GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, 03 lipca 2026 r.

DOOŚ-WDŚI.420.28.2024.KN.31

DECYZJA

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, po rozpatrzeniu odwołania [redacted] z 12 lipca 2024 r. od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.21.2021.AT/ŁT/MC.82, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk w ramach projektu Prace przygotowawcze dla wybranych projektów - w sieci TEN-T", na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), dalej k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670), dalej u.o.o.ś.:

I. Uchyla punkt I.1 decyzji w całości i w tym zakresie orzeka:

„Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie istniejących linii kolejowych oraz budowie nowych linii kolejowych w następującym zakresie:

Roboty branży torowej oraz pozostałych branż na odcinkach:		
Linia kolejowa	Kilometracja istniejąca	Kilometracja projektowana
203	od 3+720 do 68+386	od 3+744 do 68+507
215	od 44+652 do 77+160	od 44+652 do 76+969
243	od 22+744 do 24+445	od 22+744 do 24+480
744	od 0+000 do 1+744	od 0+098 do 1+845
743	od 0+491 do 1+121	od 0+098 do 0+737
łącznica Szałamaje – Łąg	-	od 0+062 do 1+951
łącznica Szałamaje – Łąg (przygotowanie terenu pod tor perspektywiczny)	-	od -0+213 do 2+212
łącznica Czarna Woda – Łąg Południowy	-	od 0+000 do 2+857
Prace wyłącznie związane z branżami pozostałymi (srk, telekomunikacją oraz energetyką – bez robót torowych) na odcinkach:		
Linia kolejowa	Kilometracja istniejąca	Kilometracja projektowana

		(jeżeli jest różna od istniejącej)
203	od -0+437 do 3+720 oraz od 68+386 do 69+524	od -0+437* do 3+744 oraz od 68+507 do 69+524*
215	od 41+608 do 44+652	
243	od 21+385 do 22+744	
743	od 1+121 do 1+711	od 0+737 do 1+711*
727	od 0+949 do 2+185	
730	od -0+022 do 6+562	
731	od 0+000 do 2+362	
*kilometracja istniejąca		

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa pomorskiego oraz kujawsko-pomorskiego, powiatów: tczewskiego, starogardzkiego, chojnickiego, tucholskiego, kościerskiego, oraz gmin: Tczew (miasto), Tczew, Starogard Gdański (miasto), Starogard Gdański, Zblewo, Kaliska, Czarna Woda, Czersk, Śliwice, Osieczna, Karsin, Stara Kiszewa. Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w granicach nieruchomości wymienionych w załączniku nr 2 do decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r.

II. Uchyla punkt I.2 decyzji w całości i w tym zakresie orzeka:

„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. Zdejmowanie wierzchniej warstwy gleby:
   a) przed rozpoczęciem prac zebrać urodzajną warstwę gleby (humusu), a następnie złożyć ją w pryzmach w pobliżu pasa robót, w miejscu wskazanym przez nadzór przyrodniczy. Pryzmy muszą znajdować się minimum 50 metrów od cieków, w miejscach nienarażonych na rozjeżdżanie przez pojazdy i inne maszyny budowlane. Glebę należy w pierwszej kolejności wykorzystać do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych, w tym do odtworzenia warstwy glebowej, urządzenia terenów zieleni, uformowania skarp, wykopów i nasypów, lub też umożliwić jej wykorzystanie przez inne podmioty. Materiały ziemne wykorzystywane przy pracach wykończeniowych (utrwalanie skarp itp.) powinny być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierały bazy nasion gatunków obcych temu regionowi;
   b) zdejmowanie wierzchniej warstwy gleby w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 prowadzić poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie powyższych prac w tym okresie jest dopuszczalne jedynie pod warunkiem niestwierdzenia przez specjalistę ornitologa, na podstawie kontroli przeprowadzonej nie wcześniej niż na 2 dni przed rozpoczęciem prac, obecności ptaków w gniazdach.
2. Dojazd na teren budowy i do zapleczy budowy należy prowadzić w pierwszej kolejności w oparciu o istniejące linie kolejowe, a w drugiej kolejności – o sieć dróg. W razie

konieczności dodatkowe drogi dojazdowe należy wytyczyć w miejscach niekolidujących z ciekami i zbiornikami wodnymi oraz siedliskami płazów i siedliskami przyrodniczymi będącymi przedmiotem zainteresowania Unii Europejskiej. W przypadku konieczności przekroczenia drogą dojazdową cieku, należy zapewnić swobodny przepływ wód w cieku.

3. Zaplecza budowy należy lokalizować w pierwszej kolejności na obszarze kolejowym, w miejscach gdzie występują grunty słabo przepuszczalne bądź nieprzepuszczalne o zaleganiu zwierciadła wody poniżej 3 m p.p.t. Z możliwości lokalizacji zapleczy budowy należy wykluczyć tereny:
   a) występowania wód gruntowych na głębokości mniejszej niż 1 m p.p.t.;
   b) położone w granicach obszarów zagrożonych powodzią lub podtopieniami: w km 0+600–3+500, w km 57+745–57+765 LK nr 203; w km -0+022–6+562 LK nr 730; w km 0+570–2+364 LK nr 731;
   c) w obszarach dolin cieków: w km 0+500, 3+100–3+600, 4+400–4+900, 17+840, 26+965, 57+745–57+765 LK nr 203; w km 3+990 LK nr 730, w km 0+060–0+315, 1+625 LK nr 731; w km 71+720 LK nr 215; w km 1+900–2+300 łącznicy Czarna Woda-Łąg Południowy;
   d) w granicach GZWP 121 „Zbiornik międzymorenowy Czersk" (w km 67+160–68+840 LK nr 215);
   e) położone w odległości mniejszej niż 50 m od brzegów rzek i zbiorników wodnych;
   f) wodno-błotne, w tym ekosystemy stanowiące siedliska lęgowe dla ptaków - przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009;
   g) siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarach Natura 2000: Dolina Wierzycy PLH220094, Grądy nad Jeziorami Zduńskim i Szpęgawskim PLH220067;
   h) obszaru Natura 2000 Dolina Wierzycy PLH220094;
   i) położone w odległości mniejszej niż 100 m od zabudowy mieszkaniowej i obiektów wpisanych do rejestru zabytków.

4. Place budowy oraz zaplecza budowy:
   a) należy wyposażyć w techniczne i chemiczne środki do ograniczania rozprzestrzeniania się, usuwania lub neutralizacji zanieczyszczeń ropopochodnych. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować;
   b) w obrębie zapleczy budowy należy zlokalizować place parkingowo-serwisowe, myjnie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych, miejsca magazynowania materiałów budowlanych oraz miejsca magazynowania odpadów;
   c) tankowanie, serwisowanie oraz parkowanie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych należy prowadzić na terenie placów parkingowo-serwisowych;
   d) dopuszcza się tankowanie i serwisowanie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych poza placami parkingowo-serwisowymi, pod warunkiem zabezpieczenia gleby w miejscu ich posadowienia za pomocą materiałów technicznych umożliwiających ujęcie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych;

e) materiały pędne oraz oleje i smary wykorzystywane na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie placów parkingowo-serwisowych. Powyższe substancje należy magazynować w zamykanych i szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie przechowywanych w nich substancji, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych;
f) mycie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych należy prowadzić na terenie myjni;
g) place parkingowo-serwisowe oraz myjnie należy zlokalizować na utwardzonym i uszczelnionym podłożu. Ponadto należy wyposażyć je w urządzenia do podczyszczania ścieków z zawiesin oraz substancji ropopochodnych;
h) materiały budowlane oraz substancje i preparaty stosowane na etapie realizacji przedsięwzięcia, z kart charakterystyki których wynika, że mogą stanowić zagrożenie dla wód lub dla gleby, należy magazynować na terenie zaplecza budowy na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Miejsca te należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające ich zebranie lub neutralizację w sytuacji przypadkowego wydostania się z opakowań. Rodzaje i ilość urządzeń lub środków dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych materiałów, substancji i preparatów. Powyższe materiały, substancje i preparaty magazynować i przemieszczać w opakowaniach producenta. W przypadku ich wydostania się z opakowań, należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować;
i) dopuszcza się magazynowanie niezanieczyszczonej gleby i ziemi przewidzianych do wykorzystania do realizacji przedsięwzięcia oraz humusu poza zapleczem budowy, za wyjątkiem odcinków wykluczonych, o których mowa pkt 3;
j) podłoże, o którym mowa w lit. g i h, należy wykonać przy użyciu wodoodpornych i mrozoodpornych płyt betonowych o klasie wytrzymałości minimum C35/45, uszczelnionych za pomocą elastycznych spoin odpornych na działanie czynników atmosferycznych (temperatury, promieni UV, deszczu i powietrza) oraz substancji ropopochodnych lub przy użyciu geomembran;
k) należy stosować oświetlenie spełniające wytyczne określone w pkt III.3;
l) wodę na potrzeby funkcjonowania placu budowy i zaplecza budowy należy dostarczać beczkowozami.

5. Należy ograniczać emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy poprzez:
a) wyłączanie silników pojazdów i maszyn budowlanych w czasie postoju;
b) stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek bitumicznych wytwarzanych w wytwórniach;
c) mycie kół pojazdów opuszczających teren budowy;

d) utrzymywanie dróg dojazdowych, placu budowy i zaplecza budowy oraz zmagazynowanych pryzm gruntu w stanie ograniczającym pylenie, poprzez ich czyszczenie lub zraszanie w warunkach suchej i wietrznej pogody.

6. Obiekty budowlane, zlokalizowane w sąsiedztwie miejsc prowadzenia prac budowlanych, należy chronić przed skutkami nadmiernych wibracji:
   a) przed przystąpieniem do prac budowlanych, w trakcie których będą wykorzystywane maszyny i urządzenia mogące być źródłem drgań technologicznych (w tym: walce statyczne i wibracyjne, ubijaki mechaniczne, płyty wibracyjne), należy dokonać oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych w odległości do 20 m od źródła drgań oraz oceny ich podatności na drgania. W przypadku miejsc, gdzie prace będą prowadzone z wykorzystaniem walców wibracyjnych, ocen tych należy dokonać w odległości do 60 m od źródła drgań;
   b) parametry pracy maszyn i urządzeń będących źródłem drgań dostosować do stanu technicznego budynków znajdujących się w zasięgu oddziaływania tych drgań;
   c) podczas prowadzenia prac, o których mowa w lit. a, należy monitorować stan techniczny budynków, z oceny których wynika, że emitowane drgania mogą być szkodliwe dla ich konstrukcji, a także poziom drgań i ich wpływ na konstrukcję tych budynków;
   d) jeżeli przeprowadzona ocena i monitoring, o których mowa w lit. a i lit. c, wykażą możliwość wystąpienia szkodliwego wpływu drgań na konstrukcję budynków, prace budowlane, o których mowa w lit. a, należy prowadzić z zastosowaniem technologii bezwibracyjnych (np. stosowanie walców statycznych) lub z wykorzystaniem maszyn i urządzeń o niskiej emisji drgań (np. do zagęszczania gruntu podczas zasypywania wykopów stosować maszyny i urządzenia nieprzekraczające masy 300 kg);
   e) nie należy wykorzystywać walców wibracyjnych w odległości mniejszej niż 20 m od zabudowy, a także w odległości mniejszej niż 60 m od obiektów wpisanych do rejestru zabytków;
   f) ocena i monitoring, o których mowa w lit. a i lit. c, powinny być przeprowadzone przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane;
   g) ocena i monitoring, o których mowa w lit. a i lit. c, powinny być przeprowadzone zgodnie z odpowiednimi normami znajdującymi się w zbiorze Polskich Norm.

7. Należy ograniczyć emisję hałasu na etapie budowy przedsięwzięcia:
   a) zabrania się prowadzenia prac budowlanych na terenach występujących w odległości do 200 m od obszarów chronionych akustycznie w porze nocnej, tj. w godzinach 22:00 – 6:00 (poniedziałek – sobota), oraz w dniach ustawowo wolnych od pracy, wymagających użycia ciężkich maszyn i urządzeń, w szczególności: zestawów do wykonywania ścianek szczelnych, spycharek, koparek, ładowarek, dźwigów, samochodów ciężarowych, maszyn i urządzeń do kruszenia warstw drogowych, maszyn i urządzeń do zagęszczania gruntu oraz drogowych warstw nawierzchniowych, oraz urządzeń pomocniczych emitujących hałas, w szczególności: urządzeń do mechanicznego skuwania elementów betonowych, sprężarek, agregatów;

b) dopuszcza się prowadzenie prac budowlanych, o których mowa w lit. a, wymagających ciągłości robót ze względu na zachowanie wymogów technologicznych (m.in. układanie mieszanki betonowej wraz z wykonywaniem elementów, np. obiektów mostowych, wykonywanie warstw asfaltowych, przebudowa infrastruktury podziemnej i nadziemnej) w porze nocnej oraz w dniach ustawowo wolnych od pracy:
   - po uprzednim zawiadomieniu, z 1-tygodniowym wyprzedzeniem, mieszkańców terenów narażonych na hałas, a także władz właściwego miejscowo samorządu gminnego o miejscu i czasie trwania prac budowlanych;
   - przy zastosowaniu sprzętu pracującego w osłonach dźwiękoszczelnych lub wyposażonego w urządzenia służące obniżeniu emisji hałasu.

8. Gospodarkę odpadami należy prowadzić w następujący sposób:
   a) odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie specjalnie przygotowanych placów zlokalizowanych w obrębie zaplecza budowy;
   b) dopuszcza się magazynowanie odpadów powstałych z wycinki drzew i krzewów (kod: 02 01 07) oraz odpadów w postaci gleby i ziemi, w tym kamieni, niezawierających substancji niebezpiecznych (kod: 17 05 04) poza zapleczem budowy, za wyjątkiem odcinków wykluczonych, o których mowa w pkt 3 decyzji;
   c) place przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy zlokalizować na utwardzonym i uszczelnionym podłożu;
   d) podłoże, o którym mowa w lit. c, należy wykonać przy użyciu wodoodpornych i mrozoodpornych płyt betonowych o klasie wytrzymałości minimum C35/45 uszczelnionych za pomocą elastycznych spoin odpornych na działanie czynników atmosferycznych (temperatury, promieni UV, deszczu i powietrza) oraz substancji chemicznych lub przy użyciu geomembran;
   e) place i miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające zebranie lub neutralizację odpadów, w sytuacji ich przypadkowego wydostania się z pojemników. Rodzaje i ilość tych urządzeń lub środków należy dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych odpadów. W przypadku wydostania się odpadów z pojemników, należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować;
   f) ciekłe odpady niebezpieczne należy magazynować w miejscach wyposażonych w wannę zabezpieczającą do wychwytywania wycieków. Przy magazynowaniu cieczy należy stosować zasadę, że ogólna objętość zmagazynowanych cieczy nie może przekroczyć ilości stanowiącej 10 krotność pojemności wanny zabezpieczającej, która jednocześnie musi być większa niż pojemność największego zmagazynowanego pojemnika.

9. W toku realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczy, do zadań którego będą należały w szczególności:
   a) bieżąca kontrola terenu robót pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie

i przenoszenie osobników poza zasięg robót. Specjalista herpetolog ma obowiązek kontrolować teren robót (w szczególności miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów: wykopy, zastoiska wodne, koleiny) w trakcie całego okresu aktywności gatunków płazów (od 15 lutego do 15 listopada):

- w okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października, miejsca te muszą być kontrolowane dwa razy dziennie (rano i wieczorem);
- w pozostałym okresie, tj. od 15 lutego do 1 marca, od 15 maja do 15 sierpnia oraz od 15 października do 15 listopada – raz dziennie.

W przypadku stwierdzenia obecności płazów, osobniki przenieść pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska zlokalizowanego poza zasięgiem oddziaływania inwestycji;

b) kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt – bezpośrednio przed zasypaniem wykopów;
c) kontrola wszystkich obiektów budowlanych (w tym mostowych) przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem zasiedlenia ich przez ptaki i nietoperze. Kontrolę przeprowadzić przez nadzór przyrodniczy w postaci specjalistów – ornitologa i chiropterologa maksymalnie na 3 dni przed rozpoczęciem prac, o ile przypadają one w okresie lęgowym, tj. od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku stwierdzenia aktywnych siedlisk ptaków lub nietoperzy, należy wstrzymać prace na obiektach oraz podjąć działania określone przez odpowiednio specjalistę ornitologa lub chiropterologa;
d) kontrola zasiedlenia drzew przeznaczonych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki objęte ochroną, w tym nietoperze;
e) nadzór nad zakresem i sposobem prowadzenia prac w zasięgu siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. UE L 206, z 22.07.1992, str. 7), dalej dyrektywa siedliskowa, o których mowa w pkt 3, oraz zabezpieczenia płatów tych siedlisk i stanowisk gatunków roślin i grzybów objętych ochroną;
f) nadzór specjalistów: ichtiologa i herpetologa podczas prac prowadzonych w korytach cieków: Baba, Dopływ spod Szlachty, Dopływ z Jeziora Semlińskiego, Kanał Młyński, Kląskawska Struga, kanał i rzeka Niechwaszcz, Piesienica, Struga Zimne Zdroje, Swarożynka, Wda, Wierzyca. Prace planowane na wszystkich ciekach powinny być prowadzone poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, który przypada na okres od 1 marca do 31 lipca;
g) ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek lęgowych dla ptaków oraz skrzynek (schronów) dla nietoperzy, o których mowa w pkt 15.

10. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, przy udziale specjalisty fitosocjologa lub botanika z nadzoru przyrodniczego należy od strony linii kolejowych wygrodzić płaty siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Unii Europejskiej. Wygrodzenie ma być oznaczone taśmą ostrzegawczą w jaskrawym kolorze, o szerokości minimum 3

cm, oraz tablicą informacyjną o zakazie wstępu. Wygrodzeniu podlegają następujące siedliska:

a) 6510, na odcinkach:
   - od km 52+020 do km 52+140 LK nr 215 (strona lewa);
   - od km 65+040 do km 65+570 LK nr 215 (obie strony);

b) 9110, na odcinkach:
   - od km 10+840 do km 11+015 LK nr 203 (strona lewa);

c) 9160, na odcinkach:
   - od km 26+440 do km 27+070 LK nr 203 (strona lewa);
   - od km 26+710 do km 26+930 LK nr 203 (strona prawa);

d) 9170, na odcinkach:
   - od km 9+030 do km 9+570 LK nr 203 (strona prawa);
   - od km 9+060 do km 9+650 LK nr 203 (strona lewa);
   - od km 9+720 do km 9+790 LK nr 203 (strona lewa);
   - od km 11 +935 do km 12+100 LK nr 203 (strona prawa);
   - od km 17+510 do km 17+740 LK nr 203 (strona prawa);

e) 9190, na odcinkach:
   - od km 12+150 do km 12+200 LK nr 203 (strona prawa);
   - od km 20+310 do km 20+850 LK nr 203 (strona prawa);
   - od km 20+590 do km 20+790 LK nr 203 (strona lewa);

f) 91D0, na odcinkach:
   - od km 44+800 do km 45+150 LK nr 215 (strona lewa);
   - od km 46+600 do km 47+020 LK nr 215 (strona lewa);

g) 91E0, na odcinkach:
   - od km 18+380 do km 18+590 LK nr 203 (strona prawa);
   - od km 71+810 do km 71+890 LK nr 215 (strona lewa);
   - od km 71+900 do km 71+990 LK nr215 (strona prawa).

11. Osobniki gatunków roślin objętych ochroną kolidujących z planowaną inwestycją przed rozpoczęciem prac należy pod nadzorem specjalisty botanika przenieść w inne lokalizacje spełniające wymogi ekologiczne gatunków oraz niekolidujące z inwestycją.

12. Zasady prowadzenia wycinki roślinności:
    a) wycinkę drzew i krzewów oraz roślinności szuwarowej należy ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji i prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia;
    b) na maksymalnie 3 dni przed wycinką drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm, mierzonym na wysokości 130 cm, oraz z odstającą korą lub obecnością dziupli, specjalista chiropterolog powinien skontrolować je pod kątem obecności kolonii rozrodczych nietoperzy. W przypadku potwierdzenia ich obecności w drzewach przeznaczonych do wycinki, należy wstrzymać wycinkę tych drzew do czasu opuszczenia przez nietoperze kryjówki rozrodczej;

c) na maksymalnie 3 dni przed wycinką drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm, mierzonym na wysokości 130 cm, w których znajdują się dziuple, specjalista entomolog powinien skontrolować je pod kątem obecności siedlisk bezkręgowców. W przypadku stwierdzenia obecności stanowisk chronionych gatunków bezkręgowców, należy wstrzymać wycinkę oraz podjąć działania określone przez specjalistę entomologa.

13. Nieprzeznaczone do wycinki drzewa i krzewy, rosnące w sąsiedztwie placu budowy i zapleczy budowy, należy zabezpieczyć pod nadzorem specjalisty dendrologa. Należy przestrzegać następujących zasad:
    a) w zasięgu rzutu koron drzew powiększonemu o bufor 1 m:
        - nie jest dopuszczalna zmiana poziomu terenu, ruch pojazdów i maszyn budowlanych oraz magazynowanie odpadów i materiałów budowlanych,
        - nie należy lokalizować zapleczy budowy, gromadzić urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew powiększonemu o bufor 1 m,
        - teren należy otoczyć ogrodzeniem ochronnym o wysokości nie mniejszej niż 2 m, oznaczonym tablicą informującą o zakazach, o których mowa w tiret pierwsze i drugie,
    b) w przypadku braku możliwości zastosowania ogrodzenia, o którym mowa w lit. a, należy zabezpieczyć pień drzewa poprzez jego oszalowanie deskami z zastosowaniem amortyzatora w postaci np. mat ze słomy, włóknin, gumowych opon. Deski szalunku należy zamontować wokół całego obwodu pnia, na całej jego wysokości;
    c) dopuszcza się uprzedzenie nieuniknionych uszkodzeń drzew wykonaniem prac ograniczających rozmiar uszkodzeń, np. cięć technicznych. Ich rozmiar może wynieść maksymalnie 20% masy asymilacyjnej drzewa w jednym nawrocie;
    d) w przypadku zbliżenia się pracami ziemnymi do stref korzeniowych drzew, prace należy wykonywać ręcznie lub przy użyciu mikrokoparek oraz poza okresem wegetacyjnym. Ewentualne cięcia korzeni należy wykonywać ostrym narzędziem. Nie zabezpieczać ani nie pokrywać preparatami ran po cięciach. Przy dużych ubytkach korzeni osoba pełniąca nadzór przyrodniczy może zdecydować o rekompensacyjnym cięciu koron;
    e) odsłonięte korzenie należy zabezpieczyć przed wysychaniem i mrozem, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych i niezwłoczne zasypywanie wykopów w pobliżu drzew po zakończeniu prac, oraz zapewnić możliwość poboru wody i soli mineralnych przez korzenie oraz dostęp do powietrza w sposób uzgodniony z nadzorem przyrodniczym;
    f) w okresie występowania wysokich temperatur i braku opadów należy podlewać drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu leja depresji spowodowanego prowadzeniem odwodnień budowlanych.

14. Przed realizacją inwestycji należy wykonać kompensację wycinki drzew i krzewów oraz likwidacji płatów siedlisk przyrodniczych:

a) odtworzenie powierzchni krzewów i lasów, wynoszącą co najmniej:
   - 3,5 ha krzewów, przy wykorzystaniu gatunków rodzimych wchodzących w skład zbiorowisk roślinnych czyżnia (*Rubo fruticosi - Prunetum spinosae*): głóg jednoszyjkowy (*Crataegus monogyna*), głóg dwuszyjkowy (*Crataegus laevigata*), dereń świdwa (*Cornus sanguinea*), śliwa tarnina (*Prunus spinosa*), róża dzika (*Rosa canina*)
   - 18 ha lasów, poprzez wykonanie nasadzeń kompensacyjnych z udziałem rodzimych gatunków drzew, zgodnych ze składem gatunkowym potencjalnego zbiorowiska roślinnego właściwego dla obszaru przeznaczonego do objęcia tymi nasadzeniami;

b) poprawę stanu siedlisk przyrodniczych będących w niezadowalającym (U1) lub złym (U2) stanie (wg. metodyki GIOŚ) poprzez działania ukierunkowane na poprawę wskaźników parametru struktura i funkcja siedliska do stanu właściwego (FV). Działaniami należy objąć następujące siedliska wymienione w załączniku I do dyrektywy siedliskowej, na powierzchni co najmniej::
   - 0,13 ha – 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*);
   - 0,05 ha – 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*);
   - 0,48 ha – 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*);
   - 2,48 ha – 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum*);
   - 0,14 ha – 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori-petraeae*);
   - 0,002 ha – 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis, Vaccinio uliginosi Pinetum, Pino mugo-Sphagnetum, Sphagno girgensohnii-Piceetum*);
   - 0,26 ha – 91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae*).

15. Przed wycinką drzew zapewnić montaż skrzynek dla ptaków oraz skrzynek dla nietoperzy, zgodnie z poniższymi warunkami:
    a) skrzynki dla ptaków należy zamontować na młodych drzewach, nieposiadających naturalnych dziupli, w obrębie terenów leśnych położonych w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009;
    b) zastosować 40 skrzynek typu A oraz 2 skrzynki typu D;
    c) skrzynki lęgowe dla ptaków zawiesić i wykonać według następujących założeń:
       - otwierana przednia ścianka ma umożliwiać czyszczenie ich wnętrza;
       - należy je wykonać z trocinobetonu lub desek drewnianych o grubości 2-4 cm;
       - należy je montować w miejscach, gdzie nie będą narażone na silne nagrzewanie przez słońce;
       - drewniane skrzynki wieszane na drzewach mają posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2,5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe, drewniane skrzynki

lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą;

- optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A: wysokość przedniej ścianki - 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15×15 cm; otwór wlotowy na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki, o średnicy 3,3 cm;
- optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu D: wewnętrzny wymiar dna -17×17 cm, głębokość od wlotu do dna od wewnątrz - 27 cm, średnica otworu wlotowego - 85 mm;
- dopuszcza się odchylenie od powyższych wymiarów w granicach ±0,5 cm, po konsultacji ze specjalistą ornitologiem;

d) na terenach leśnych w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 zastosować minimum 50 trocinobetonowych skrzynek (schronów) dla nietoperzy typu Stratmann. Należy je wykonać z trocinobetonu lub desek drewnianych o grubości 2-4 cm;

e) szczegółową lokalizację skrzynek dla ptaków i nietoperzy ustalą specjaliści odpowiednio ornitolog lub chiropterolog, w porozumieniu z właściwymi miejscowo nadleśnictwami, uwzględniając ekologię gatunków ptaków i nietoperzy. Budki lęgowe na terenach leśnych należy zlokalizować w miejscach, gdzie w okresie ich funkcjonowania nie będą dokonywane rębnie, mogące wpłynąć na skuteczność kompensacji. W przypadku gdy ze sposobu gospodarowania drzewostanem, planowanych działań, inwestycji lub innych przyczyn budka nie będzie mogła zajmować nadal swojej lokalizacji, należy ją przenieść. Skrzynki drewniane należy zabezpieczyć przed warunkami atmosferycznymi impregnatem drewnochronnym, a zadaszenie pokryć blachą lub papą;

f) skrzynki dla ptaków i schrony dla nietoperzy należy przez 20 lat utrzymywać w stanie technicznym zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki i nietoperze. Czyszczenie, konserwację lub wymianę skrzynek należy prowadzić corocznie w okresie od 15 października do 28 lutego (w przypadku skrzynek dla nietoperzy po uprzednim potwierdzeniu braku ich aktualnego zasiedlenia).

16. Prace w obrębie koryt cieków prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów, zwężeniem koryta oraz ograniczeniem swobodnego przepływu wód podczas przebudowy mostów i przepustów (np. prace pod osłoną grodz, wykonanie kanałów obiegowych, kanałów zastępczych). Należy także zastosować rozwiązania techniczne i organizacyjne zabezpieczające przed zasypywaniem cieku, zmętnieniem wód oraz przed przedostaniem się substancji chemicznych, odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez stosowanie podwieszonych siatek, wygrodzenie przegrodami przeciwmułowymi lub płotkami z geowłókniny, zastosowanie mat i folii zabezpieczających lub prowadzenie prac z brzegu cieku.

17. Zasady prowadzenia odwodnienia gruntu na etapie budowy:

a) należy wykorzystać rozwiązania techniczne służące ograniczeniu zasięgu leja depresji (np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych, igłofiltrów lub drenaży drogowych);
b) wody pochodzące z odwodnienia terenu budowy należy oczyścić w osadnikach przed odprowadzeniem ich do rzeki Wierzycy;
c) wody, o których mowa w lit. b, należy odprowadzać przy pomocy urządzenia wodnego. Kąt w planie pomiędzy tym urządzeniem wodnym a kierunkiem biegu rzeki Wierzycy ma być mniejszy niż 45°.

18. Zasady eksploatacji systemu odwodnienia linii kolejowych:
a) należy zapewnić drożność przepustów, rowów i innych elementów odwodnienia poprzez oczyszczanie ich nie rzadziej niż 1 raz w ciągu roku, nie później niż do 15 maja danego roku;
b) wody opadowe i roztopowe odprowadzać do cieków lub do ziemi.

III. Uchyla punkt I.3 decyzji w całości i w tym zakresie orzeka:
„Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacjach wymaganych do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 u.o.o.ś.:

1. Na wskazanych poniżej odcinkach linii kolejowej nr 203 należy na obu torach dla każdej z szyn zastosować absorbery przyszynowe redukujące hałas ruchu pociągów:

Nr odcinka	Chronione tereny (nr receptora)	Km początkowy	Km końcowy
1	4, 304, 305	5+600	5+950
2	404, 407-415	22+300	22+800
3	455-461	35+650	36+000
4	474-475	36+700	36+900
5	519-523	45+500	45+900
6	166, 169	46+800	47+200
7	551-557	56+800	57+100

2. W konstrukcji przebudowywanych linii kolejowych należy zastosować maty antywibracyjne na następujących odcinkach:

Nr odcinka	Nr linii kolejowej	Km początkowy	Km końcowy
1	LK203	5+650	5+950
2		12+150	12+350
3		12+750	12+850
4		15+050	15+200
5		16+100	16+150
6		18+300	18+450
7		19+050	19+200
8		22+350	22+700
9		22+800	23+200
10		23+750	23+950

Nr odcinka	Nr linii kolejowej	Km początkowy	Km końcowy
11		24+050	24+950
12		35+650	36+050
13		39+250	39+600
14		44+950	45+050
15		45+700	45+850
16		46+250	46+350
17		46+800	47+250
18		56+180	56+550
19		56+800	57+650
20		58+000	58+100
21		58+450	58+650
22		59+850	59+950
23		60+350	60+450
24		61+350	61+450
25		62+000	62+100
26		62+550	62+950
27		66+750	67+250
28		67+650	68+250
29	LK744	0+098	0+200
30	LK743	1+400	1+700
31	LK215	53+150	53+450
32		59+450	59+550
33		68+750	68+950
34		68+950	69+150
35	LK243	21+550	22+250
36		22+650	23+150

3. Wymagania projektowe dotyczące oświetlenia przedsięwzięcia:
   a) stosować lampy LED lub niskociśnieniowe lampy sodowe o temperaturze barwowej nie większej niż 3600 K;
   b) stosować lampy z zamkniętymi kloszami lub w szczelnych osłonach;
   c) należy stosować źródła światła i oprawy, które kierują strumień światła wyłącznie do oświetlanego obiektu lub terenu; należy stosować oświetlenie z góry na dany obiekt lub teren;
   d) należy zaprojektować systemy automatycznego sterowania oświetleniem, w szczególności w strefach nie wymagających stałego oświetlenia. Należy stosować oświetlenie, którego natężenie będzie regulowane natężeniem światła naturalnego, uruchamiane za pomocą czujników ruchu oraz wyłączniki czasowe;
   e) wytyczne wskazane w lit. a-d nie dotyczą oświetlenia związanego z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

4. Wymagania w zakresie rozwiązań technicznych dla linii energetycznych:
   a) należy stosować przewody izolowane na wszystkich odcinkach linii napowietrznych;

b) kable powinny znajdować się w odległości co najmniej 140 cm od siebie, a jeżeli nie jest to możliwe, należy zastosować izolatory rurowe;
c) należy montować urządzenia łączeniowe poniżej przewodów fazowych.

5. Nowe lub przebudowywane obiekty budowlane należy wykonać w naturalnych barwach (np. stonowanych odcieniach zieleni, brązu). Obiekty te w swojej formie, kształcie i kolorze powinny odzwierciedlać lokalny charakter krajobrazu.

6. Należy zachować prześwit (szczelinę) o wysokości co najmniej 5 cm pomiędzy powierzchnią torowiska a stopką szyny. Szczelina musi występować pod każdą szyną, po obu stronach torowiska, na całej długości przebudowywanych linii kolejowych, z wyjątkiem obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty), na przejazdach kolejowo-drogowych oraz w buforze 10 m od nich.

7. Zasady umacniania koryta cieków przy projektowanych obiektach inżynierskich:
   a) w przypadkach wymagających umocnień dna i brzegów cieków należy wykonywać je z wykorzystaniem metod i materiałów naturalnych (głazy, kamień, żwir, darninę, kiszki faszynowe). W przypadku braku możliwości technicznych wykorzystania materiałów naturalnych dopuszcza się zastosowanie luźnego narzutu kamiennego lub ażurowych płyt betonowych o oczkach stanowiących nie mniej niż 50% powierzchni płyty. W przypadku użycia narzutu kamiennego lub płyt ażurowych miejsca umocnień należy zadarniać w sposób umożliwiający spontaniczny rozwój roślinności. Nie dopuszcza się betonowania skarp oraz stosowania gabionów;
   b) długość odcinkowego umocnienia dna i skarp cieku nie może przekroczyć 200 m w przypadku Kanału Młyńskiego, 150 m w przypadku Wierzycy i 100 m w przypadku pozostałych cieków.

8. Przy projektowaniu systemu odwodnienia należy uwzględnić poniższe wytyczne:
   a) należy zaprojektować system rowów szczelnych na odcinkach sąsiadujących z siedliskami przyrodniczymi, o których mowa w pkt II.10, wyposażony w zastawki i zasuwy umożliwiające awaryjne odcięcie odpływu do odbiornika;
   b) w przypadku konieczności zastosowania głębokich korytek, w tym tzw. korytek krakowskich, należy wyposażyć je w trwałe rozwiązania umożliwiające wydostanie się małych zwierząt z korytka (np. w postaci pochylni).

9. Następujące obiekty inżynieryjne należy dostosować do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt:

Lp.	Linia kolejowa	Kilometraż projektowany	Rodzaj obiektu	Rodzaj przejścia dla zwierząt	Parametry przejścia dla zwierząt:	
					B=szerokość; H=wysokość [m]	Długość [m]
1	203	12+508	przepust	Zespolone z ciekiem PZM/Płazy	B=2×≥0,5 + ciek; H≥1,0	40,2
2	203	13+373	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	35,9
3	203	28+181	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	19,9
4	203	28+309	Wiadukt kolejowy WK-10	Suche zespolone z drogą PZS/Płazy	B≥6,0; H≥3,0	11,0

5	203	29+160	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	27,9
6	203	35+543	przepust	Zespolone z ciekiem PZM/Płazy	B=2×≥0,5 + ciek; H≥1,0	37,2
7	203	41+462	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	19,9
8	203	42+930	przepust	Zespolone z ciekiem (rowem) PZM/Płazy	B=2×≥0,5 + ciek; H≥1,5	28,8
9	203	45+691	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	15,9
10	203	52+790	Most kolejowy MK-14	Zespolone z ciekiem PZS/Płazy	B=2×≥5,0 + ciek; H≥3,0	11,6
11	203	53+488	Most kolejowy MK-15	Zespolone z ciekiem PZM/Płazy	B=2×≥1,0 + ciek; H≥1,5	26,8
12	203	57+755	Most kolejowy MK-17	Zespolone z ciekiem PZM/Płazy	B=2×≥1,0 + ciek; H≥1,5	37,7
13	203	59+600	przepust	Zespolone z ciekiem (rowem) PZM/Płazy	B=2×≥0,5 + ciek; H≥1,5	17,1
14	203	62+590	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	18,9
15	203	63+772	przepust	Zespolone z ciekiem PZM/Płazy	B=2×≥0,5 + ciek; H≥1,0	18,0
16	215	46+206	przepust	Suche PZM	B≥1,4; H≥1,8	24,2
17	215	50+952	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	11,9
18	215	52+429	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	15,9
19	215	62+291	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	24,9
20	215	65+117	Most kolejowy MK-28	Zespolone z ciekiem PZM	B=2×≥1,0 + ciek; H≥1,1	7,6
21	215	65+790	przepust	Suche PZM/Płazy	B≥1,0; H≥1,0	10,9
22	215	71+750	Most kolejowy MK-29	Zespolone z ciekiem PZD/PZS/Płazy	B=1×≥18,0 + ciek; H≥4,5	7,2
23	Łącznica Czarna Woda – Łąg Południowy	1+960	przepust	Zespolone z ciekiem PZM	B=2×≥0,5 + ciek; H≥1,0	30,5

Oznaczenia przejść: PZM – dla małych zwierząt, PZS – dla zwierząt średnich, PZD – dla dużych zwierząt, Płazy – dla płazów

10. Przejścia dla zwierząt zespolone z ciekiem należy wyposażyć w półki lub strefy brzegowe wyniesione ponad poziom wody wysokiej dla danego cieku. Powierzchnie półek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym. Półki połączyć z terenem otaczającym przejście w sposób umożliwiający swobodne przechodzenie zwierząt.

IV. Uchyla punkt II decyzji w całości i w tym zakresie orzeka:

„Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w następującym zakresie:

1. Należy zweryfikować udatność i trwałość nasadzeń zastępczych drzew i krzewów, o których mowa w pkt II.14, prowadząc coroczne obserwacje przez okres 5 lat od ich

posadzenia, pod nadzorem specjalisty dendrologa. W przypadku stwierdzenia braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia należy uzupełnić w stosunku 1:1, nie później niż w następnym roku kalendarzowym. Termin sadzenia drzew powinien zostać określony przez specjalistę dendrologa, z uwzględnieniem rodzaju zastosowanych sadzonek (z zakrytym lub odkrytym systemem korzeniowym), gatunków drzew oraz uwarunkowań meteorologicznych. Wyniki obserwacji wraz z analizą zebranych danych i wnioskami z nich wynikającymi przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie do 6 miesięcy od momentu zakończenia prowadzenia obserwacji.

2. Analizę w zakresie funkcjonowania przejść dla zwierząt, o których mowa w pkt III.9, należy przeprowadzić zgodnie z następującymi wytycznymi:
   a) ocena skuteczności funkcjonowania przejść dla płazów (przepusty oraz szczeliny pomiędzy podstawą szyny a nasypem):
      - w 1. i 3. roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji;
      - miejsca prowadzenia obserwacji: w granicach zidentyfikowanych lokalnych korytarzy migracji płazów w km ok. 22+200-22+700, 28+400-29+000, 47+450-47+650 (LK nr 203) oraz w km ok. 50+880-51+050, 52+100-52+500 (LK nr 215);
   b) ocena skuteczności funkcjonowania przejść dla zwierząt innych niż wymienione w lit. a:
      - w 2., 3. i 4. roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji;
      - miejsca prowadzenia obserwacji: w rejonach wszystkich przejść dla zwierząt średnich i dużych oraz trzech wybranych przejść dla zwierząt małych;
      - obserwacje należy prowadzić przez cały rok, z wykorzystaniem automatycznych kamer wideo (fotopułapek). Należy wykonać 12 sesji rejestracji obrazu i dźwięku rocznie, przy czym każda sesja powinna obejmować dwa kolejne tygodnie w danym miesiącu. Przy doborze liczby i rozmieszczenia kamer należy uwzględnić szerokość przejścia, zasięg czujników ruchu, tak aby objąć rejestracją całą szerokość przejścia;
      - należy uzupełnić rejestrację obrazu i dźwięku o identyfikację odchodów, śladów żerowania, uszkodzeń roślin oraz innych śladów obecności zwierząt na całej powierzchni przejść i w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
   c) wyniki analiz, o których mowa w lit. a, b, należy opracowywać w formie rocznych raportów, zawierających listę stwierdzonych gatunków, strukturę gatunkową, częstość użytkowania przejścia przez poszczególne gatunki, stałość ich występowania oraz analizę zebranych danych i wnioski, a następnie przedkładać je Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku;

3. Analizę dotyczącą śmiertelności ssaków na liniach kolejowych należy przeprowadzić zgodnie z następującymi wytycznymi:
   a) w 1., 3. i 5. roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji;
   b) na odcinkach linii kolejowej przecinających korytarze ekologiczne KPn-16A Lasy Powiśla oraz GKPn-16 Bory Tucholskie;

c) analiza powinna obejmować rejestrację przypadków śmiertelnych potrąceń zwierząt z określeniem gatunku, lokalizacji (km linii kolejowej) oraz daty i okoliczności zdarzenia. Wyniki rejestracji należy opracować w formie rocznych raportów i przedstawiać wraz z analizą zebranych danych i wnioskami z nich wynikającymi Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku;

4. Analizę porealizacyjną w zakresie oddziaływania hałasu należy przeprowadzić zgodnie z następującymi wytycznymi:
   a) punkty pomiaru hałasu:
      - receptor nr 315 – km 6+220 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 23 – km 17+450 - strona prawa LK 203,
      - receptor nr 110 – km 37+430 - strona prawa LK 203,
      - receptor nr 358 – km 13+970 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 394 – km 18+350 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 398 – km 18+630 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 415 – km 22+700 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 166 – km 46+970 - strona prawa LK 203,
      - receptor nr 585 – km 59+000 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 584 – km 59+080 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 264 – km 68+800 - strona prawa LK 215,
      - receptor nr 610 – km 62+050 - strona lewa LK 203,
      - receptor nr 664 – km 0+450 - strona prawa LK 744,
      - receptor nr 578 – km 2+280 - strona lewa łącznicy Czarna Woda - Łąg Południowy;
   b) analizę porealizacyjną należy wykonać w okresie nie krótszym niż 12 i nie dłuższym niż 18 miesięcy i przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku i Marszałkowi Województwa Pomorskiego w formie papierowej i na informatycznych nośnikach danych z ich zapisem w formie elektronicznej w terminie do 24 miesięcy od dnia oddania linii kolejowych do użytkowania.

V. Uchyla punkt III decyzji w całości i w tym zakresie orzeka:
„Wskazuję na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 u.o.o.ś., w następującym zakresie:

1. Projektu systemu odwodnienia dróg i linii kolejowych na odcinkach: w km 25+876-27+123, 52+707-55+023, 59+982-61+593 LK nr 203; w km 64+594-65+822, 71+800- 72+108, 72+255-72+500 LK nr 215; w km 0+505-1+025 LK nr 744.

2. Usuwania roślin i proponowanych działań kompensujących w zamian za usuniętą roślinność. Należy przedstawić lokalizację i powierzchnię dodatkowych terenów przeznaczonych do działań kompensujących, zgodnie z założeniami przedstawionymi w pkt III.14.a. Należy określić planowane do wykorzystania rodzime gatunki roślin i ich liczbę.

3. Kompensacji siedlisk przyrodniczych przedstawionych w pkt III.14.b. Należy określić lokalizację i sposób realizacji działań niezbędnych do poprawy stanu siedlisk przyrodniczych oraz przedstawić zasady monitoringu skuteczności prowadzonej kompensacji.
4. Dostosowania mostu kolejowego MK-14 (LK 203, km 52+790) do pełnienia funkcji przejścia dolnego dla zwierząt średnich.

VI. Utrzymuje w mocy pozostałą część decyzji.

Uzasadnienie

Decyzją z 21 czerwca 2024 r. RDOŚ w Gdańsku, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 i art. 82 ust. 1 u.o.o.ś. oraz art. 108 § 1 k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 29 kwietnia 2021 r., określił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pod nazwą.: „Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk w ramach Projektu Prace przygotowawcze dla wybranych projektów – w sieci TEN-T", a także nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

16 lipca 2024 r. odwołanie od ww. decyzji wniósł [redacted]. W odwołaniu skarżący zarzucił naruszenie:

1. art. 80 ust. 1 pkt 3 u.o.o.ś., poprzez pominięcie przy wydaniu decyzji wniosków i opinii zgłaszanych przez jednostki samorządowe oraz ich mieszkańców;
2. przepisów postępowania administracyjnego mające istotny wpływ na jego wynik sprawy:
   a) art. 7 k.p.a. w związku z art. 78 § 1 k.p.a., poprzez brak dokładnego zbadania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie rozważenia uwag zgłaszanych przez strony;
   b) art. 8 k.p.a., poprzez przeprowadzenie postępowania w sposób jednostronny, bez wnikliwej analizy zgłoszonych zarzutów oraz w sposób wykluczający potrzebę uzupełnienia raportu złożonego przez inwestora;
   c) art. 10 § 1 i 2 k.p.a., poprzez brak zapewnienia udziału stron w postępowaniu poprzedzającym wydanie zaskarżonej decyzji oraz pominięcie stanowisk zgłoszonych przez strony bez ich szczegółowej analizy.

W odwołaniu z 12 lipca 2024 r. skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji.

GDOŚ ustalił i zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 127 § 2 k.p.a. w związku z art. 127 ust. 3 u.o.o.ś. GDOŚ jest organem właściwym do rozpatrzenia odwołań od decyzji regionalnych dyrektorów ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę, że w przedmiotowej sprawie liczba stron postępowania jest większa niż 10, decyzja organu pierwszej instancji z 21 czerwca 2024 r. została doręczona stronom poprzez publiczne obwieszczenie, na podstawie art. 49 § 1 k.p.a. oraz art. 74 ust. 3 u.o.o.ś. w związku z art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890), dalej u.z.u.o.o.ś. Zawiadomienie RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.21.2021.AT/ŁT/MC.83, informujące strony o wydaniu decyzji, zostało upublicznione najwcześniej 21 czerwca 2024 r. w BIP RDOŚ w Gdańsku, najpóźniej natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Tczew – 1 lipca 2024 r. W myśl art. 49 § 1 k.p.a. decyzja z 21 czerwca 2024 r. została zatem doręczona stronom postępowania 15 lipca 2024 r., a termin na wniesienie odwołania upłynął 29 lipca 2024 r. Pełnomocnik podmiotu planującego realizację przedsięwzięcia odebrał decyzję osobiście 24 czerwca 2024 r. [redacted] wniósł odwołanie 16 lipca 2024 r. Należy zatem ocenić, że odwołanie zostało wniesione z zachowaniem terminu określonego w art. 129 § 2 k.p.a.

[redacted] wykazał, że posiada przymiot strony postępowania ze względu na posiadanie prawa rzeczowego do nieruchomości położonej w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariancie zaproponowanym przez wnioskodawcę, tj. działki ewidencyjnej nr [redacted], obręb Pinczyn, gmina Zblewo.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk oraz innych powiązanych linii kolejowych. Omawiana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839, ze zm.), dalej r.o.o.ś., tj. linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. I, ze zm.), a tym samym, zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 u.o.o.ś., wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto postanowieniem z 26 sierpnia 2021 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.21.2021.AT.7, RDOŚ w Gdańsku stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił wymagany zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W przypadku omawianego przedsięwzięcia nie jest wymagana analiza zgodności jego lokalizacji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 80 ust. 2 u.o.o.ś. w związku z art. 15 ust. 1 u.z.u.o.o.ś. linie kolejowe nie wymagają takiej analizy.

Właściwość rzeczowa RDOŚ w Gdańsku do wydania zaskarżonej decyzji wynika z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t u.o.o.ś. w związku z art. 15 ust. 1 u.z.u.o.o.ś, zgodnie z którym w przypadku inwestycji w zakresie linii kolejowych organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Właściwość miejscową RDOŚ w Gdańsku do wydania zaskarżonej decyzji określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2008 r. w sprawie nadania statutu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku (Dz. U. z 2025 r. poz. 989). Z rzeczonego statutu wynika, że obszarem działalności RDOŚ w Gdańsku jest obszar

województwa pomorskiego, będący miejscem realizacji największej części omawianego przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z jego uzupełnieniami, organ drugiej instancji uznał, iż wymaga ona dalszego uzupełnienia. W związku z powyższym GDOŚ pismami z 16 stycznia 2025 r., znak: DOOŚ-WDŚI.420.28.2024.KN.10, z 18 czerwca 2025 r., znak: DOOŚ-WDŚI.420.28.2024.KN.14, oraz z 24 września 2025 r., znak: DOOŚ-WDŚI.420.28.2024.KN.21, wezwał inwestora do uzupełnienia przedłożonego materiału dowodowego i złożenia wyjaśnień. W załączeniu do pism z 18 marca 2025 r., z 20 sierpnia 2025 r. oraz z 5 listopada 2025 r. inwestor przedstawił odpowiedzi na kwestie podniesione przez organ drugiej instancji i uzupełnił raport, co pozwoliło na wydanie rozstrzygnięcia w postępowaniu odwoławczym względem zaskarżonej decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r.

Organ odwoławczy dokonał również oceny prawidłowości i skuteczności istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji na dalszym etapie procesu inwestycyjnego oraz warunków mających na celu zapobieganie i ograniczanie oddziaływań na środowisko, które zostały określone w zaskarżonej decyzji. Warunki określone w punktach: I.1, I.2, I.3, II oraz III decyzji nie wypełniały wymogów określonych w art. 107 § 1 pkt 5 k.p.a. w związku z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c, art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b i c, art. 82 ust. 1 pkt 5 oraz art. 82 ust. 2a u.o.o.ś. Biorąc pod uwagę, że nieprawidłowo została określona duża część warunków zawartych w decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r., GDOŚ uchylił w całości lub w części punkty I.1, I.2, I.3, II, III tej decyzji i w odmienny sposób określił środowiskowe uwarunkowania realizacji omawianego przedsięwzięcia.

W ocenie GDOŚ w pkt I.1 zaskarżonej decyzji RDOŚ w Gdańsku w sposób niejasny określił rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia, w szczególności ze względu na brak określenia odcinków linii kolejowych podlegających przebudowie oraz nowoprojektowanych łącznic: Szałamaje – Łąg oraz Czarna Woda – Łąg Południowy. Nie było wystarczające podanie wyłącznie nazw gmin, przez które przebiegają linie kolejowe. Jak wskazuje się w orzecznictwie sądów administracyjnych, miejsce realizacji przedsięwzięcia musi być precyzyjne określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Możliwe jest to poprzez m.in. *podanie w decyzji numerów działek ewidencyjnych objętych planowaną inwestycją* (por. wyrok NSA z 19 grudnia 2017 r., sygn. akt: II OSK 700/16) lub, w przypadku inwestycji liniowych, określenie przebiegu wraz z kilometrażem. Wobec powyższego w pkt I niniejszej decyzji organ drugiej instancji wskazał, które odcinki linii kolejowych obejmuje przedmiotowa inwestycja oraz jakie działania prowadzone będą w ramach inwestycji. Ponadto GDOŚ doprecyzował, że przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w granicach nieruchomości wymienionych w załączniku nr 2 do decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r.

Część warunków wymienionych w pkt I.2 i I.3 decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r. została nałożona z naruszeniem przepisów art. 156 § 1 k.p.a., a w szczególności

z naruszeniem przepisów o właściwości organu lub bez podstawy prawnej do ich określenia. W orzecznictwie jako przypadek braku podstawy prawnej do wydania decyzji wskazuje się m.in. nałożenie na stronę obowiązku, w sytuacji gdy obowiązek ten wynika wprost z przepisu prawa (por. wyroki: Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 27 kwietnia 1983 r., sygn. akt: II SA 261/83; WSA w Szczecinie z 7 stycznia 2013 r., sygn. akt II SA/Sz 1062/12). Z sytuacją taką mamy do czynienia w odniesieniu do następujących punktów decyzji:

- I.2.1.2 – nałożenie obowiązków w zakresie zachowania ciągłości ruchu kolejowego wykraczało poza właściwość RDOŚ w Gdańsku, ponieważ organem właściwym w zakresie regulacji transportu kolejowego, zgodnie z przepisami art. 13 i 14 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697), jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, natomiast do rozstrzygania zagadnień związanych z prowadzeniem robót budowlanych (w tym ich harmonogramem) właściwe są organy administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, o których mowa w art. 80 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725);
- I.2.1.3 w części: *w przypadku prac na przejazdach opracować, zatwierdzić i wdrożyć tymczasową organizację ruchu uwzględniającą objazdy lub w zależności od warunków miejscowych należy zabudować przejazd tymczasowy na czas robót* – nałożenie obowiązków w tym zakresie wykraczało poza właściwość RDOŚ w Gdańsku, ponieważ organem właściwym do wprowadzenia tego rodzaju ograniczeń, zgodnie z art. 20 pkt 14 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320), jest zarządca drogi;
- I.2.1.6, I.2.1.17, I.2.1.35.8 w częściach dotyczących używania sprawnego sprzętu i maszyn – obowiązki te wynikają z § 40 ust. 1 i 2 oraz § 57 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.);
- I.2.1.32.7 w części: *ograniczenie zanieczyszczenia terenu zgodnie z normami ochrony środowiska* – obowiązek przestrzegania przepisów prawa, w tym „norm ochrony środowiska" wynika z art. 83 i art. 86 Konstytucji RP oraz wprost z poszczególnych aktów prawnych, stanowiących źródła prawa powszechnie obowiązującego, podjętych przez powołane do tego organy;
- I.2.1.32.7 oraz I.2.1.35.8 w części: *nieużywanie humusu zanieczyszczonego gatunkami roślin inwazyjnych* – zakaz wprowadzania do środowiska inwazyjnych gatunków obcych wynika z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U z 2023 r. poz. 1589, ze zm.);
- I.2.1.4, I.2.2.3 – obowiązki w zakresie ograniczenia ruchu kolejowego lub prowadzenia przeglądów oraz prac konserwatorskich urządzeń automatyki oraz sieci trakcyjnej nie dotyczą wymagań związanych z ochroną środowiska, o których mowa w przepisach art. 82 u.o.o.ś., w związku z czym nie było podstaw prawnych do ich nałożenia;
- I.2.3 – możliwość określenia istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie likwidacji przedsięwzięcia wykracza poza dyspozycję zawartą w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b u.o.o.ś., która odnosi się jedynie do fazy realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia.

Warunki orzeczone przez RDOŚ w Gdańsku w punktach: I.2.1.8, I.2.1.13, I.2.1.19, I.2.1.32.7, I.2.1.35.8, I.2.1.36.2, I.2.1.39, I.2.2.1, I.2.2.2, I.2.2.4 decyzji z 21 czerwca 2024 r. nie wypełniały wymogów określonych w art. 107 § 1 pkt 5 k.p.a. w związku z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b u.o.o.ś., bowiem zostały sformułowane w sposób nieprawidłowy. Użycie w treści warunków zwrotów takich jak: „w jak największym stopniu", „systematycznie oczyszczać", „w należytym porządku", „ograniczenie do minimum", „stosowanie ogólnych zaleceń", „na bieżąco usuwać", „zapewnić właściwą eksploatację" pozwala na szeroką swobodę interpretacyjną i znaczną dowolność ich wykonania, co więcej, może to wykonanie uniemożliwić. Warunki te były zbyt ogólne, nie wskazywały konkretnych działań i koniecznych do zastosowania rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych mających na celu ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Z tego też względu zostały one zmodyfikowane i doprecyzowane w postępowaniu odwoławczym.

Z powyższych względów w pkt II i III niniejszego rozstrzygnięcia GDOŚ uchylił w całości pkt I.2 i I.3 zaskarżonej decyzji i w to miejsce orzekł co do istoty sprawy. W pkt II organ odwoławczy na nowo określił istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Warunki te dotyczyły następujących zagadnień:

- ochrony gleby, powierzchni ziemi i środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy (pkt II.1). W tym kontekście GDOŚ doprecyzował sposób zabezpieczenia wierzchniej warstwy gleby, aby nie straciła swoich właściwości i mogła zostać ponownie wykorzystana, określił, w jaki sposób należy przygotować pryzmy humusu, co pozwoli na ochronę m.in. przed jej mechanicznym niszczeniem przez pojazdy budowlane, oraz że nadzór przyrodniczy jest odpowiedzialny za wskazanie miejsca deponowania gleby, co pozwoli na uniknięcie zniszczenia cennych przyrodniczo siedlisk roślin i zwierząt;
- zasad ochrony środowiska związanych z funkcjonowaniem placu budowy i jego zaplecza (pkt II.2-II.4). W warunkach tych GDOŚ określił obowiązki inwestora służące zmniejszeniu presji etapu realizacji przedsięwzięcia na siedliska przyrodnicze, środowisko gruntowo-wodne oraz społeczność lokalną. Na podstawie ustaleń przedstawionych na str. 508 i 512-513 aneksu do raportu z 20 sierpnia 2025 r. organ doprecyzował uwarunkowania, które należy wziąć pod uwagę przy wyborze miejsc przeznaczonych pod zaplecza budowy, kilometraż obszarów wymagających szczególnej ochrony, m.in. z uwagi na występowanie cennych gatunków flory i fauny, ryzyko powodzi, płytkie położenie wód gruntowych oraz sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej. Lokalizowanie zapleczy budowy (w szczególności: placów parkingowo-serwisowych, myjni maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych, miejsc magazynowania materiałów budowlanych oraz miejsc magazynowania odpadów) wymagać będzie dodatkowego uszczelnienia podłoża w celu zapobiegania zanieczyszczeniu gleby i wód substancjami mogącymi stanowić zagrożenie dla środowiska;
- ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem gazami i pyłami na etapie budowy (pkt II.5). Na podstawie propozycji zawartych na str. 538 aneksu do raportu z 20 sierpnia 2025 r. GDOŚ sformułował warunki służące ograniczeniu wtórnego zapylenia na etapie realizacji inwestycji. Organ odwoławczy zaproponował katalog rozwiązań technicznych i organizacyjnych obejmujących w szczególności konieczność utrzymywania porządku na

terenie placu i zaplecza budowy i ograniczania emisji związanych z budową nawierzchni drogi;

- ochrony przed drganiami na etapie budowy (pkt II.6). Organ odwoławczy zdecydował o konieczności podjęcia działań mających na celu ograniczenie oddziaływania prowadzonych prac budowlanych na istniejące zabudowania. W ocenie GDOŚ niezbędne będzie dokonanie wstępnej weryfikacji stanu technicznego budynków zlokalizowanych w odległości do 20 m od źródeł drgań (a w przypadku zastosowania walców wibracyjnych – do 60 m), a także ocena ich podatności na drgania. Na podstawie powyższego na etapie realizacji przedsięwzięcia inwestor będzie zobligowany do dostosowania parametrów pracy maszyn i urządzeń będących źródłem drgań do stwierdzonego stanu technicznego budynków znajdujących się w wyznaczonym zasięgu oddziaływania (lit. d-e). W lit. f-g organ odwoławczy wskazał, że powyższe działania powinny być prowadzone na podstawie zapisów zawartych w Polskich Normach przez osoby posiadające uprawnienia budowlane. Uszczegółowienie wymagań w tym zakresie uzasadnione było z uwagi na potrzebę ochrony budynków mieszkalnych i innych dóbr materialnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie omawianego przedsięwzięcia. Warunki te dotyczą w szczególności minimalizacji oddziaływań związanych z zagęszczaniem podłoża przy budowie nasypów przy użyciu walców wibracyjnych. Urządzenia te, w świetle ustaleń zawartych w Polskiej Normie PN-B-02170:2016–12 – *Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki*, odnoszących się do typowego zasięgu występowania szkodliwych wibracji, mogą generować wibracje o największej intensywności w porównaniu z innymi maszynami budowlanymi;
- ochrony przed hałasem na etapie budowy (pkt II.7). Zgodnie z ustaleniami przedstawionymi na str. 519 raportu, praca maszyn i pojazdów budowlanych na etapie realizacji przedsięwzięcia może stanowić znaczącą uciążliwość dla mieszkańców, których zabudowania położone będą w odległości 70 – 225 m od miejsc prowadzenia prac budowlanych. W związku z powyższym minimalizacja uciążliwości akustycznej polegać ma na ograniczeniu czasu określonych prac budowlanych do pory dziennej na terenach występujących w odległości do 200 m od obszarów chronionych akustycznie (tj. obszarów dla których określony jest maksymalny dopuszczalny poziom natężenia dźwięku) oraz wyłączeniu dopuszczalności prowadzenia tych prac w dni ustawowo wolne od pracy. W przypadku prac wymagających prowadzenia również w porze nocnej, ze względu na konieczność zachowania ciągłości robót, należy zastosować rozwiązania służące obniżeniu emisji hałasu. Konieczne będzie także wcześniejsze zawiadomienie mieszkańców i władz właściwego samorządu gminnego o miejscu i czasie trwania prac budowlanych. Rozwiązania te pozwolą na ograniczenie uciążliwości i negatywnego oddziaływania procesu budowlanego na klimat akustyczny;
- gospodarowania odpadami na etapie budowy (pkt II.8). Organ odwoławczy sformułował szczegółowe warunki dotyczące zasad gospodarowania odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia. Wymagania te wskazują na konieczność ustalenia miejsc gromadzenia różnych grup odpadów oraz zabezpieczenia tych miejsc przed skutkami ewentualnego wycieku substancji grożących skażeniem środowiska. Celem tych rozwiązań jest

ograniczenie negatywnego wpływu magazynowania odpadów na środowisko gruntowo-wodne;

- zapewnienia nadzoru przyrodniczego nad realizacją przedsięwzięcia (pkt II.9). GDOŚ określił specjalizacje osób wchodzących w skład nadzoru przyrodniczego. Nadzór wykwalifikowanych specjalistów w trakcie prac przygotowawczych, a także na etapie realizacji planowanej inwestycji zagwarantuje odpowiednią jakość kontroli terenu budowy i wpłynie na ograniczenie możliwości negatywnego wpływu na faunę i florę. Warunki nałożone niniejszą decyzją, jak również decyzją organu pierwszej instancji wymagają stałej weryfikacji, uzgodnień i nadzoru specjalistów (przyrodników), celem zapewnienia właściwej realizacji przedsięwzięcia, z uwagi na konieczność minimalizacji zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. GDOŚ uwzględnił m.in., że konstrukcje obiektów inżynieryjnych i kubaturowych przewidzianych do prac remontowych i rozbiórkowych mogą być wykorzystywane przez ptaki do zakładania gniazd oraz stanowić miejsca rozrodu nietoperzy. Jest to istotne szczególnie w celu ochrony pliszki górskiej (*Motacilla cinerea*), stanowiącej przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (pkt II.9.c). Gatunek ten zakłada gniazda w obiektach bezpośrednio związanych ze środowiskiem wodnym, w szczególności w konstrukcjach mostowych zlokalizowanych nad ciekami wodnymi, w tym rzekami nizinnymi. W celu ochrony ptaków i nietoperzy organ odwoławczy wskazał specjalistów właściwych do przeprowadzenia kontroli tych obiektów - ornitologa i chiropterologa oraz stwierdził, że w przypadku, gdy kontrole w obrębie obiektu potwierdzą gniazdowanie ptaków lub obecność kryjówek nietoperzy konieczne będzie wstrzymanie prac na tych obiektach oraz podjęcie działań określonych przez odpowiednio specjalistę ornitologa lub chiropterologa. Dotyczy to kontroli wszystkich obiektów inżynieryjnych przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki. Ponadto w pkt II.9.e GDOŚ doprecyzował, których siedlisk przyrodniczych dotyczy obowiązek prowadzenia nadzoru nad zakresem i sposobem wykonywania prac w ich sąsiedztwie. Natomiast w pkt II.9.f organ drugiej instancji wskazał listę cieków, w obrębie których podczas prowadzenia prac wymagana jest obecność specjalisty ichtiologa. Uzasadnieniem są wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, potwierdzające występowanie gatunków chronionych, m.in. głowacza białopłetwego (*Cottus gobio*) oraz kozy pospolitej (*Cobitis taenia*) na części cieków znajdujących się w granicach realizacji przedsięwzięcia;
- określenia obowiązku wygrodzenia siedlisk na etapie budowy (pkt II.10). Z ustaleń przedstawionych na str. 287-288 oraz str. 415-417 raportu wynika, że siedliskami wymagającymi szczególnej ochrony na etapie realizacji przedsięwzięcia są: 9160 Grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*) oraz 91E0 - łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinosoincanae*). Ogrodzenia te mają funkcjonować w okresie prowadzenia prac budowlanych i zapobiegać przypadkowemu zniszczeniu fragmentów cennych siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I dyrektywy siedliskowej, pozostających poza zakresem prac, ale w bezpośredniej bliskości pasa budowy;
- przenoszenia okazów chronionych gatunków roślin (pkt II.11). Z ustaleń przedstawionych na str. 422-427 raportu wynika, że przebudowa linii kolejowych koliduje z niektórymi

stanowiskami chronionych gatunków roślin, m.in. kruszczyka rdzawoczerwonego (*Epipactis atrorubens*), lilii złotogłów (*Lilium martagon*), turówki leśnej (*Hierochloe australis*), wilżyny ciernistej (*Ononis spinosa*). Stąd konieczne jest ich przesadzenie pod nadzorem botanika na inne stanowiska przed rozpoczęciem prac budowlanych;

- zasad prowadzenia wycinki roślin (pkt II.12). GDOŚ wskazał, że prowadzenie wycinki drzew, krzewów oraz roślinności szuwarowej dopuszczalne jest wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków. W czasie inwentaryzacji przyrodniczej potwierdzono wysokie zagęszczenie części gatunków ptaków lęgowych na analizowanym obszarze. Dotyczy to w szczególności siedlisk lęgowych gąsiorka (*Lanius collurio*) i jarzębatki (*Curruca nisoria*), gatunków nielicznych, wymienionych w załączniku I dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. U. UE. L. z 2010 r. Nr 20, str. 7, ze zm.), dalej dyrektywy ptasiej. Ponadto GDOŚ zobowiązał inwestora do wykonania kontroli chiropterologicznej przed wycinką drzew (pkt II.12.b). W trakcie inwentaryzacji odnotowano obecność borowca wielkiego (*Nyctalus noctula*), który wykorzystuje dziuple drzew jako kryjówki letnie oraz zimowe. Ponadto mając na uwadze możliwość zmian w środowisku od momentu wydania niniejszej decyzji do czasu realizacji inwestycji, GDOŚ nie może wykluczyć, że w drzewostanie przeznaczonym do wycinki pojawią się stanowiska chronionych bezkręgowców. Dlatego organ wprowadził warunek zobowiązujący specjalistę entomologa z nadzoru przyrodniczego do skontrolowania przeznaczonych do wycinki drzew o obwodzie pnia powyżej 50 cm, pod kątem obecności siedlisk bezkręgowców (pkt II.12.c);
- ochrony roślinności na etapie budowy (pkt II.13). Biorąc pod uwagę ustalenia zawarte na str. 455-457 aneksu do raportu z 20 sierpnia 2025 r., organ odwoławczy określił zasady i sposób prowadzenia prac związanych z zabezpieczaniem drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki. Celem ustanowienia tych warunków jest zabezpieczenie drzew i krzewów w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed uszkodzeniami oraz niepogorszenie ich kondycji. Inwestor został zobowiązany do wykonywania prac pod nadzorem specjalisty dendrologa. GDOŚ wskazał na konieczność wyznaczenia stref wokół drzew, w których nie będzie dopuszczalne prowadzenie prac budowlanych oraz ruch maszyn i pojazdów, a także sposoby zabezpieczenia pni drzew przed uszkodzeniami;
- wprowadzenia nasadzeń zastępczych za wyciętą roślinność (pkt II.14). Konieczność zastosowania działań kompensacyjnych wynika ze skali planowanych prac wycinkowych, w szczególności w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Zgodnie z informacjami zawartymi na str. 419-420 aneksu do raportu z 5 listopada 2025 r. w granicach tego obszaru przewiduje się wycinkę ok. 20 ha lasów oraz ok. 6,5 ha krzewów, natomiast łączna powierzchnia prac wycinkowych w granicach całej inwestycji wynosi około 34,5 ha. W toku postępowania odwoławczego inwestor zaproponował odtworzenie jedynie około 7,3 ha lasów w formie nasadzeń. W ocenie GDOŚ konieczne było zatem zwiększenie powierzchni przeznaczonych do nasadzeń, a także zastosowanie innych form kompensacji. Zakres kompensacji organ dostosował do skali prac wycinkowych prowadzonych w Borach Tucholskich PLB220009 i oszacował go z uwzględnieniem podziału inwestycji na trzy odcinki realizacyjne, mając na uwadze fakt, że w granicach obszaru Natura 2000 znajdują

się odcinek nr 3 oraz część odcinka nr 2 planowanej inwestycji kolejowej. W pkt II.14.b GDOŚ uwzględnił konieczność poprawy stanu siedlisk przyrodniczych, których płaty kolidują z przebiegiem planowanej inwestycji i ulegną zniszczeniu. Przy ocenie stanu siedlisk należy wziąć pod uwagę rezultaty Państwowego Monitoringu Środowiska oraz uwzględnić wytyczne zawarte w podręcznikach metodycznych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Działanie to pozwoli wypełnić część obowiązków w zakresie odbudowy zasobów przyrodniczych, wynikających z rozporządzenia (UE) 2024/1991 Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 czerwca 2024 r. w sprawie odbudowy zasobów przyrodniczych oraz zmiany rozporządzenia (UE) 2022/869 (Dz. Urz. UE L 2024/1991, z 29.07.2024, str. 1). Powierzchnia działań kompensacyjnych powinna być adekwatna do skali utraconych siedlisk. GDOŚ wskazał również na potrzebę odtworzenia siedlisk krzewiastych stanowiących siedlisko gąsiorka, gatunku wymienionego w załączniku I dyrektywy ptasiej, licznie stwierdzanego w granicach oddziaływania inwestycji. Z tego względu organ odwoławczy określił powierzchnię konieczną do odtworzenia oraz wskazał preferowany skład gatunkowy krzewów przeznaczonych do nasadzeń;

- montażu skrzynek dla ptaków i nietoperzy (pkt II.15). GDOŚ uszczegółowił wymogi zawarte w pkt 2.1.47 decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r. w zakresie umiejscowienia budek lęgowych dla ptaków. W celu zapewnienia rzeczywistego zwiększenia dostępności miejsc gniazdowania dla gatunków dziuplastych wskazano, aby drzewa przeznaczone do montażu skrzynek lęgowych nie były drzewami biocenotycznymi, zawierającymi naturalne miejsca lęgowe w postaci dziupli. Z tego względu powinny to być drzewa młode, zlokalizowane w stosunkowo młodych drzewostanach, gdzie z uwagi na ograniczoną dostępność naturalnych dziupli zagęszczenie ptaków gniazdujących w takich miejscach jest niższe. Jednocześnie brak naturalnych schronień może sprzyjać większemu wykorzystaniu zawieszonych skrzynek lęgowych przez ptaki. W celu zapewnienia trwałości działań kompensujących utracone miejsca lęgowe ptaków i nietoperzy organ odwoławczy wskazał, aby lokalizacja tych działań obejmowała tereny leśne położone poza oddziałami, w których zaplanowano rębnie (pkt II.15.e). Ponadto wymogi co do konstrukcji skrzynek dla ptaków i nietoperzy mają służyć ich szczelności i solidnemu wykonaniu. Organ odwoławczy wydłużył również okres ich utrzymania o dodatkowe 5 lat (do 20 lat), zgodnie z doświadczeniem i aktualną praktyką organu (pkt II.15.f);
- zasad prowadzenia prac budowlanych w rejonie cieków (pkt II.16). Organ odwoławczy uszczegółowił zasady prowadzenia prac ingerujących w koryta cieków, polegających w szczególności na przebudowie mostów i przepustów, a także na umocnieniu dna i skarp cieków w tych miejscach. Rozwiązania te pozwolą na ograniczenie negatywnego wpływu tych prac na faunę cieków. W związku ze stwierdzoną obecnością kozy (*Cobitis taenia*), głowacza białopłetwego (*Cottus gobio*), piekielnicy (*Alburnus bipunctatus*), różanki (*Rhodeus amarus*), minoga strumieniowego (*Lampetra planeri*) oraz śliza (*Barbatula barbatula*) w ciekach, w których powadzone będą pace budowlane, wyłączono możliwość prowadzenia tych prac w okresie tarła ryb i inkubacji ikry (pkt II.9.f). Termin ten uwzględnia okres wędrówek, rozrodu i początkowej fazy wychowu potomstwa gatunków zidentyfikowanych w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej;

- zasad prowadzenia odwodnienia gruntu na etapie budowy (pkt II.17). Zgodnie z ustaleniami przedstawionymi na str. 231-233 aneksu nr 2 do raportu z 19 sierpnia 2025 r., przebudowywane linie kolejowe przebiegają w sąsiedztwie obszarów wodno-błotnych, wrażliwych na obniżanie zwierciadła wód podziemnych. Niektóre place ziemne, w szczególności realizacja wykopów budowlanych, mogą wymagać stosowania systemów czasowego odwadniania, co wiąże się z obniżeniem poziomu wód gruntowych w miejscach prowadzenia takich prac. Rozwiązania przyjęte w pkt II.17 służą ograniczeniu zasięgu leja depresji powstającego w wyniku prowadzonych odwodnień budowlanych. Warunki te pozwolą na minimalizację negatywnego wpływu procesu budowlanego na wody podziemne i powierzchniowe oraz zależne od nich siedliska przyrodnicze;
- zasad eksploatowania systemu odwodnienia na etapie eksploatacji (pkt II.18). Zgodnie z ustaleniami przedstawionymi na str. 494-497 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r., po zrealizowaniu inwestycji jakość wód opadowych i roztopowych, odprowadzanych do odbiorników, będzie spełniała wymagania zarówno dla zawiesiny ogólnej (<100 mg/dm^3), jak i dla węglowodorów ropopochodnych (<15 mg/dm^3). Tym samym nie będzie konieczne ich dodatkowe podczyszczanie. Obowiązkiem inwestora jest jednak zadbanie o drożność urządzeń wodnych, poprzez ich koszenie, odmulanie, oczyszczanie, ponieważ ich prawidłowy stan pozwoli na zachowanie odpowiedniej jakości wód opadowych i roztopowych oraz zachowanie dobrego stanu podtorza i prawidłowych warunków eksploatacji linii kolejowych.

W pkt III niniejszego rozstrzygnięcia GDOŚ uchylił w całości pkt 1.3 zaskarżonej decyzji i w to miejsce na nowo określił wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji inwestycyjnych, o których mowa w art. 72 ust. 1 u.o.o.ś. Warunki te dotyczyły następujących zagadnień:

- rozwiązań technicznych służących ograniczeniu hałasu od ruchu pociągów (pkt III.1). Modelowanie poziomu hałasu w sąsiedztwie przebudowywanych linii kolejowych wykazało, że dla niektórych odcinków (m.in. w km 5+600–5+950, 22+300–22+800, 46+800–47+200, 56+800–57+100 LK nr 203) istnieje ryzyko przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku na sąsiednich terenach chronionych akustycznie. Z analizy wykonanej przez inwestora (zał. nr 3.3 do aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.) wynika, że przekroczenia te nie będą większe niż 0,6 dB, stąd też nie było konieczne zaprojektowanie ekranów akustycznych. Wystarczającym rozwiązaniem zmniejszającym hałas będzie zastosowanie tzw. absorberów przyszynowych na odcinkach wskazanych w pkt III.1. Jak wskazuje się w literaturze, absorbery (tłumiki) przyszynowe są to elementy przylegające do szyjki lub do stopki szyny, a w niektórych rozwiązaniach nawet do dolnej części główki szyny. Są rozmieszczone w sposób nieciągły, pasmowo wzdłuż szyny na odcinkach pomiędzy kolejnymi przytwierdzeniami i podporami szynowymi. Ogólną zasadą działania tłumików przyszynowych jest powodowanie przyspieszonego zanikania drgań wzdłuż szyny, a tym samym ograniczanie emisji hałasu. Skuteczność absorberów może wynosić od 2 do 6 dB (por. Brzeziński i in., 2018. *Tłumiki torowe i przyszynowe jako innowacyjne rozwiązania dla ochrony ludzi i środowiska przed hałasem od ruchu kolejowego*. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie, 115(1): 33–46). Zgodnie z obecnym stanem

wiedzy należy zatem oczekiwać, że rozwiązanie to okaże się wystarczające w celu obniżenia poziomu hałasu w sąsiedztwie LK nr 203 do poziomu dopuszczalnego. Skuteczność tych środków będzie podlegała również dodatkowej weryfikacji w ramach analizy porealizacyjnej (pkt IV.2);

- rozwiązań technicznych służących ograniczeniu wibracji od ruchu pociągów (pkt III.2). Na str. 537-538 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r. inwestor wskazał, że z uwagi na położenie niektórych zabudowań w odległości mniejszej niż 25 m od przebudowywanych linii kolejowych, na odcinkach w sąsiedztwie tych budynków należy zastosować maty antywibracyjne. Odległość ta wynika z ustaleń zawartych w Polskiej Normie PN-B-02170:2016–12 – *Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki*, odnoszących się do typowego zasięgu występowania szkodliwych wibracji. W pkt III.2 GDOŚ określił, na których odcinkach rozwiązanie to należy uwzględnić w projekcie budowlanym;
- wymagań co do oświetlenia przedsięwzięcia (pkt III.3). Rozwiązania te służą w szczególności ograniczeniu zanieczyszczenia światłem w związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Są one również istotne z uwagi na ochronę niektórych grup zwierząt, w szczególności owadów, ptaków i nietoperzy, które mogą być przywabiane przez sztuczne oświetlenie w ciągu nocy. Nieprawidłowe lub nadmierne stosowanie światła sztucznego może zaburzać nawigację tych zwierząt lub nawet powodować ich śmiertelność w kontakcie z rozżarzonymi lampami. Stąd konieczne było określenie wymagań, o których mowa w pkt III.3.a-III.3.d. Natomiast wyłączenie zawarte w pkt III.3.e wynika stąd, że wymagania dotyczące oświetlenia obszarów kolejowych zostały uregulowane w przepisach odrębnych, w szczególności w Dziale VI 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. Nr 151 poz. 987, ze zm.). Warunki określone w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie mogą być bowiem sprzeczne z obowiązującymi przepisami prawa;
- wymogów co do linii elektroenergetycznych (pkt III.4). Z ustaleń przedstawionych na str. 484-486 aneksu do raportu z 5 listopada 2025 r. wynika, że w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie występują gatunki ptaków zagrożone kolizjami z napowietrznymi liniami energetycznymi, takie jak: bocian czarny, bocian biały, trzmielojad, kania czarna, kania ruda, bielik, błotniak stawowy, żuraw, puchacz. W związku z powyższym GDOŚ orzekł o konieczności uwzględnienia w projekcie budowlanym rozwiązań technicznych służących ochronie ptaków przed kolizjami i porażeniem prądem, rozszerzając go na wszystkie odcinki projektowanych linii kolejowych. Zmiana ta wynika z potrzeby zapewnienia dodatkowej ochrony ptakom stanowiącym przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, dla których w planach zadań ochronnych zidentyfikowano zagrożenie kolizjami z napowietrznymi liniami energetycznymi. Rozwiązania te pozwolą ograniczyć śmiertelność awifauny na etapie eksploatacji przedsięwzięcia;
- rozwiązań zmniejszających negatywne oddziaływanie na krajobraz (pkt III.5). Przebudowa linii kolejowych biegnących w większości po starym śladzie nie będzie stanowić znaczącej uciążliwości dla krajobrazu. Niemniej jednak, w celu ograniczenia tego oddziaływania,

GDOŚ stwierdził konieczność wykonania nowych elementów infrastruktury kolejowej w kolorystyce i formie dostosowanej do miejscowego krajobrazu;

- zmniejszenia efektu barierowego dla migracji małych zwierząt (pkt III.6). Organ drugiej instancji stwierdził, że w projekcie budowlanym przebudowywanych linii kolejowych należy uwzględnić konieczność migracji małych zwierząt (w szczególności płazów, gadów i małych ssaków) w poprzek torowiska. W celu niezbędne jest zachowanie prześwitu pomiędzy powierzchnią torowiska a stopką szyny. Jak wynika z ustaleń przedstawionych na str. 466, 476 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r., szczelina o wysokości 5 cm stanowi kompromis pomiędzy ułatwieniem migracji małym zwierzętom oraz zapewnieniem stabilności torowiska i bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Rozwiązanie to należy stosować na całej długości przebudowywanych linii kolejowych, za wyjątkiem miejsc, gdzie nie jest to celowe ze względów technologicznych (np. mosty, wiadukty, przepusty, przejazdy kolejowo-drogowe);
- kwestii umacniania cieków przy projektowanych obiektach mostowych (pkt III.7). Na podstawie ustaleń przedstawionych na str. 79-83 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r. GDOŚ określił rozwiązania służące ograniczeniu ingerencji w koryta cieków w związku z projektowaną przebudową linii kolejowych. Co prawda w ramach niniejszej inwestycji nie przewiduje się przekładania koryt istniejących cieków, lecz może być konieczne odcinkowe umocnienie dna i skarp cieków przy przebudowywanych mostach i przepustach. W celu ograniczenia ingerencji w elementy hydromorfologiczne przekraczanych cieków, ich dno i skarpy będą umacniane jedynie z wykorzystaniem materiałów naturalnych (pkt III.7.b). W zależności od spadku dna cieku możliwe jest wykorzystanie darniny, faszyny, materaców gabionowych lub narzutu kamiennego (por. str. 80 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.). Ponadto w celu ograniczenia wpływu na stan JCWP prace te mogą objąć odcinki koryt nie dłuższe niż wskazane w pkt III.7.c;
- zasad projektowania systemu odwodnienia i podczyszczania odprowadzanych wód opadowych i roztopowych (pkt III.8). Jak wskazano na str. 482-483 raportu, na niektórych odcinkach szlakowych linii kolejowych dochodziło do przekroczenia dopuszczalnych wartości zawiesiny. W związku z powyższym w ramach inwestycji przewiduje się konieczność przywrócenie funkcjonalności istniejącego systemu odwodnienia, co z kolei pozwoli na dotrzymanie standardów wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych. W warunku zawartym w pkt III.8.a GDOŚ wskazał kilometraż odcinków linii kolejowych, na których należy zastosować szczelny system odwodnienia, ponieważ przebiegają one przez obszary zagrożone powodzią oraz tereny, na których znajdują się cenne siedliska przyrodnicze zależne od wód. Pozwoli to na przeniesienie całej ilości zanieczyszczeń do urządzeń oczyszczających.
- lokalizacji, parametrów technicznych oraz sposobu zagospodarowania obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt (pkt III.9-III.10). W niniejszej decyzji lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt GDOŚ określił na podstawie danych zaktualizowanych przez inwestora na etapie postępowania odwoławczego (str. 493-497 aneksu do raportu z 5 listopada 2025 r.). Warunek ten służy zapewnieniu drożności korytarzy migracyjnych zwierząt, których obecność stwierdzono w czasie inwentaryzacji przyrodniczej. W przypadkach wymagających doprecyzowania organ odwoławczy zmodyfikował i określił minimalne

parametry ekologiczne obiektów, umożliwiające pełnienie przez nie funkcji przejść dla właściwych grup zwierząt. Z kolei w pkt III.10 organ odwoławczy sformułował warunek, zgodnie z którym przejścia dla zwierząt zespolone z ciekiem mają posiadać powierzchnie wyniesione ponad poziom wody wysokiej dla danego cieku. Warunek ten służy zapobieganiu sytuacji, w której dane przejście stałoby się trwale niedrożne dla przemieszczania się małych zwierząt z uwagi na zalewanie powierzchni tego przejścia. Należy również podkreślić, że wymiary minimalne: B=szerokość, H=wysokość określają wymiary prostokątnej powierzchni w przekroju poprzecznym przejścia, wolnej od przeszkód i w całości dostępnej dla zwierząt. W przypadku przejść zintegrowanych z ciekami wymiar: H=wysokość, mierzony jest od powierzchni półki lub strefy brzegowej wyniesionej ponad poziom wody wysokiej dla danego cieku, a nie od dna tego cieku.

W pkt IV niniejszej decyzji GDOŚ uchylił w całości punkt II decyzji z 21 czerwca 2024 r. i określił wymagany zakres analizy porealizacyjnej:

- w pkt IV.1 organ odwoławczy doprecyzował terminy prowadzenia obserwacji udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew i krzewów, a także wydłużył okres ich trwania. Celem prowadzenia obserwacji jest ocena skuteczności działań kompensacyjnych związanych z nasadzeniami drzew i krzewów. GDOŚ uwzględnił konieczność realizacji prac pod nadzorem specjalisty dendrologa oraz uszczegółowił zasady postępowania w przypadku stwierdzenia niskiej udatności nasadzeń;
- w pkt IV.2 i pkt IV.3 GDOŚ wprowadził obowiązek oceny skuteczności wykorzystania przejść dla zwierząt na projektowanych odcinkach linii kolejowej oraz rejestrowania przypadków śmierci zwierząt w kolizji z pociągami. Organ odwoławczy określił zakres tych obowiązków i terminy ich realizacji. Konieczność prowadzenia obserwacji wynika z informacji przedstawionych w raporcie, dotyczących przebiegu inwestycji w granicach krajowego korytarza ekologicznego GKPn-16 Bory Tucholskie oraz regionalnego korytarza ekologicznego KPn-16A Lasy Powiśla, a także licznych miejsc przecięcia inwestycji z lokalnymi szlakami migracji zwierząt, w szczególności płazów, zlokalizowanymi w sąsiedztwie siedlisk sprzyjających ich bytowaniu;
- w pkt IV.4 GDOŚ zmodyfikował obowiązki dotyczące monitorowania hałasu i sporządzenia analizy porealizacyjnej w tym zakresie. W ocenie organu odwoławczego w miejscach sąsiadowania zabudowy mieszkaniowej z przebudowywaną LK nr 203 należało wyznaczyć dodatkowe punkty pomiaru hałasu, celem weryfikacji wyników modelowania akustycznego, zaprezentowanego w treści raportu. W stosunku do ustaleń zawartych w decyzji pierwszoinstancyjnej GDOŚ wskazał lokalizacje kolejnych 5 punktów pomiarowych, odpowiadających receptorom nr 166, 358, 394, 398 i 415 (zał. nr 3.2 do aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.).

W pkt V niniejszej decyzji GDOŚ uchylił w całości punkt III decyzji z 21 czerwca 2024 r. i określił zakres ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowań, o których mowa w art. 72 ust. 1 u.o.o.ś. Organ pierwszej instancji stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 u.o.o.ś. Zdaniem organu odwoławczego stanowisko to nie było jednak prawidłowe, ponieważ autorzy raportu

kilkukrotnie wskazali, że kwestie dotyczące oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zostaną doprecyzowane na etapie postępowań w sprawie wydania pozwolenia na budowę dla poszczególnych komponentów przedsięwzięcia. Zagadnienia te powinny zatem zostać przeanalizowane w toku ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ponieważ posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 u.o.o.ś.

Zatem biorąc pod uwagę, że na obecnym etapie prowadzenia postępowania w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań dla omawianego przedsięwzięcia nie było możliwe pełne określenie jego wpływu na środowisko, organ odwoławczy ocenił, że zakres oceny obejmie w szczególności następujące zagadnienia:

- w pkt V.1 organ odwoławczy zdecydował o konieczności przeprowadzenia ponownych analiz z zakresu odwodnienia przebudowywanych linii kolejowych, w tym ze względu na zasadność przeanalizowania możliwość rezygnacji ze stosowania odwodnienia w formie tzw. „korytek krakowskich" na całej długości odcinków linii kolejowych objętych przedsięwzięciem. Na str. 232-233 aneksu do raportu z 20 sierpnia 2025 r. wskazano, że przebudowa linii kolejowych na niektórych odcinkach prowadzona będzie na obszarach wodno-błotnych (w km 25+876–27+123, 52+707–55+023, 59+982–61+593 LK nr 203; w km 64+594–65+822, 71+800–72+108, 72+255–72+500 LK nr 215; w km 0+505–1+025 LK nr 744). W ocenie GDOŚ planowane działania, np. zastosowanie tymczasowego lub trwałego drenażu czy też udrożnienie rowów przytorowych, mogą spowodować obniżenie zwierciadła wód gruntowych na tych obszarach. Natomiast projekt systemu odprowadzenia wód opadowych do istniejących kanalizacji deszczowych oraz studni chłonnych zostanie opracowany na etapie decyzji o pozwoleniu na budowę w związku z przygotowaniem operatu wodnoprawnego (por. str. 81 raportu). Ponowna ocena tego zagadnienia w postępowaniu w sprawie wydania pozwolenia na budowę pozwoli na weryfikację, w jaki sposób system odwodnienia wpłynie na warunki wodno-gruntowe w sąsiedztwie przebudowywanych linii kolejowych. Istotne jest również przeanalizowanie rezygnacji z zastosowania odwodnienia w formie tzw. „korytek krakowskich". Działanie to ma na celu ograniczenie stosowania rozwiązań inżynieryjnych będących barierami dla przemieszczania się płazów, gadów oraz niektórych gatunków małych ssaków. Zwierzęta, które dostaną się do korytek, często przemieszczają się wzdłuż umocnionych rowów bez możliwości ich opuszczenia, co może prowadzić do ich śmierci z wycieńczenia lub w wyniku utknięcia w studniach wpadowych i elementach kanalizacji deszczowej;
- w pkt V.2 i V.3 GDOŚ orzekł o konieczności weryfikacji skali i sposobu wprowadzania nasadzeń zastępczych roślinności oraz działań kompensujących straty w siedliskach przyrodniczych. W opinii organu odwoławczego zaproponowana na str. 420-423 aneksu do raportu z 5 listopada 2025 r. skala prac związanych z nasadzeniami pozostaje nieadekwatna do przewidzianej wycinki, obejmującej ok. 35 ha. Działania obejmujące zakładanie łąk kwietnych oraz zastosowanie mat rozchodnikowych nie mogą być uznane za adekwatne formy kompensacji przyrodniczej strat wynikających z wycinki lasów i innej roślinności. Ze względu na ich ograniczoną powierzchnię, charakter oraz lokalizację

działania te należy traktować jako elementy zagospodarowania przestrzeni o funkcji uzupełniającej, o charakterze porządkowo-krajobrazowym, a nie jako środki kompensacji. Dodatkowo GDOŚ zobowiązał do uszczegółowienia sposobu realizacji kompensacji określonej w pkt II.14.b. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko konieczne będzie m.in. wskazanie lokalizacji i sposobu realizacji działań niezbędnych do poprawy stanu siedlisk przyrodniczych oraz określenie wytycznych dotyczących oceny skuteczności prowadzonej kompensacji. Zakres kompensacji obejmuje typy siedlisk przyrodniczych, których płaty kolidują z przebiegiem planowanej inwestycji;

- w pkt V.4 GDOŚ wskazał na konieczność ponownego przeanalizowania parametrów jednego z obiektów przystosowanego do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt. Wynikało to z rozbieżności pomiędzy parametrami strefy dