów	109
163	131	441+297 – 441+367	prawa	pochłaniający	3	terenu	71
164	131	441+357 – 441+399	prawa	pochłaniający	3	torów	42
165	131	441+399 – 441+429	prawa	pochłaniający	2,5	torów	30
166	131	441+429 – 441+617	prawa	pochłaniający	2	torów	188
167	131	441+700 – 441+838	prawa	pochłaniający	2,5	torów	138
168	131	442+642 – 442+860	prawa	pochłaniający	2	torów	218
169	131	443+369 – 443+472	prawa	pochłaniający	1,5	torów	104
170	131	443+781 – 443+887	lewa	pochłaniający	2,5	torów	105
171	131	444+199 – 444+309	prawa	pochłaniający	2	torów	110
172	131	449+200 – 449+283	lewa	pochłaniający	3	torów	83
173	131	449+225 – 449+263	prawa	pochłaniający	2,5	torów	38
174	131	449+263 – 449+307	prawa	odbijający	2,5	torów	44
175	131	449+283 – 449+335	lewa	pochłaniający	4	torów	52
176	131	449+307 – 449+404	prawa	pochłaniający	2,5	torów	97
177	131	449+335 – 449+368	lewa	odbijający	4	torów	32

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
178	131	449+368 – 449+477	lewa	pochłaniający	4	torów	111
179	131	449+404 – 449+507	prawa	pochłaniający	3	torów	103
180	131	449+854 – 450+061	lewa	pochłaniający	3	torów	207
181	131	450+129 – 450+230	prawa	pochłaniający	3	torów	100
182	131	450+439 – 450+585	prawa	pochłaniający	3	torów	146
191	201	-2+602 – -2+480	prawa	pochłaniający	2	torów	123
192	201	-1+775 – -1+675	prawa	pochłaniający	2	torów	100
193	201	-0+620 – 0+010	prawa	pochłaniający	3,5	torów	72
194	201	0+067 – 0+113	prawa	pochłaniający	4	torów	52
195	201	0+129 – 0+166	prawa	odbijający	4	torów	37
196	201	0+166 – 0+186	prawa	pochłaniający	3	torów	20
197	201	0+186 – 0+278	prawa	odbijający	3	torów	92
198	201	0+278 – 0+974	prawa	pochłaniający	2,5	torów	696
199	201	0+742 – 0+972	lewa	pochłaniający	1,5	torów	230
200	201	0+987 – 1+022	lewa	pochłaniający	3	torów	35
201	201	0+989 – 1+025	prawa	pochłaniający	3	torów	36
202	201	1+022 – 1+068	lewa	pochłaniający	2	torów	46
203	201	1+190 – 1+382	prawa	pochłaniający	2	torów	193

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
204	201	1+777 – 1+838	lewa	pochłaniający	2	torów	61
205	201	1+838 – 1+868	lewa	pochłaniający	3	torów	30
206	201	1+888 – 1+969	lewa	pochłaniający	3	torów	81
207	201	2+325 – 2+377	lewa	pochłaniający	3	torów	52
208	201	2+325 – 2+374	prawa	pochłaniający	3	torów	48
209	201	2+390 – 2+418	prawa	pochłaniający	3	torów	28
210	201	2+391 – 2+434	lewa	pochłaniający	3	torów	43
211	201	2+418 – 2+482	prawa	pochłaniający	2	torów	64
212	201	2+434 – 2+483	lewa	pochłaniający	2	torów	48
213	201	2+483 – 2+519	lewa	pochłaniający	1,5	torów	36
214	201	2+833 – 2+913	prawa	pochłaniający	2,5	torów	80
215	201	3+146 – 3+222	prawa	pochłaniający	2	torów	76
216	201	17+376 – 17+456	lewa	pochłaniający	1,5	torów	80
217	201	18+069 – 18+217	prawa	pochłaniający	1,5	torów	150
218	201	18+069 – 18+184	lewa	pochłaniający	1,5	torów	114
219	201	18+184 – 18+237	lewa	pochłaniający	2	torów	52
220	201	18+391 – 18+662	lewa	pochłaniający	2	terenu	262
221	201	21+363 – 21+426	prawa	odbijający	5	torów	63

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	typ ekranu	wysokość [m]	wysokość ekranu liczona od	orientacyjna długość [m]
222	201	22+087 – 22+236	prawa	pochłaniający	5	torów	149

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

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

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

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

Wymagania w zakresie izolacyjności akustycznej ekranów ustalono według normy PN-EN 1793-2:2001. Dla wszystkich zabezpieczeń, klasę izolacyjności akustycznej przyjęto jako B3, to jest >24 dB. Wymagania w zakresie własności pochłaniających ekranów ustalono według normy PN-EN 1793-1:2001. Proponowane ekrany pochłaniające muszą być wykonane z materiału pochłaniającego od strony linii kolejowej, tj. jednoliczbowy wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku $DL\alpha$ nie może być mniejszy niż 8 dB.

Wykaz odcinków linii kolejowych, które zostaną wyposażonych w tłumiki przyszybowe przedstawia się następująco:

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	montaż do szyn torów	orientacyjna długość odcinka linii kolejowej [m]
1	131	346+920 – 347+000	obu torów głównych	81
2	201	0+960 – 0+999	obu torów głównych	40

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	montaż do szyn torów	orientacyjna długość odcinka linii kolejowej [m]
3	201	1+372 – 1+904	obu torów głównych	531
4	201	2+360 – 2+404	obu torów głównych	44
5	201	3+585 – 3+715	obu torów głównych	130
6	131	346+149 – 346+208	torów głównych	58
	201	0+087 – 0+145	torów głównych	58
	741	22+711 – 22+769	torów głównych	58

Z przedstawionych analiz wynika, że ww. rozwiązania będą wystarczające dla zapewnienia komfortu akustycznego dla przylegającej zabudowy chronionej.

Poniżej, w tabeli zestawiono lokalizację proponowanych rezerw terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w przyszłości, tj. po zagospodarowaniu terenów podlegających ochronie:

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	orientacyjna długość [m]
R1	131	339+003 – 339+604	lewa	601
R2	131	340+569 – 340+868	lewa	299
R3	131	342+627 – 342+935	lewa	309
R4	131	344+017 – 344+135	lewa	118
R5	131	344+428 – 344+484	lewa	56

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	orientacyjna długość [m]
R6	131	345+856 – 345+969	lewa	113
R7	131	353+442 – 353+490	prawa	48
R8	131	354+745 – 355+015	prawa	275
R9	131	367+237 – 367+480	lewa	244
R10	131	367+891 – 367+934	lewa	45
R11	131	367+934 – 367+947	lewa	12
R12	131	367+947 – 368+001	lewa	56
R13	131	367+987 – 368+047	lewa	63
R14	131	368+523 – 368+577	prawa	52
R15	131	368+577 – 368+719	prawa	140
R16	131	393+747 – 393+853	lewa	106
R17	131	397+905 – 397+976	lewa	71
R18	131	398+005 – 398+082	lewa	77
R19	131	398+097 – 398+435	lewa	339
R20	131	443+830 – 443+888	prawa	58

nazwa	nr linii kolejowej	orientacyjny kilometraż	strona	orientacyjna długość [m]
R21	201	1+068 – 1+454	lewa	384
R22	201	1+083 – 1+190	prawa	107
R23	201	1+382 – 1+645	prawa	262
R24	201	1+645 – 1+738	prawa	92
R25	201	1+684 – 1+777	lewa	94
R26	201	1+738 – 1+864	prawa	124
R27	201	17+506 – 17+589	lewa	83
R28	201	18+237 – 18+391	lewa	150

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).

Wykonano inwentaryzację zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej na terenie kolejowym. Zinwentaryzowane budynki to tzw. koszarki oraz inne budynki (np. budynki dworcowe), znajdujące się pierwotnie w posiadaniu PKP S.A., a obecnie zaadoptowane na mieszkalne. Budynki te z racji pierwotnej funkcji przeznaczenia, związanej np. z prowadzeniem ruchu kolejowego nie wymagały ochrony akustycznej.

Zestawienie budynków zlokalizowanych na terenie zamkniętym przedstawia się następująco:

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
-----------------------	------------	----------------------------	--------	-------	-------	---------------	----------------------------------	---

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
18	162+445 – 162+454	19	lewa	Miasto Bydgoszcz			44/2	0058
131	346+945 – 346+953	9	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	46	104/3	Dziemionna
131	346+962 – 346+972	26	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	48	104/1	Dziemionna
131	349+550 – 349+562	8	prawa	Nowa Wieś Wielka		6	63/2	Prądocin
131	352+535 – 352+543	21	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	49	28/18	Brzoza
131	353+768 – 353+777	10	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	39e	28/16	Brzoza
131	354+482 – 354+501	19	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	39A	28/17	Brzoza
131	354+685 – 354+698	19	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	37A	28/5	Brzoza
131	355+906 – 355+914	7	prawa	Białe Błota	Bydgoska	24	930/1	Białe Błota
131	357+345 – 357+354	7	prawa	Białe Błota	Bydgoska	3	918/1	Białe Błota
131	358+997 – 359+009	5	prawa	Białe Błota	Grzybowa	4	918/2	Białe Błota
131	360+098 – 360+110	7	prawa	Białe Błota	Koźlakowa	3	950/9	Białe Błota
131	362+345 – 362+363	21	lewa	Białe Błota	Gminna	13	715/6	Białe Błota
131	362+396 – 362+407	14	lewa	Białe Błota	Gminna	7	715/4	Białe Błota
131	362+398 – 362+415	11	prawa	Białe Błota	Gminna	5	715/5	Białe Błota
131	367+850 – 367+860	35	lewa	Miasto Bydgoszcz			44/2	0058

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
131	372+837 – 372+846	50	prawa	Miasto Bydgoszcz	Ludwikowo	71	15	0367
131	372+886 – 372+897	13	prawa	Miasto Bydgoszcz	Ludwikowo	70	6/3	0356
131	374+481 – 374+491	41	lewa	Miasto Bydgoszcz	Rekreacyjna	1	16	0355
131	374+481 – 374+489	26	lewa	Miasto Bydgoszcz	Rekreacyjna	1	16	0355
131	376+297 – 376+312	16	lewa	Osielsko	Smukalska	61	396/1	Bożenkowo
131	389+800 – 389+817	20	lewa	Dobrcz	Długa	3	166/10	Kotomierz
131	393+355 – 393+362	12	prawa	Dobrcz		32	23/1	Trzebień
131	396+938 – 396+948	17	lewa	Pruszcz	Łowińska	1	253	Pruszcz
131	397+743 – 397+749	22	lewa	Pruszcz	Dworcowa	14	73/9	Pruszcz
131	402+396 – 402+402	12	lewa	Bukowiec		34	72/1	Różanna
131	403+718 – 403+727	16	prawa	Pruszcz		21	8/4	Parlin
131	403+749 – 403+759	16	prawa	Pruszcz		21	8/4	Parlin
131	405+928 – 405+934	15	lewa	Bukowiec		20	86	Poledno
131	410+852 – 410+860	23	prawa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski
131	410+860 – 410+878	22	prawa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski
131	410+878 – 410+884	22	prawa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski
131	410+884 – 410+889	22	prawa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
131	419+658 – 419+666	16	lewa	Jeżewo			20/1	Belno
131	425+115 – 425+120	29	lewa	Jeżewo	Laskowicka	18	53/1	Lipienki
131	426+125 – 426+133	20	lewa	Jeżewo	Kolejowa	7	117/3	Jeżewo
131	426+132 – 426+150	19	lewa	Jeżewo	Kolejowa	7	117/3	Jeżewo
131	431+118 – 431+129	12	prawa	Jeżewo		17	29/1	Białe Błota Las
131	437+364 – 437+370	22	prawa	Warlubie	Domy Kolejowe	8	52/4	Bąkowo
131	437+365 – 437+371	19	prawa	Warlubie	Domy Kolejowe	8	52/4	Bąkowo
131	438+389 – 438+399	24	prawa	Warlubie	Domy Kolejowe	4	250	Warlubie
131	438+545 – 438+556	28	prawa	Warlubie	Domy Kolejowe	4	250	Warlubie
131	438+556 – 438+568	28	prawa	Warlubie	Domy Kolejowe	4	250	Warlubie
131	438+627 – 438+643	39	prawa	Warlubie	Domy Kolejowe	4	250	Warlubie
131	446+354 – 446+361	33	lewa	Nowe		9	100/5	Gajewo Zabudowania
131	449+559 – 449+568	11	prawa	Nowe		24	36	Twarda Góra
131	449+580 – 449+591	11	prawa	Nowe		24	36	Twarda Góra
131	449+659 – 449+671	30	prawa	Nowe		24	36	Twarda Góra
131	452+875 – 452+883	4	prawa	Smętowo Graniczne		54	111	Lalkowy
201	10+069 – 10+086	12	prawa	Nowa Wieś Wielka		1	706/2	Brzoza

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
201	24+117 – 24+128	23	lewa	Miasto Bydgoszcz	Modrzewiowa	21	23/3	0381
201	26+525 – 26+533	27	lewa	Miasto Bydgoszcz	Ludwikowo	71	15	0367
201	26+583 – 26+594	49	lewa	Miasto Bydgoszcz	Ludwikowo	70	6/3	0356
201	28+165 – 28+174	55	lewa	Miasto Bydgoszcz	Rekreacyjna	1	16	0355
201	28+165 – 28+173	39	lewa	Miasto Bydgoszcz	Rekreacyjna	1	16	0355
201	29+978 – 29+993	24	lewa	Osielsko	Smukalska	61	396/1	Bożenkowo
215	2+559 – 2+564	19	lewa	Jeżewo	Laskowicka	18	53/1	Lipienki
215	3+569 – 3+576	8	lewa	Jeżewo	Kolejowa	7	117/3	Jeżewo
215	3+576 – 3+593	7	lewa	Jeżewo	Kolejowa	7	117/3	Jeżewo
240	6+763 – 6+770	41	lewa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski
240	6+768 – 6+776	42	lewa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski
240	6+775 – 6+794	43	lewa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski
240	6+794 – 6+804	45	lewa	Świecie	Dworcowa	22	382	Terespol Pomorski
356	125+399 – 125+409	30	lewa	Miasto Bydgoszcz			44/2	0058
745	2+402 – 2+413	33	lewa	Miasto Bydgoszcz			44/2	0058

Zestawienie budynków zlokalizowanych w pasie przyległym do terenu kolejowego przedstawia się następująco:

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
18	151+756 – 151+760	40	lewa	Miasto Bydgoszcz	Przemysłowa	5	17/3	0229
18	152+520 – 152+538	73	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	20	54	0219
18	152+744 – 152+761	59	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	14	53/1	0219
18	153+521 – 153+537	65	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	12	11/4	0218
18	154+473 – 154+493	60	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	4	5/2	0195
18	154+758 – 154+773	17	lewa	Miasto Bydgoszcz	Kamienna	5	84/4	0196
18	160+668 – 160+693	38	lewa	Miasto Bydgoszcz	Jasna	39	43/2	0079
18	160+781 – 160+805	29	lewa	Miasto Bydgoszcz	Śląska	46	34	0079
18	161+006 – 161+026	24	lewa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	66	8/2	0079
18	161+051 – 161+074	18	lewa	Miasto Bydgoszcz	Czarna Droga	7	5/2	0079
18	161+116 – 161+126	19	lewa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	74	2/2	0079
18	162+511 – 162+524	27	prawa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	4	26	0058
18	162+570 – 162+582	14	prawa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	2	5	0058
131	346+154 – 346+168	61	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	3	92/13	Nowa Wieś Wielka
131	346+159 – 346+165	56	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	3	92/3	Nowa Wieś Wielka
131	346+167 – 346+179	30	lewa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	5	152/10	Nowa Wieś Wielka

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
131	346+ – 346+205	44	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	10	200/4	Nowa Wieś Wielka
131	346+245 – 346+256	24	lewa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	12	118/2	Nowa Wieś Wielka
131	346+254 – 346+270	52	prawa	Nowa Wieś Wielka	Kolejowa	1	199/4	Nowa Wieś Wielka
131	346+288 – 346+299	53	prawa	Nowa Wieś Wielka	Kolejowa	2	198/3	Nowa Wieś Wielka
131	346+385 – 346+395	89	prawa	Nowa Wieś Wielka	Wojska Polskiego	3	466	Nowa Wieś Wielka
131	346+937 – 346+947	40	lewa	Nowa Wieś Wielka	Polna	51	12/2	Dziemionna
131	346+958 – 346+971	43	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	50	7	Dziemionna
131	347+524 – 347+535	21	lewa	Nowa Wieś Wielka		1	142	Januszkowo
131	348+383 – 348+393	31	lewa	Nowa Wieś Wielka		21	145/4	Januszkowo
131	353+741 – 353+752	48	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	44	30	Brzoza
131	353+802 – 353+812	43	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	39d	28/15	Brzoza
131	353+859 – 353+870	36	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	39c	28/14	Brzoza
131	353+946 – 353+956	27	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	39b	28/12	Brzoza
131	354+626 – 354+637	46	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	37B	28/7	Brzoza
131	354+721 – 354+729	43	prawa	Nowa Wieś Wielka	Bydgoska	37A	26/4	Brzoza
131	362+969 – 362+979	60	lewa	Białe Błota	Gminna	3	848/9	Białe Błota

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
131	366+301 – 366+319	20	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	7	24	0069
131	366+319 – 366+333	20	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	9	23	0069
131	366+471 – 366+478	26	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	25	14	0069
131	366+605 – 366+620	34	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	41	6	0069
131	366+620 – 366+627	34	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	43	5	0069
131	366+693 – 366+702	31	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	49	1	0069
131	366+880 – 366+887	29	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	28	162	0054
131	366+935 – 366+944	36	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	24a	160/2	0054
131	366+944 – 366+953	36	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	24	160/1	0054
131	366+967 – 366+980	35	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	22a	159/1	0054
131	367+077 – 367+084	34	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	20b	26/1	0054
131	367+084 – 367+093	38	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	20b	26/1	0054

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
131	367+100 – 367+108	37	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	20a	25/1	0054
131	367+219 – 367+227	36	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	12	33	0055
131	367+245 – 367+254	43	lewa	Miasto Bydgoszcz	Botaniczna	1	201	0050
131	367+276 – 367+284	30	lewa	Miasto Bydgoszcz	Botaniczna	2	198/4	0050
131	367+338 – 367+348	30	lewa	Miasto Bydgoszcz	Osada	5a	195/2	0050
131	367+387 – 367+397	28	lewa	Miasto Bydgoszcz	Osada	1c	191/6	0050
131	367+869 – 367+880	165	lewa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	2	5	0058
131	367+887 – 367+899	111	lewa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	4	26	0058
131	368+431 – 368+449	29	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	161	66/2	0063
131	368+607 – 368+639	36	lewa	Miasto Bydgoszcz	Młyńska	2a	9/4	0061
131	368+907 – 368+932	95	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	98	5/2	0062
131	368+925 – 368+937	89	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	98	5/2	0062
131	368+930 – 368+941	100	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	96	6/2	0062
131	368+966 – 368+982	103	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	94	7/2	0062
131	368+999 – 369+021	116	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	90	9/1	0062

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
131	369+015 – 369+037	110	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	88	10/2	0062
131	369+278 – 369+285	169	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	74	2/2	0079
131	369+312 – 369+327	144	prawa	Miasto Bydgoszcz	Czarna Droga	7	5/2	0079
131	369+350 – 369+366	138	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	66	8/2	0079
131	369+528 – 369+549	92	prawa	Miasto Bydgoszcz	Śląska	46	34	0079
131	369+629 – 369+650	90	prawa	Miasto Bydgoszcz	Jasna	39	43/2	0079
131	376+338 – 376+353	17	lewa	Osielsko	Smukalska	62	396/5	Bożenkowo
131	386+951 – 386+961	51	lewa	Dobrcz		1	91/1	Magdalena
131	389+723 – 389+732	23	lewa	Dobrcz	Długa	5	166/7	Kotomierz
131	389+732 – 389+744	23	lewa	Dobrcz	Długa	5	166/7	Kotomierz
131	390+020 – 390+036	25	lewa	Dobrcz	Długa	1	166/5	Kotomierz
131	396+954 – 396+967	22	prawa	Pruszcz	Główna	2A	4/33	Pruszcz
131	396+991 – 397+001	15	prawa	Pruszcz	Główna	1	16	Pruszcz
131	403+685 – 403+699	24	lewa	Pruszcz		27	14/3	Parlin
131	403+726 – 403+738	73	lewa	Pruszcz		28	35	Parlin
131	409+943 – 409+969	33	prawa	Świecie	Dworcowa	26	1/10	Terespol Pomorski
131	410+939 – 410+970	18	prawa	Świecie	Dworcowa	20	15	Terespol Pomorski
131	411+083 –	95	lewa	Świecie	Leśna	50	138/3	Terespol Pomorski

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
	411+096							
131	411+141 – 411+177	11	prawa	Świecie	Dworcowa	18	383	Terespol Pomorski
131	411+186 – 411+202	13	prawa	Świecie	Dworcowa	16	384	Terespol Pomorski
131	411+237 – 411+273	59	lewa	Świecie	Szkolna	1	1/31	Terespol Pomorski
131	411+360 – 411+373	15	lewa	Świecie	Szkolna	2	1/25	Terespol Pomorski
131	414+865 – 414+882	33	lewa	Świecie		8	633	Sulnówko
131	420+434 – 420+446	43	prawa	Jeżewo		2	156/1	Oślowo
131	422+534 – 422+546	31	lewa	Jeżewo	Kopernika	2A	118/13	Laskowice
131	422+546 – 422+558	31	lewa	Jeżewo			118/13	Laskowice
131	422+720 – 422+733	32	lewa	Jeżewo	Jeziorna	4	118/11	Laskowice
131	436+721 – 436+734	39	lewa	Warlubie		50	29/2	Bąkowo
131	438+200 – 438+211	58	prawa	Warlubie	Domy Kolejowe	6	181	Warlubie
131	438+546 – 438+554	111	prawa	Warlubie	Dworcowa	2	175/3	Warlubie
131	442+812 – 442+821	25	prawa	Nowe		26	51/2	Gajewo
131	443+864 – 443+870	7	prawa	Nowe		3	106	Gajewo
131	449+270 – 449+283	15	prawa	Nowe		8	1112	Rychława
131	449+289 – 449+298	13	prawa	Nowe		8	1112	Rychława
131	449+346 – 449+354	15	lewa	Nowe		10	35/4	Twarda Góra
131	449+415 –	38	lewa	Nowe		11	1171	Twarda Góra

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
	449+425							
131	449+461 – 449+471	45	prawa	Nowe		25	1173	Twarda Góra
131	449+853 – 449+870	27	lewa	Nowe		22	25/4	Twarda Góra
131	451+796 – 451+810	32	prawa	Smętowo Graniczne		53	128	Lalkowy
131	452+859 – 452+867	33	lewa	Smętowo Graniczne		43	109	Lalkowy
131	452+862 – 452+870	33	prawa	Smętowo Graniczne		46	113	Lalkowy
201	0+096 – 0+110	32	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	3	92/13	Nowa Wieś Wielka
201	0+099 – 0+107	27	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	3	92/3	Nowa Wieś Wielka
201	0+103 – 0+116	60	lewa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	5	152/10	Nowa Wieś Wielka
201	0+135 – 0+147	13	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	10	200/4	Nowa Wieś Wielka
201	0+181 – 0+190	59	lewa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	12	118/2	Nowa Wieś Wielka
201	0+199 – 0+215	15	prawa	Nowa Wieś Wielka	Kolejowa	1	199/4	Nowa Wieś Wielka
201	0+235 – 0+247	10	prawa	Nowa Wieś Wielka	Kolejowa	2	198/3	Nowa Wieś Wielka
201	0+346 – 0+355	21	prawa	Nowa Wieś Wielka	Wojska Polskiego	3	466	Nowa Wieś Wielka
201	0+992 – 1+001	25	lewa	Nowa Wieś Wielka	Leśna	4	104/4	Nowa Wieś Wielka
201	1+925 – 1+940	22	lewa	Nowa Wieś Wielka	Słowikowa	16	197	Januszkowo
201	2+387 – 2+395	18	prawa	Nowa Wieś Wielka		8	58/1	Dobromierz

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
201	18+199 – 18+203	15	lewa	Miasto Bydgoszcz	Kapliczna	13c	7	0236
201	18+407 – 18+416	22	lewa	Miasto Bydgoszcz	Fordońska	194f	8	0231
201	18+429 – 18+438	32	lewa	Miasto Bydgoszcz	Fordońska	194f	7	0231
201	18+627 – 18+648	27	lewa	Miasto Bydgoszcz	Fordońska	196	1	0231
201	20+373 – 20+389	17	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	20	54	0219
201	20+590 – 20+609	35	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	14	53/1	0219
201	21+372 – 21+389	33	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	12	11/4	0218
201	22+326 – 22+346	43	prawa	Miasto Bydgoszcz	Inwalidów	4	5/2	0195
201	22+607 – 22+621	27	lewa	Miasto Bydgoszcz	Kamienna	5	84/4	0196
201	30+019 – 30+034	25	lewa	Osielsko	Smukalska	62	396/5	Bożenkowo
208	130+170 – 130+182	54	prawa	Jeżewo	Jeziorna	4	118/11	Laskowice
208	130+350 – 130+362	61	prawa	Jeżewo			118/13	Laskowice
208	130+362 – 130+376	61	prawa	Jeżewo	Kopernika	2A	118/13	Laskowice
208	132+451 – 132+462	60	lewa	Jeżewo		2	156/1	Ośłowo
209	107+925 – 107+939	138	lewa	Miasto Bydgoszcz	Fordońska	196	1	0231
209	108+855 – 108+862	177	lewa	Miasto Bydgoszcz	Przemysłowa	5	17/3	0229

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
215	-0+020 – -0+008	11	lewa	Jeżewo	Kopernika	2A	118/13	Laskowice
215	-0+008 – 0+004	11	lewa	Jeżewo			118/13	Laskowice
215	0+165 – 0+177	17	lewa	Jeżewo	Jeziorna	4	118/11	Laskowice
240	2+158 – 2+169	29	lewa	Świecie	Kolejowa	6	333	Przechowo
240	2+541 – 2+552	27	lewa	Świecie	Chełmińska	14	393/2	Przechowo
240	6+282 – 6+296	7	prawa	Świecie	Szkolna	2	1/25	Terespol Pomorski
240	6+383 – 6+419	51	prawa	Świecie	Szkolna	1	1/31	Terespol Pomorski
240	6+454 – 6+470	21	lewa	Świecie	Dworcowa	16	384	Terespol Pomorski
240	6+479 – 6+515	19	lewa	Świecie	Dworcowa	18	383	Terespol Pomorski
240	6+562 – 6+574	87	prawa	Świecie	Leśna	50	138/3	Terespol Pomorski
240	6+683 – 6+714	31	lewa	Świecie	Dworcowa	20	15	Terespol Pomorski
240	7+690 – 7+716	45	lewa	Świecie	Dworcowa	26	1/10	Terespol Pomorski
356	123+854 – 123+871	50	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	7	24	0069
356	123+871 – 123+885	49	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	9	23	0069
356	124+020 – 124+029	44	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	25	14	0069
356	124+153 – 124+169	46	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	41	6	0069

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
356	124+169 – 124+177	46	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	43	5	0069
356	124+242 – 124+250	38	prawa	Miasto Bydgoszcz	Antoniego Madalińskiego	49	1	0069
356	124+427 – 124+434	34	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	28	162	0054
356	124+482 – 124+491	40	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	24a	160/2	0054
356	124+491 – 124+500	40	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	24	160/1	0054
356	124+515 – 124+528	39	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	22a	159/1	0054
356	124+625 – 124+632	38	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	20b	26/1	0054
356	124+631 – 124+640	42	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	20b	26/1	0054
356	124+648 – 124+656	41	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	20a	25/1	0054
356	124+766 – 124+775	40	prawa	Miasto Bydgoszcz	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	12	33	0055
356	124+793 – 124+801	39	lewa	Miasto Bydgoszcz	Botaniczna	1	201	0050
356	124+824 – 124+832	26	lewa	Miasto Bydgoszcz	Botaniczna	2	198/4	0050
356	124+886 – 124+896	26	lewa	Miasto Bydgoszcz	Osada	5a	195/2	0050

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
356	124+935 – 124+944	24	lewa	Miasto Bydgoszcz	Osada	1c	191/6	0050
356	125+419 – 125+428	160	lewa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	2	5	0058
356	125+436 – 125+448	107	lewa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	4	26	0058
356	125+984 – 126+003	34	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	161	66/2	0063
356	126+162 – 126+194	31	lewa	Miasto Bydgoszcz	Młyńska	2a	9/4	0061
356	126+462 – 126+488	100	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	98	5/2	0062
356	126+480 – 126+493	94	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	98	5/2	0062
356	126+485 – 126+496	105	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	96	6/2	0062
356	126+521 – 126+537	108	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	94	7/2	0062
356	126+554 – 126+577	121	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	90	9/1	0062
356	126+570 – 126+592	114	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	88	10/2	0062
356	126+831 – 126+839	174	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	74	2/2	0079
356	126+865 – 126+881	149	prawa	Miasto Bydgoszcz	Czarna Droga	7	5/2	0079
356	126+902 – 126+919	143	prawa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	66	8/2	0079
356	127+078 – 127+099	97	prawa	Miasto Bydgoszcz	Śląska	46	34	0079
356	127+175 – 127+196	99	prawa	Miasto Bydgoszcz	Jasna	39	43/2	0079

nr linii kolejowej	kilometraż	odległość od osi [m]	strona	gmina	ulica	nr budynku	numer działki ewidencyjnej	nazwa lub numer obrębu ewidencyjnego
741	22+717 – 22+733	49	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	3	92/13	Nowa Wieś Wielka
741	22+722 – 22+729	44	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	3	92/3	Nowa Wieś Wielka
741	22+728 – 22+740	43	lewa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	5	152/10	Nowa Wieś Wielka
741	22+757 – 22+769	31	prawa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	10	200/4	Nowa Wieś Wielka
741	22+807 – 22+817	39	lewa	Nowa Wieś Wielka	Aleja Pokoju	12	118/2	Nowa Wieś Wielka
741	22+820 – 22+834	37	prawa	Nowa Wieś Wielka	Kolejowa	1	199/4	Nowa Wieś Wielka
741	22+854 – 22+864	36	prawa	Nowa Wieś Wielka	Kolejowa	2	198/3	Nowa Wieś Wielka
741	22+949 – 22+960	71	prawa	Nowa Wieś Wielka	Wojska Polskiego	3	466	Nowa Wieś Wielka
745	1+538	199	lewa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	98	5/2	0062
745	1+538	192	lewa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	98	5/2	0062
745	1+638 – 1+674	51	prawa	Miasto Bydgoszcz	Młyńska	2a	9/4	0061
745	1+829 – 1+847	12	lewa	Miasto Bydgoszcz	Grunwaldzka	161	66/2	0063
745	2+457 – 2+470	23	prawa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	4	26	0058
745	2+517 – 2+529	15	prawa	Miasto Bydgoszcz	Śluzowa	2	5	0058
bocznicza paliw	0+946 – 0+954	68	prawa	Białe Błota	Gminna	3	848/9	Białe Błota

Należy zaznaczyć, że biorąc pod uwagę przyjęte powyżej założenia, dopuszczalne poziomy hałasu wewnątrz tych pomieszczeń mogą być przekroczone w kilku przypadkach,

w miejscach, gdzie nie ma możliwości technicznych zapewnienia właściwej ochrony (brak miejsca na wybudowanie ekranów akustycznych). Są to dawne budynki kolejowe z mieszkaniami służbowymi lub budynki na pewnym etapie funkcjonowania kolei zbędne, przerobione na mieszkalne dla pracowników, zlokalizowane w bardzo małej odległości od torów.

Wyniki obliczeń wykazały, że w żadnym przypadku nie wystąpią przekroczenia poziomów dopuszczalnych w środowisku przy zabudowie chronionej. Natomiast w przypadku zabudowy wymagającej dotrzymania właściwych warunków akustycznych wewnątrz pomieszczeń, nie ma możliwości technicznych zastosowania w pełni skutecznego ekranu akustycznego dla zabudowy z receptorami:

- 683 (km 410+869, strona prawa),
- 685 (km 410+950, strona prawa),
- 692 (km 411+156, strona prawa),
- 694 (km 411+194, strona prawa),
- 927 i 928 (km 449+570, strona prawa),

zlokalizowanej na terenie PKP lub na przyległym pasie gruntu. Decyzja o wymianie stolarki lub o ewentualnym utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania zostanie podjęta po realizacji inwestycji i faktycznej ocenie oddziaływania, w ramach analizy porealizacyjnej.

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

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

punkt pomiarowy	numer receptora	numer linii kolejowej	kilometraż	odległość od linii kolejowej [m]	strona linii kolejowej
PDH-1*	5	741	17+145	63	prawa
PDH-2*	52	201	0+136	30	prawa
PDH-3*	198	131	355+145	20	lewa
PDH-4*	226	131	355+660	40	lewa
PDH-5	388	745	2+451	33	prawa
PDH-6	394	356	125+511	57	lewa
PDH-7	414	745	1+625	52	lewa
PDH-8	480	131	387+389	113	lewa
PDH-9*	490	131	389+522	37	lewa
PDH-10	497	131	389+732	68	lewa
PDH-11*	600	131	396+950	22	prawa
PDH-12*	639	131	399+296	65	prawa
PDH-13	672	131	404+977	88	prawa
PDH-14*	680	240	7+432	53	prawa
PDH-15*	703	131	411+341	33	prawa
PDH-16*	777	215	-0+259	88	lewa
PDH-17*	893	131	441+795	55	prawa
PDH-18*	916	131	449+313	25	lewa
PDH-19*	995	201	1+692	72	prawa
PDH-20*	1000	201	1+822	74	prawa
PDH-21*	1015	201	3+652	74	prawa
PDH-22*	1021	201	18+093	101	lewa
PDH-23	1060	18	154+647	96	lewa
PDH-24	1086	240	1+810	25	prawa
PDH-25	1112	18	152+027	49	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, należy 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.

Inwentaryzacja istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją będzie wykonana zgodnie z przyjętymi zasadami przez Wykonawcę prac budowlanych przed wejściem na plac budowy oraz po ich zakończeniu.

Eliminacja drgań związanych z eksploatacją linii kolejowych jest związana z zastosowaniem rozwiązań projektowych i konstrukcyjnych na etapie budowy.

Już wymiana i odpowiednie zagęszczenie konstrukcji podbudowy toru kolejowego powoduje wytłumienie drgań. Także zastosowanie szyn bezстыkowych powoduje uniknięcie drgań powstających podczas przeskakiwania kół pociągu przez szczelinę między szynami. W wyniku przeprowadzenia modernizacji linii kolejowej, jej oddziaływanie związane z emisją drgań ulegnie znacznemu zminimalizowaniu.

Ze względu na intensywny charakter ruchu towarowego, można spodziewać się, że linia kolejowa C-E 65 będzie generowała drgania odczuwalne przez ludzi, jednak prawdopodobnie nie będą one uciążliwe, a tym samym nie powinny zagrażać zdrowiu mieszkańców. W wyniku zastosowania szyn bezстыkowych, podkładów strunobetonowych i sprężystego mocowania podkładów, nie przewiduje się wystąpienia uciążliwości wibracyjnych.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, planowana inwestycja położona jest:

1. w granicach Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązuje rozporządzenie nr 20/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2005 r., nr 108, poz. 1874 ze zm.). Jednocześnie, zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.), zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, którym w myśl ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1145 ze zm.) jest m.in.: wydzielanie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie oraz wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg.

Zamierzenie z uwagi na swój charakter nie spowoduje istotnie negatywnego wpływu na Nadwiślański Park Krajobrazowy, w tym nie wiąże się z utratą i pogorszeniem wartości przyrodniczych i krajobrazowych, dla ochrony których wyznaczono ten park,

2. w granicach obszarów chronionego krajobrazu:

- a) Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, gdzie obowiązuje uchwała nr XI/254/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 13 listopada 2019 r. w sprawie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 6122),
- b) Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego, gdzie obowiązuje uchwała nr IX/182/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 września 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 4757 ze zm.),
- c) Obszaru Chronionego Krajobrazu Łąki Nadnoteckie, gdzie obowiązuje uchwała nr II/58/18 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 grudnia 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Łąki Nadnoteckie (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 10 ze zm.),
- d) Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, gdzie obowiązuje uchwała nr XLIX/813/18 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 września 2018 r. w sprawie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2018 r., poz. 4859),
- e) Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej - część wschodnia i zachodnia, gdzie obowiązuje uchwała nr IX/181/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 września 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej - część wschodnia i zachodnia (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 4756 ze zm.),
- f) Świeckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, gdzie obowiązuje uchwała nr VI/118/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 maja 2019 r. w sprawie Świeckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 3068),
- g) Obszaru Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy, gdzie obowiązuje uchwała nr XLIX/811/18 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 września 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2018 r., poz. 4857).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji

inwestycji celu publicznego, co jak wskazano powyżej ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Zamierzenie z uwagi na swój charakter nie spowoduje istotnie negatywnego wpływu na ww. obszary chronionego krajobrazu, w tym nie wiąże się z utratą i pogorszeniem wartości przyrodniczych i krajobrazowych, dla ochrony których wyznaczono ww. obszary,

3. w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009.

Jednocześnie, w strefie 5 km od przedsięwzięcia położone są następujące obszary Natura 2000:

1. Dziki Ostrów PLH040045,
2. Krzewiny PLH040022,
3. Dolina Dolnej Wisły PLB040003,
4. Solecka Dolina Wisły PLH040003,
5. Zamek Świecie PLH040025,
6. Równina Szubińsko-Łabiszyńska PLH040029,
7. Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001,
8. Dolina Noteci PLH300004.

Względem obszarów Natura 2000 obowiązują uwarunkowania określone w art. 33 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.

Względem obszaru Bory Tucholskie PLB220009 zastosowanie znajdują ustalenia zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2015 r., poz. 1183 ze zm.).

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 są gatunki ptaków:

1. populacje lęgowe gatunków: perkozek, perkoz dwuczuby, bąk, bączek, czapla siwa, bocian czarny, bocian biały, łabędź niemy, łabędź krzykliwy, gęgawa, krakwa, cyraneczka, cyranka, podgorzałka, gągoł, szlachar, nurogęs, trzmielojad, kania czarna,

kania ruda, bielik, błotniak stawowy, rybołów, wodnik, derkacz, kokoszka, żuraw, kszysk, samotnik, brodziec piskliwy, rybitwa rzeczna, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, siniak, puchacz, włochatka, lelek, zimorodek, dudek, dzięcioł czarny, lerka, pliszka górska, kormoran,

2. populacje migrujące gatunków: łabędź krzykliwy, żuraw,
3. populacja zimująca gatunków: łabędź niemy, łabędź krzykliwy.

Przedmiotowa inwestycja przecina obszar Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 na odcinku o długości około 3,5 km (od około km 424+960 do około km 428+480 linii kolejowej nr 131), gdzie planowane prace realizowane są w szczególności w obszarze kolejowym, poza potencjalnie cennymi siedliskami ww. gatunków, stanowiących przedmioty ochrony obszaru Natura 2000.

Zgodnie z raportem, w granicach obszaru Bory Tucholskie PLB220009 omawiane zamierzenie nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych siedlisk lęgowych przedmiotów ochrony (tj. gatunków: perkoz, perkoz dwuczuby, bąk, bączek, czapla siwa, bocian czarny, bocian biały, łabędź niemy, łabędź krzykliwy, gęgawa, krakwa, cyraneczka, cyranka, podgorzałka, gągoł, szlachar, nurogęś, trzmielojad, kania czarna, kania ruda, bielik, błotniak stawowy, rybołów, wodnik, derkacz, kokoszka, żuraw, kszysk, samotnik, brodziec piskliwy, rybitwa rzeczna, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, siniak, puchacz, włochatka, lelek, zimorodek, dudek, dzięcioł czarny, lerka, pliszka górska, kormoran), jak również nie wiąże się z zajęciem i pogorszeniem stanu siedlisk gatunków migrujących (łabędź krzykliwy, żuraw) i zimujących (łabędź niemy, łabędź krzykliwy).

Z uwagi na charakter i lokalizację przedsięwzięcia, nie wpłynie ono na zmniejszenie liczebności ww. gatunków – przedmiotów ochrony w obszarze. Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 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 Bory Tucholskie PLB220009, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Dziki Ostrów PLH040045 położony jest w odległości około 50 m

od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego naruszenia. W odniesieniu do ww. obszaru, zakres planu zadań ochronnych zawarty został, na podstawie zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 12 września 2022 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Dziki Ostrów” (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2022 r., poz. 4636) w planie ochrony rezerwatu przyrody Dziki Ostrów.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (SDF) ww. obszaru Natura 2000, przedmiotem ochrony obszaru jest siedlisko przyrodnicze 91I0 dąbrowy ciepłolubne (*Quercetalia pubescenti-petraeae*). Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Dziki Ostrów PLH040045, stąd nie przewiduje się również zniszczenia ww. siedliska przyrodniczego, będącego przedmiotem ochrony obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia powierzchni tego siedliska przyrodniczego w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny jego stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 12 września 2022 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Dziki Ostrów” (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2022 r., poz. 4636), do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu siedliska przyrodniczego 91I0.

W związku z powyższym, realizacja planowanego zamierzenia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dziki Ostrów PLH040045, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Krzewiny PLH040022 położony jest w odległości około 1,1 km od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego naruszenia. W odniesieniu do ww. obszaru obowiązuje zarządzenie nr 0210/1/2014 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 10 stycznia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Krzewiny PLH040022 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2014 r., poz. 182).

Zgodnie z SDF ww. obszaru Natura 2000, przedmiotami ochrony są siedliska przyrodnicze: 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic *Charetea* (jeziora ramienicowe), 3160 naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*) oraz 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*,

Vaccinio uliginosi-Pinetum, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Krzewiny PLH040022, stąd nie przewiduje się również zniszczenia ww. siedlisk przyrodniczych, będących przedmiotami ochrony obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia powierzchni ww. siedlisk przyrodniczych w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zarządzeniem nr 0210/1/2014 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 10 stycznia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Krzewiny PLH040022 do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu poszczególnych siedlisk przyrodniczych.

W związku z powyższym, realizacja inwestycji, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Krzewiny PLH040022, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 położony jest w odległości około 1,1 km od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego naruszenia. W odniesieniu do ww. obszaru obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2015 r., poz. 1184 ze zm.).

Zgodnie z SDF ww. obszaru Natura 2000, przedmiotami ochrony są:

1. populacje lęgowe: bielika, derkacza, rybitwy rzecznej, rybitwy białoczelnej, rybitwy czarnej, zimorodka, jarzębatki, trzciniaaka, brodzca piskliwego, dziwonii, sieweczki rzecznej, rybitwy białowąsej, błotniaka stawowego, łabędzia niemego, żurawia, mewy srebrzystej, mewy siwej, remiza, ohara, nurogęsia, ostrygojada, brzegówki,
2. populacje migrujące: gęsi zbożowej, czajki, kulika wielkiego, siewki złotej, żurawia,
3. populacje zimujące: krzyżówki, gągoła, nurogęsia, bielika.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003. Realizacja zamierzenia nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych i potencjalnych siedlisk ww. gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły w obrębie ww. obszaru, jak również

nie wpłynie na zmniejszenie ich liczebności w obszarze. Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003, 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 zadania, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Solecka Dolina Wisły PLH040003 położony jest w odległości około 1,5 km od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego naruszenia. W odniesieniu do ww. obszaru obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 10 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Solecka Dolina Wisły PLH040003 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2014 r., poz. 814 ze zm.).

Zgodnie z SDF ww. obszaru Natura 2000, przedmiotami ochrony są:

1. siedliska przyrodnicze: 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.*, 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 dąbrowy ciepłolubne (*Quercetalia pubescenti-petraeae*),
2. gatunki: 1130 boleń, 1188 kumak nizinny, 1337 bóbr europejski, 1149 koza, 1099 minóg rzeczny, 1355 wydra, 1084 pachnica dębowa, 5339 różanka, 1106 łosoś atlantycki.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Solecka Dolina Wisły PLH040003, stąd nie przewiduje się również zniszczenia ww. siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, będących przedmiotami ochrony obszaru w jego

granicach, a także zmniejszenia powierzchni ww. siedlisk przyrodniczych oraz zmniejszenia liczebności populacji ww. gatunków w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 10 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Solecka Dolina Wisły PLH040003, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu poszczególnych siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków.

W związku z powyższym, realizacja zamierzenia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Solecka Dolina Wisły PLH040003, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Zamek Świecie PLH040025 położony jest w odległości około 2,3 km od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego naruszenia. W odniesieniu do ww. obszaru obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Zamek Świecie PLH040025 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2014 r., poz. 580).

Zgodnie z SDF ww. obszaru Natura 2000, przedmiotem ochrony jest mopek zachodni 1308 (populacja zimująca). Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Zamek Świecie PLH040025, stąd nie przewiduje się również zniszczenia siedlisk i zmniejszenia liczebności populacji mopka zachodniego w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny jego stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Zamek Świecie PLH040025, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu populacji i siedlisk mopka zachodniego.

W związku z powyższym, realizacja zamierzenia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Zamek Świecie PLH040025, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Równina Szubińsko-Łabiszyńska PLH040029 położony jest

w odległości około 4,1 km od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego naruszenia. W odniesieniu do ww. obszaru obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 22 sierpnia 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Równina Szubińsko-Łabiszyńska (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2017 r., poz. 3241 ze zm.).

Zgodnie z SDF ww. obszaru Natura 2000, przedmiotami ochrony są:

1. siedliska przyrodnicze: 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylin alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 dąbrowy ciepłolubne (*Quercetalia pubescenti-petraeae*),
2. gatunki: 1617 starodub łąkowy, 1188 kumak nizinny, 1437 leniec bezpodkwiatkowy.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Równina Szubińsko-Łabiszyńska PLH040029, stąd nie przewiduje się również zniszczenia ww. siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, będących przedmiotami ochrony obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia powierzchni ww. siedlisk przyrodniczych oraz zmniejszenia liczebności populacji ww. gatunków w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 22 sierpnia 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Równina Szubińsko-Łabiszyńska, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu poszczególnych siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków.

W związku z powyższym, realizacja zamierzenia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Równina Szubińsko-Łabiszyńska PLH040029, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001 położony jest w odległości około 4,3 km od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego

naruszenia. Obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego nie posiada ustanowionego planu zadań ochronnych lub planu ochrony. Dla ww. obszaru opracowano tymczasowe cele ochrony, o przyjęciu których poinformowano obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 23 lutego 2022 r., znak: WPN-III.6322.5.2021.MS.2.

Zgodnie z SDF ww. obszaru Natura 2000, przedmiotami ochrony są:

1. populacje lęgowe gatunków: podróżniczek, łabędź niemy, krakwa, kania czarna, bielik, derkacz, żuraw, rycyk, kulik wielki, dziwonia,
2. populacje migrujące gatunków: bielik, czajka, czapla biała, gęś białoczelna, gęś zbożowa, kulik wielki, łabędź czarnodzioby, łabędź krzykliwy, łabędź krzykliwy, łabędź niemy, łyska, płaskonos, siewka złota, żuraw.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych i potencjalnych siedlisk ww. gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego w obrębie ww. obszaru, jak również nie wpłynie na zmniejszenie ich liczebności w obszarze. Zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Poznaniu z dnia 23 lutego 2022 r., znak: WPN-III.6322.5.2021.MS.2, 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 zamierzenia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz osiągnięcia określonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004 położony jest w odległości około 4,6 km od przedsięwzięcia, które nie spowoduje jego naruszenia. W odniesieniu do ww. obszaru obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2014 r., poz. 1477 ze zm.).

Zgodnie z SDF ww. obszaru Natura 2000, przedmiotami ochrony są:

1. siedliska przyrodnicze: 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne

ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.*, 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*), 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis*, *Festucion pallentis*), 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 dąbrowy ciepłolubne (*Quercetalia pubescenti-petraeae*),

2. gatunki: 1617 starodub łąkowy, 1188 kumak nizinny, 1355 wydra, 4038 czerwonończyk fioletek, 1145 piskorz.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004, stąd nie przewiduje się również zniszczenia ww. siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, będących przedmiotami ochrony obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia powierzchni ww. siedlisk przyrodniczych oraz zmniejszenia liczebności populacji ww. gatunków w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu poszczególnych siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków.

W związku z powyższym, realizacja inwestycji, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Noteci PLH300004, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz możliwość osiągnięcia określonych celów ochrony.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach następujących użytków ekologicznych:

1. o numerze według Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody (CRFOP): PL.ZIPOP.1393.UE.0403052.122, względem którego obowiązuje rozporządzenie nr 1/2004 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 19 stycznia 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom z 2004 r., nr 8, poz. 76).

Powyższy użytek ekologiczny położony jest częściowo w terenie zamierzenia (powierzchnia w kolizji wynosi około 180 m²). Planowane roboty budowlane będą się wiązały z budową nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 254, który to będzie przecinał północny fragment ww. użytku ekologicznego na odcinku o długości nieco ponad 60 m. Planowana inwestycja wiąże się z budową drogi i rowów drogowych oraz wycinką drzew na obszarze około 0,2 ha w północnej części użytku ekologicznego.

Zgodnie z uchwałą Rady Gminy Nowa Wieś Wielka nr V/31/24 z dnia 17 września 2024 r. w sprawie uzgodnienia odstępstw od zakazów dla dwóch użytków ekologicznych, ww. Rada Gminy na podstawie art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody uzgodniła pozytywnie możliwość podjęcia czynności objętych zakazami w granicach ww. użytku ekologicznego na potrzeby realizacji omawianej inwestycji w zakresie zakazów:

- a) niszczenia, uszkodzania lub przekształcania obiektu,
 - b) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu z wyjątkiem obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym lub przeciwpowodziowym,
 - c) uszkodzania i zanieczyszczenia gleby,
 - d) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody i zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz gospodarki rybackiej,
 - e) budowy budynków, budowli, obiektów małej architektury i tymczasowych obiektów budowlanych mogących mieć negatywny wpływ na obiekt chroniony bądź spowodować degradację krajobrazu,
 - f) wypalania roślinności i pozostałości roślinnych, wydobywania skał, minerałów, torfu oraz niszczenia gleby,
2. o numerze według CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.0403052.900, względem którego obowiązuje rozporządzenie nr 1/2004 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia

19 stycznia 2004 r.

Powyższy użytek ekologiczny położony jest częściowo na terenie przedsięwzięcia, a maksymalna przewidywana skala jego możliwego naruszenia wynosi 0,01 ha. W obrębie tego fragmentu użytku ekologicznego, który znajduje się w zasięgu terenu inwestycji, planuje się budowę rowu kolejowego, usytuowanie sieci teletechnicznej i SRK (podziemnej).

Zgodnie z uchwałą Rady Gminy Nowa Wieś Wielka nr V/31/24 z dnia 17 września 2024 r. w sprawie uzgodnienia odstępstw od zakazów dla dwóch użytków ekologicznych, ww. Rada Gminy na podstawie art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody uzgodniła pozytywnie możliwość podjęcia czynności objętych zakazami w granicach ww. użytku ekologicznego na potrzeby przedmiotowej inwestycji w zakresie zakazów:

- a) niszczenia, uszkodzania lub przekształcania obiektu,
- b) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu z wyjątkiem obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym lub przeciwpowodziowym,
- c) uszkodzania i zanieczyszczenia gleby,
- d) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody i zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz gospodarki rybackiej,
- e) wypalania roślinności i pozostałości roślinnych, wydobywania skał, minerałów, torfu oraz niszczenia gleby,

3. numerze według CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.0414093.226, względem którego obowiązuje uchwała nr 353/22 Rady Miejskiej w Świeciu z dnia 29 czerwca 2022 r. w sprawie użytków ekologicznych, położonych na terenie gminy Świecie (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2022 r., poz. 3675).

Użytek ekologiczny położony jest częściowo na terenie przedsięwzięcia (powierzchnia w kolizji wynosi około 0,1 ha) we wschodniej jego części. W obrębie użytku ekologicznego planuje się przebudowę skarp, usytuowanie sieci teletechnicznej (podziemnej), SRK (podziemnej) i budowę pasa przeciwpożarowego niezbędnego na potrzeby inwestycji. Konieczna będzie również wycinka drzew i krzewów znajdujących się w pobliżu torowiska (6 drzew oraz krzewów na powierzchni około 30 m²). Ponadto, w trakcie funkcjonowania linii, realizowane będą prace utrzymaniowe w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie przepływającego

pod torowiskiem cieką wodną. W granicach przedmiotowej formy ochrony przyrody dotyczyć to będzie uprzednio uregulowanego odcinka cieką na długości około 15 m.

Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej w Świeciu nr 77/24 z dnia 26 września 2024 r. w sprawie uzgodnienia odstępstw od zakazów dla użytku ekologicznego, ww. Rada Miejska na podstawie art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody uzgodniła pozytywnie możliwość podjęcia czynności objętych zakazami w granicach ww. użytku ekologicznego na potrzeby przedmiotowej inwestycji w zakresie zakazów:

- a) niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektów lub obszaru, wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych, uszkodzenia i zanieczyszczania gleby,
- b) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej,
- c) zmiany sposobu użytkowania gleby, likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych,
- d) wydobywania dla celów gospodarczych: skał, torfu, skamieniałości oraz minerałów,
- e) umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych z wyjątkiem wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną i łowiecką,
- f) zbioru, niszczenia, uszkodzenia roślin i grzybów na obszarach użytków ekologicznych, utworzonych w celu ochrony stanowisk, siedlisk lub ostoi roślin i grzybów chronionych.

Zgodnie z przedstawionym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dla wszystkich ww. użytków ekologicznych przyjęto minimalizację skali koniecznego ich naruszenia, przy czym brak jest rozwiązań alternatywnych, pozwalających na całkowite wykluczenie ingerencji we wskazane użytki ekologiczne. Jednocześnie, dla przedmiotowej inwestycji liniowej celu publicznego uzyskano pozytywne uzgodnienia organów ustanawiających użytki ekologiczne (tj. właściwych miejscowo Rady Gminy Nowa Wieś Wielka oraz Rady Miejskiej w Świeciu). Tym samym, za spełnione uznać należy wymogi art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia

2004 r. o ochronie przyrody, zgodnie z którym, zakazy obowiązujące na terenie użytków ekologicznych nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody.

Ponadto, z uwagi na charakter i skalę ww. naruszeń użytków ekologicznych, uwzględniając jednocześnie przyjęte na podstawie raportu działania minimalizujące oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu na użytki ekologiczne pozostające w zasięgu oddziaływania inwestycji.

Planowane prace będą realizowane w sąsiedztwie:

1. rezerwatów przyrody: Dziki Ostrów (w odległości około 50 m) i Tarkowo (w odległości około 7 m),
 2. pomników przyrody (najbliższe znajdują się w odległości 10-15 m od linii kolejowej),
- które nie ulegną naruszeniu w związku z inwestycją.

W odniesieniu do:

1. rezerwatu przyrody Dziki Ostrów, zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 2 listopada 2015 r. w sprawie rezerwatu przyrody Dziki Ostrów (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2015 r., poz. 3329), celem ochrony jest zachowanie dąbrowy z rzadkimi gatunkami roślin runa. Jednocześnie, na podstawie zarządzenia nr 3/0210/2011 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 5 grudnia 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Dziki Ostrów (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2011 r., nr 312, poz. 3397 ze zm.) jako zagrożenia wskazano w szczególności: nadmierne ocienienie runa świetlistej dąbrowy *Potentillo-albae-Quercetum* (zagrożenie wewnętrzne, istniejące); ekspansję obcych gatunków roślin, w tym głównie czeremchy amerykańskiej *Padus serotina* (zagrożenie wewnętrzne, istniejące); występowanie zastępczego zbiorowiska roślinnego *Pinus-Calamagrostis* (zagrożenie wewnętrzne, istniejące); nadmierne uszkodzenia siewek dębów naturalnego pochodzenia powodowane przez zwierzęta roślinożerne (zagrożenie wewnętrzne, istniejące). W związku z powyższym, ustalone w ww. planie ochrony działania ochronne obejmują w szczególności usuwanie nadmiaru warstwy podszytów zagrażających stanowiskom roślin kserotermicznych charakterystycznych dla świetlistej dąbrowy; usuwanie mechaniczne inwazyjnych gatunków roślin oraz ich odrośli, m.in. czeremchy amerykańskiej *Padus serotina*, a także stosowanie metod chemicznych polegających na naniesieniu bezpośrednio na powierzchnię cięcia

przy zastosowaniu pędzla/mazacza, preparatu chemicznego, na przykład zawierającego glifosat (bez rozpylania preparatu); cięcia regulujące skład gatunkowy drzewostanów pochodzenia sztucznego; zmniejszenie zwarcia podsadzeń dębowych w celu ich uodpornienia na czynniki abiotyczne; zabezpieczanie siewek dębów naturalnego pochodzenia indywidualnie lub grupowo przed uszkodzeniami mechanicznymi (powodowanymi przez zwierzęta roślinożerne),

2. rezerwatu przyrody Tarkowo, zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 3 sierpnia 2016 r. w sprawie rezerwatu przyrody Tarkowo (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2016 r., poz. 2866), celem ochrony jest zachowanie fragmentu boru świeżego w Kotlinie Toruńskiej ze stanowiskiem wiśni karłowatej *Cerasus fruticosa*. Jednocześnie, na podstawie zarządzenia nr 2/0210/2011 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 5 grudnia 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Tarkowo (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2011 r., nr 312, poz. 3396) jako zagrożenia wskazano w szczególności: ocienienie wiśni karłowatej *Cerasus fruticosa* przez gatunki obcego pochodzenia; ocienienie wiśni karłowatej *Cerasus fruticosa* przez rodzime gatunki drzew i krzewów; gromadzenie chrustu w rezerwacie; tworzenie mieszańców międzygatunkowych. W związku z powyższym, ustalone w ww. planie ochrony działania ochronne obejmują w szczególności cięcia prześwietlające na rzecz stanowisk wiśni karłowatej (szczególnie w północnej części usuwanie podrostu klonu zwyczajnego *Acer platanoides*); usuwanie obcych gatunków z drzewostanu i z podszytu (robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, czeremcha amerykańska *Padus serotina*, lilak pospolity *Syringa vulgaris*, kolcowój pospolity *Lycium barbarum*, karagana syberyjska *Caragana arborescens*, kasztan jadalny *Castanea sativa*, surmia zwyczajna *Catalpa bignonioides*, jałowiec sabiński *Juniperus sabina*, świerk kłujący *Picea pungens*, platan klonolistny *Platanus x acerifolia*, sosna czarna *Pinus nigra*); usuwanie chrustu; naprawę ogrodzenia.

Uwzględniając zatem charakter i skalę inwestycji, jak również cele ochrony ww. rezerwatów przyrody (obejmujące w szczególności zachowanie siedlisk przyrodniczych oraz związanych z nimi gatunków roślin, występujących w granicach rezerwatów przyrody), brak naruszenia rezerwatów przyrody i siedlisk w granicach ww. rezerwatów przyrody, jak i przyjęte działania minimalizujące oraz zabezpieczające, możliwe jest wykluczenie istotnie negatywnego wpływu na przedmiotowe rezerваты przyrody. Przedmiotowe zamierzenie nie przyczyni się

do generowania zagrożeń wymienionych w ww. planach ochrony rezerwatów przyrody, jak również nie wpłynie w sposób negatywny na możliwość podejmowania i skuteczność zaplanowanych działań ochronnych,

3. pomników przyrody, zgodnie z przedstawionym raportem, nie będą one podlegać naruszeniu, w tym uszkodzeniu lub zniszczeniu, jak również (przy wdrożeniu działań minimalizujących i zabezpieczających, w tym bezpośredniego i indywidualnego zabezpieczenia obiektów stanowiących pomniki przyrody na etapie realizacji przedsięwzięcia), planowana inwestycja nie wiąże się z naruszeniem zakazów, wynikających z art. 45 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz nie spowoduje utraty i pogorszenia wartości, ze względu których ustanowiono ww. pomniki przyrody. W związku z powyższym, nie stwierdza się znacząco negatywnego wpływu na pomniki przyrody pozostające w zasięgu oddziaływania zamierzenia.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w rejonie strefy ochrony miejsca gniazdowania bociana czarnego. Strefa ochrony całorocznej jest oddalona o około 500 m od linii rozgraniczających inwestycji (brak kolizji). Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie niewielkiego fragmentu strefy ochrony okresowej. W związku z powyższym, przyjęte zostały działania minimalizujące, mające na celu wykluczenie istotnie negatywnego wpływu na populację lęgową ww. gatunku. Należy także podkreślić, że niniejsza decyzja nie zwalnia z zakazów obowiązujących w ww. strefie ochrony gatunku na podstawie art. 60 ust. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zgodnie z którym w strefach ochrony, o których mowa w ust. 3, bez zezwolenia regionalnego dyrektora ochrony środowiska zabrania się:

1. przebywania osób, z wyjątkiem właściciela nieruchomości objętej strefą ochrony oraz osób sprawujących zarząd i nadzór nad obszarami objętymi strefą ochrony, oraz osób wykonujących prace na podstawie umowy zawartej z właścicielem lub zarządcą,
2. wycinania drzew lub krzewów,
3. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli nie jest to związane z potrzebą ochrony poszczególnych gatunków,
4. wznoszenia obiektów, urządzeń i instalacji.

W związku z powyższym, w sytuacji planowanego podjęcia czynności objętych ww. zakazami, uzyskać należy uprzednio zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na podstawie art. 60 ust. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r.

o ochronie przyrody.

Jak wynika z postanowień Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 3 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.1 oraz z dnia 25 marca 2025 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4221.52.2024.JP.3, teren realizacji przedsięwzięcia wyznaczony w granicach województwa pomorskiego znajduje się poza formami ochrony przyrody ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, wobec czego na terenie województwa pomorskiego nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, realizacja inwestycji wiąże się ze zniszczeniem siedlisk gatunków chronionych, w tym w szczególności:

1. mszaków (gajnik łśniący, rókietnik pospolity, widłoząb miotłowy, a także pojedynczych stanowisk i nielicznych osobników gatunków: torfowiec błotny, torfowiec kończysty, torfowiec nastroszony) oraz porostów (chrobotek leśny, chrobotek reniferowy, pawężnica brodawkowana). Z uwagi na skalę zniszczeń ww. gatunków, a także ich rozpowszechnienie na terenie kraju i regionu oraz uwzględniając biologię i preferencje ekologiczne, nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu na zachowanie ich populacji,
2. roślin naczyniowych gatunków:
 - a) kocanka piaskowa i grzybień biały. Z uwagi na skalę zniszczeń ww. gatunków, a także ich rozpowszechnienie na terenie kraju i regionu, uwzględniając biologię i preferencje ekologiczne, nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu na zachowanie ich populacji,
 - b) dzięgiel litwor nadbrzeżny i rókietnik pospolity, przy czym przewidziano przeniesienie (przesadzenie) osobników ww. gatunków z siedlisk objętych zniszczeniem w inne miejsca, zapewniające warunki dla rozwoju populacji. W związku z tym nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na zachowanie ww. gatunków,
3. Bezkręgowców (mrowisk gatunków mrówka ćmawa, mrówka rudnica, mrówka pniakowa) oraz pachnicy dębowej (2 stanowiska). W związku z powyższym przewidziano przeniesienie mrowisk (oraz związanych z nimi kolonii mrówek gatunków chronionych), a także populacji pachnicy dębowej (z uwzględnieniem stadiów preimaginalnych) w inne lokalizacje, zapewniające dogodne warunki dla rozwoju gatunków. Powyższe stanowi rozwiązanie alternatywne względem zniszczenia siedlisk i zabicia osobników (pozwalając na zapewnienie zgodności

z art. 56 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody).

Ponadto, realizacja inwestycji będzie się wiązać z naruszeniem siedlisk gatunków trzmieli (w tym w szczególności trzmieli: ziemnego, kamiennika, rudego, gajowego) oraz ślimaka winniczka, przy czym z uwagi na skalę i charakter ww. naruszeń, a także rozpowszechnienie gatunków i obecność potencjalnie dogodnych siedlisk w otoczeniu przedsięwzięcia, nie będzie skutkować to zagrożeniem dla zachowania ich populacji (przy jednoczesnym uwzględnieniu działań minimalizujących).

W związku z powyższym, nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na zachowanie ww. gatunków,

4. płazów i gadów, w tym żaby trawnej, żab zielonych, w tym żaby jeziorkowej, ropuchy szarej, żaby moczarowej i gniewosza plamistego. Podkreślić należy, że ww. zniszczenia obejmują w szczególności siedliska wykorzystywane jako obszar żerowania oraz zimowania, a także pojedyncze godowisko (żaby jeziorkowej).

W odniesieniu do siedlisk rozrodu, częściowemu zniszczeniu podlegać będzie wyłącznie jedno siedlisko żaby trawnej, przy czym ww. zniszczenie ma charakter prawdopodobny i obejmować będzie około 30% powierzchni siedliska, przy jednoczesnym zachowaniu jego dotychczasowej funkcji.

W zasięgu robót znajduje się także jedno siedlisko rozrodu grzebiuszki ziemnej, przy czym nie zakłada się potrzeby jego naruszenia i zniszczenia.

Z uwagi na obecność gatunków płazów i ich siedlisk, przewidziano szereg działań zabezpieczających i minimalizujących, w tym pozwalających na wykluczenie ryzyka przypadkowego zabicia gatunków (w szczególności na etapie realizacji zamierzenia, w tym poprzez zapewnienie nadzoru przyrodniczego oraz zastosowanie wygrodzeń tymczasowych, jak również zachowanie warunków bytowania i migracji na etapie funkcjonowania, w tym poprzez:

- a) wykluczenie tworzenia pułapek ekologicznych, np. dzięki odpowiedniemu wykonaniu rowów i innych elementów systemów odwadniających,
- b) zapewnienie wolnej przestrzeni pod stopą szyny oraz wykonanie przepustów, co pozwoli na utrzymanie możliwości swobodnego przemieszczania się herpetofauny.

W związku z powyższym, nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na zachowanie ww. gatunków,

5. ptaków, w tym populacji lęgowych.

Zgodnie z raportem (uwzględniając inwestycję w całym jej przebiegu), zniszczeniem

pewnym zagrożonych jest 68 stanowisk 12 gatunków ptaków, w tym: białorzytka (1 stanowisko), derkacz (5 stanowisk), dzierlatka (2 stanowiska), gąsiorek (38 stanowisk), jarzębatka (5 stanowisk), kłaskawka (2 stanowiska), lerka (10 stanowisk), muchołówka szara (2 stanowiska), ortolan (2 stanowiska), siniak (1 stanowisko), słowik rdzawy (1 stanowisko), srokosz (1 stanowisko). Z kolei zniszczeniem prawdopodobnym zagrożonych jest 60 stanowisk 11 gatunków ptaków, w tym: derkacz (4 stanowiska), dzięciołek (1 stanowisko), gąsiorek (32 stanowiska), jarzębatka (1 stanowisko), kłaskawka (2 stanowiska), krętogłów (2 stanowiska), lerka (11 stanowisk), ortolan (3 stanowiska), pokłaskwa (1 stanowisko), siniak (2 stanowiska); słowik rdzawy (1 stanowisko).

Jak wskazano powyższej, zniszczenie tych siedlisk nie spowoduje istotnie negatywnego wpływu na obszar Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Dodatkowo, na podstawie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wskazano konieczność ograniczenia prowadzenia prac hałaśliwych w granicach ww. obszaru.

Zniszczenie ww. siedlisk lęgowych ptaków nastąpi w szczególności na skutek wycinki drzew i krzewów (w tym na terenie leśnym), której sposób i termin realizacji będą uwzględniać okres lęgowy ptaków. W związku z powyższym, przewidziano wykonanie nasadzeń zastępczych, jak również zapewnienie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek dla ptaków, co pozwoli na odtworzenie siedlisk lęgowych m.in. siniaka, a także potencjalnie innych gatunków z grupy dziuplaków, mogących wykorzystywać skrzynki lęgowe. Ponadto, w ramach planowanych nasadzeń zastępczych zakłada się m.in. wykorzystanie głogu oraz tarniny, co sprzyjać będzie odtworzeniu warunków dla bytowania gąsiorka.

Jednocześnie, ze względu na obecność siedlisk gatunków budujących gniazda na powierzchni ziemi (np. derkacza) oraz skalę i zakres inwestycji, w niniejszej decyzji sformułowano warunek dotyczący konieczności dostosowania robót ziemnych, związanych z usunięciem roślinności do okresu lęgowego ptaków. Powyższe ma na celu wykluczenie ryzyka przypadkowego zniszczenia lęgów ptasich.

Z uwagi na obecność strefy ochrony miejsca gniazdowania bociana czarnego i częściowe naruszenie strefy okresowej, w oparciu o przedłożony raport, wskazano na konieczność prowadzenia prac w obrębie ww. strefy poza terminem funkcjonowania strefy okresowej.

Przyjęte działania minimalizujące uwzględniają także możliwość zasiedlenia hałd

humusu lub ziemi przez ptaki, w tym brzegówkę oraz pozwalają na wykluczenie ryzyka przypadkowego zniszczenia lęgów ww. gatunków.

Z uwagi na potrzebę wykonania ekranów akustycznych, w oparciu o raport, w niniejszej decyzji sformułowano warunek dotyczący konieczności ich zabezpieczenia (w przypadku ekranów lub ich elementów w postaci przeziernej) przed ryzykiem kolizji i śmiertelności ptaków.

Reasumując, nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na zachowanie ww. gatunków.

Ponadto, w zasięgu inwestycji stwierdzono także obecność gatunków ssaków, w tym:

1. gatunków chronionych ssaków lądowych (wilk, bóbr europejski, wydra, jeż, kret europejski), w odniesieniu do których, w wyniku zajęcia terenu oraz na skutek zaplanowanych prac ziemnych może dojść do naruszeń (przekształceń, zniszczeń) siedlisk.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w przypadku małych zwierząt zamieszkujących habitaty w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych (np. jeż – 2 stwierdzenia na terenie przedsięwzięcia w miejscu, gdzie przewiduje się modernizację układu drogowego), etap realizacji wiąże się z ryzykiem utraty tych siedlisk, wykorzystywanych prawdopodobnie jako tereny żerowiskowe (stanowisko znajduje się w otoczeniu terenów otwartych pól oraz zarośli).

W przypadku gatunków takich, jak wilk, wydra czy bóbr europejski, zamierzenie wiąże z przekształceniem nieznacznej części siedlisk, a warunki rzeczywistego bytowania ww. gatunków zostaną zachowane na etapie jego funkcjonowania,

2. gatunków nietoperzy (w tym borowiec wielki, karlik malutki, karlik większy, mopek, mroczek pozłocisty, mroczek późny, nocek duży), przy czym notowano przede wszystkim aktywność przelotową, a raport nie wskazuje na faktyczne zniszczenie siedlisk gatunków, w tym zimowisk.

Jednocześnie, z uwagi na możliwe zasiedlenie drzew oraz obiektów podlegających rozbiórce i przebudowie (w tym obiektów inżynierskich, np. mosty, przepusty) przez nietoperze, przewidziano działania minimalizujące, obejmujące w szczególności dostosowanie terminu wycinki do okresu możliwego występowania kolonii rozrodczych nietoperzy, a także zapewnienie nadzoru chiropterologicznego nad wycinką oraz pracami rozbiórkowymi.

Zgodnie z raportem, oświetlenie obiektów inżynierskich nie będzie znacząco

wpływać na nietoperze, gdyż teren ten już jest oświetlony. Nie przewiduje się oświetlenia obiektów mostowych, poza oświetleniem wymagany standardami technicznymi i bezpieczeństwa. W tym zakresie nie nastąpią zmiany w stosunku do stanu istniejącego. Poza już istniejącymi nie są planowane jakiegokolwiek dodatkowe iluminacje. W ramach działań minimalizujących potencjalny wpływ na nietoperze, odstąpiono od wprowadzenia silniejszych źródeł światła w rejonach, które dotąd były ciemne, aby nie zakłócać ich naturalnego cyklu nocnego oraz światła o zimnych barwach, np. niebieskie, które to są bardziej szkodliwe dla nietoperzy niż światła o cieplejszych barwach.

Z uwagi na stwierdzone znaczenie terenu w odniesieniu do aktywności przelotowej chiropterofauny (związanej m.in. z migracjami lokalnymi i żerowaniem), na podstawie raportu przewidziano potrzebę ograniczenia wpływu oświetlenia, w tym poprzez zastosowanie źródeł niskoemisyjnych pod względem promieniowania UV (np. typu LED). Dodatkowo, określono wymogów w zakresie stosowania zasady $ULOR = 0\%$, co uwzględnia ograniczenie efektu rozpraszania światła.

Z uwagi na potwierdzone w raporcie znaczenie terenu dla migracji fauny (związane m.in. z obecnością korytarzy ekologicznych, w szczególności korytarzy migracji ssaków na poziomie krajowym), w tym wilka i ssaków kopytnych (łośia), przewidziano konieczność wdrożenia działań minimalizujących oraz zabezpieczających, mających na celu w szczególności zapewnienie warunków swobodnej migracji fauny oraz ograniczenie ryzyka śmiertelności, w szczególności na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia.

Rozwiązania te obejmują:

1. wykonanie przejść dla zwierząt w miejscach kolizji z korytarzami ekologicznymi w formie przejść dolnych dla zwierząt dużych wraz z ich jednoczesnym zagospodarowaniem i dostosowaniem do funkcji ekologicznej,
2. odcinkowe zastosowanie wygrodzeń o funkcji ochronno-naprowadzającej,
3. odcinkowe zastosowanie urządzeń akustycznych UOZ-1,
4. wykonanie części obiektów inżynierskich (o docelowej funkcji innej niż przejścia dla zwierząt), w tym przepustów oraz wiaduktów i mostów, w sposób umożliwiający ich wykorzystanie przez faunę.

Jak wskazuje raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, nie przewiduje się oświetlenia obiektów spełniających funkcję przejść dla zwierząt, w tym obiektów zespolonych z drogami. Drogi przebiegające w świetle dwóch przejść dla zwierząt zespolonych z drogami obecnie nie są oświetlone, a w projekcie przewiduje się oświetlenie

tych dróg w następujący sposób:

1. przejście w km 424+009 – najbliższe oświetlenie projektowane w odległości ponad 300 m od obiektu,
2. przejście w km 419+509 – najbliższe oświetlenie projektowane w odległości ponad 500 m od obiektu.

Należy również podkreślić, że w ramach inwestycji przewidziano wyłącznie odcinkowe wygradzenia na linii kolejowej. Na pozostałych odcinkach zachowana zostanie możliwość swobodnego przekroczenia terenu przez zwierzęta, w tym w szczególności zwierzęta duże.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w sąsiedztwie przejść dla zwierząt zaprojektowano krótkie odcinki wygradzeń naprowadzających na przejścia. Wśród rekomendacji, na etapie projektu wykonawczego, zaproponowano nasadzenia roślinności wabiącej. Poza powyższym, przewidziano odcinki wyposażone w dźwiękowe urządzenia odstraszania zwierząt (UOZ). Analiza w zakresie zasadności zastosowania tego typu urządzeń była oparta nie tylko o dane literaturowe czy wyniki monitoringu urządzeń UOZ na linii kolejowej Mińsk Mazowiecki – Siedlce, ale również o najnowsze wyniki badań prowadzone w ramach pracy doktorskiej pana Piotra Kowala z Instytutu Nauk Leśnych Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie pt.: „Wykorzystanie naturalnych dźwięków do ochrony ssaków żyjących przy torach kolejowych w warunkach mozaiki polno-leśnej”. W trakcie badań obserwowano reakcje ssaków kopytnych na cztery sekwencje naturalnych dźwięków o charakterze ostrzegawczo-alarmowym, kojarzone przez dzikie ssaki z zagrożeniem życia. Ostatecznie podstawą każdej sekwencji były trzy dźwięki naturalne: z czterech wcześniej przebadanych: krzyk ostrzegawczy sójki, sygnał alarmowy sarny oraz dźwięk drapieżnika w postaci szczekania psa. W sekwencjach zrezygnowano z użycia wokalizacji wyjącego wilka (z uwagi na potencjalne zagrożenia dla populacji wilka oraz obserwowane słabe reakcje zwierząt kopytnych na te dźwięki). Kolejność zastosowanych dźwięków w sekwencji odzwierciedlała narastające zagrożenie, strach u obserwowanych zwierząt, tj. dźwięk ostrzegający przed niebezpieczeństwem (krzyk sójki), dźwięk alarmowy (dźwięk alarmowy kozła sarny), dźwięk zagrożenia życia (szczekanie psa). Wszystkie sekwencje zaczynały się krzykiem ostrzegawczym sójki. Pierwsza sekwencja składała się wyłącznie z trzech naturalnych dźwięków, tj. krzyku sójki, głosu alarmowego kozła sarny i szczekania psa. Urządzenia UOZ-1, które emitowały ww. bodźce akustyczne na linii kolejowej E-65 (sekwencje naturalnych dźwięków, przy jednoczesnej rezygnacji z odgłosów wilka) nie zwabiały w otoczenie linii kolejowej padlinożerców, jak i drapieżników,

które chciałyby skorzystać z pokarmu zwierzęcego w postaci resztek powypadkowych. Sekwencje naturalnych dźwięków ostrzegawczych pozwoliły zmniejszyć ryzyko kolizji z pociągami przez szybszą reakcję dzikich zwierząt i wcześniejsze oddalenie się od torów przed nadjeżdżającym pociągiem.

W związku z powyższym, w tym uwzględniając obecność populacji wilka, w przedmiotowej sprawie dopuszczono stosowanie urządzeń UOZ-1, przy jednoczesnym dostosowaniu sekwencji dźwiękowych do behawioru ssaków drapieżnych, w tym wilka.

Należy także dodać, że (jak wskazuje raport) Nadleśnictwo Dąbrowa odnotowało wysoką śmiertelność zwierząt kopytnych na linii kolejowej nr 131 na odcinku w km 427 – 435,6, przebiegającym przez tereny leśne pomiędzy miejscowościami Dąbrowa a Bąkowo (w granicach przedsięwzięcia). Bielik żeruje na padłych zwierzętach i w następstwie ginie na torach potrącony przez szybko jadące pociągi. W związku z powyższym, w oparciu m.in. o opinię Komitetu Ochrony Orłów, Zarządu Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Pomorsko-Kujawskiego oraz Ligi Ochrony Przyrody, przewidziano zastosowanie urządzeń UOZ-1 na ww. odcinku linii kolejowej, co ma na celu ograniczenie ryzyka śmiertelności bielika.

W odniesieniu do małych ssaków przewidziano m.in. rozwiązania pozwalające na wykluczeniu ryzyka przypadkowego zabicia gatunków (w szczególności na etapie realizacji inwestycji, w tym poprzez zapewnienie nadzoru przyrodniczego oraz zastosowanie wygradzeń tymczasowych, jak również zachowanie warunków bytowania i migracji na etapie funkcjonowania zamierzenia, w tym poprzez:

1. wykluczenie tworzenia pułapek ekologicznych, np. dzięki odpowiedniemu wykonaniu rowów i innych elementów systemów odwadniających,
2. zapewnienie wolnej przestrzeni pod stopą szyny oraz wykonanie przepustów, co pozwoli na utrzymanie możliwości swobodnego przemieszczania się małych ssaków.

W przypadku siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie, zniszczenie obejmować będzie całkowite zniszczenie trzech płatów siedliska 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi, ubytek powierzchni (około 61% i 96%) dwóch płatów siedliska 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) oraz jednego płatu siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe). Powyższe zniszczenia wystąpią poza obszarami Natura 2000, w których ww. siedliska przyrodnicze stanowią przedmioty ochrony, a także dotyczyć będą w szczególności

niewielkich powierzchniowo oraz mało reprezentatywnych płatów, przy jednoczesnym zapewnieniu kompensacji przyrodniczej (odtworzeniu siedlisk 2330 i 6510 oraz poprawie stanu płatów siedliska 91E0, położonych w sąsiedztwie płatu podlegającego zniszczeniu). W przypadku pozostałych siedlisk przyrodniczych, w tym 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori-petraeae*), 91D0 bory i lasy bagienne, a także pozostałych płatów siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe), obejmować będzie stosunkowo niewielkie fragmenty siedlisk i (przy zachowaniu działań minimalizujących oraz zabezpieczających) nie wpłynie na stan ich zachowania oraz funkcjonowanie. Powyższe zniszczenia (częściowe naruszenie płatów siedlisk) również wystąpią poza obszarami Natura 2000, w których ww. siedliska przyrodnicze stanowią przedmioty ochrony.

Realizacja inwestycji obejmuje również wycinkę drzew i krzewów (w tym poza chronionymi siedliskami przyrodniczymi) na terenie leśnym oraz zadrzewień niestanowiących lasu. Z uwagi na biocenotyczne znaczenie drzew i krzewów, przewidziano wykonanie nasadzeń zastępczych (których skala oraz charakter uwzględnia zakres koniecznej wycinki oraz charakterystykę usuwanych drzew i krzewów), jak również montaż skrzynek dla ptaków i nietoperzy (w celu odtworzenia potencjalnie dogodnych warunków siedliskowych dla awifauny lęgowej oraz chiropterofauny).

Zgodnie z przedstawionym raportem, przewidziano konieczność przeprowadzenia monitoringu porealizacyjnego, w tym w zakresie:

1. skuteczności działań kompensujących zniszczenie siedlisk przyrodniczych 2330, 6510 i 91E0, jak również skuteczności wykonania siedlisk zastępczych dla ptaków i nietoperzy,
2. efektywności wykorzystania przejść dla zwierząt oraz skuteczności wygrodzeń ochronno-naprowadzających,
3. skuteczności urządzeń UOZ-1 oraz śmiertelności zwierząt na odcinkach, na których zastosowane zostały ww. urządzenia. Uwzględnia to możliwe oddziaływanie m.in. na duże ssaki drapieżne (wilk) oraz stanowić powinno podstawę m.in. do weryfikacji skuteczności i poprawności zastosowania ww. urządzeń, jak również ustalenia ewentualnych działań korygujących (w tym w odniesieniu do wpływu zastosowanych sekwencji dźwiękowych na faunę),

4. śmiertelności zwierząt na linii kolejowej nr 131 (odcinek od km około 357+900 do km około 361+900), w związku z możliwym oddziaływaniem skumulowanym, wynikającym z budowy drogi S-10, gdzie w oparciu o wyniki postępowania dotyczącego ponownej oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 2 września 2024 r., znak: WOO.4222.3.2023.ADS.14, określono konieczność wykonania przejścia górnego dla zwierząt dużych po stronie północnej węzła Stryszek (w drodze wojewódzkiej nr 239 w kierunku miasta Bydgoszczy lub na odcinku drogi krajowej nr 25 od miejsca połączenia dróg: wojewódzkiej nr 239 z krajową nr 2 do km 50+000).

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 rezerваты przyrody oraz obszary Natura 2000, przy uwzględnieniu warunków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, wskazanych w niniejszej decyzji.

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 z dnia 16 kwietnia 2004 r. 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 wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie za sobą znacznego ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej lub budowlanej z uwagi na lokalizację, używane materiały i technologię robót. Omawiane zamierzenie będzie lokalnie przecinać zbocza dolin rzecznych oraz stoki równin i tarasów sandrowych oraz rzecznych, co zostało uwzględnione na etapie jego projektowania.

Podkreślić należy, iż uszkodzenie infrastruktury kolejowej zazwyczaj nie jest skutkiem wystąpienia pojedynczej przyczyny. Bezpieczeństwo konstrukcji zależy od wielu czynników, na które mają wpływ działania ludzkie, oddziaływanie wody gruntowej, opadowej oraz płynącej, rodzaj gruntów w podłożu, jak również nieprzewidywalne zdarzenia losowe. Niniejsza inwestycja zostanie zaprojektowana i wykonana zgodnie z zapisami rozporządzenia 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 ze zm.).

Biorąc pod uwagę powyższe, ryzyko wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych jest bardzo niskie.

Przedmiotowe zamierzenie nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia 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 t.j.).

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tutejszy Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim, lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, biorąc pod uwagę fakt, iż w ramach inwestycji zelektryfikowana zostanie linia kolejowa nr 240 wraz z jej projektowaną łącznicą, a także wykonana będzie nowa nawierzchnia licznych dróg, zmniejszeniu ulegną ilości spalanego paliwa, a tym samym emisja gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter dróg objętych inwestycją, nie przewiduje się negatywnego wpływu zamierzenia na klimat. Ponadto, przewidziano kompensację wycinki zadrzewień pod postacią nasadzeń zastępczych, które będą wiązać dwutlenek węgla, ograniczając oddziaływanie omawianego zadania na klimat.

Do realizacji inwestycji będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk. Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko,

podczas projektowania omawianego zadania uwzględniono prognozowane zmiany klimatu m.in. w zakresie wzrostu średnich temperatur powietrza oraz wzrostu sum opadów atmosferycznych.

Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia głównie w terenie o małej gęstości zaludnienia, wśród terenów kolejowych, nie zakłada się wystąpienia konfliktów społecznych w związku z jego realizacją lub użytkowaniem. Modernizacja infrastruktury kolejowej oraz drogowej jest inwestycją oczekiwaną społecznie.

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

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 decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś.

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 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa, przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania, na żądanie strony, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

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

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały

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

od 500 zł do 1 000 000 zł.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

dr Ewa Patalas
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

1. załącznik nr 1 – WOO.420.271.2019.ADS.102 – charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś,
2. załącznik nr 2 – WOO.420.271.2019.ADS.103 – mapa z zaznaczonym terenem realizacji oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pan Jarosław Wałaszewski, Zastępca Dyrektora Regionu Północnego – Pełnomocnik, Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk,
2. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kpa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. T. Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Jana z Kolna 11, 80-864 Gdańsk,
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk.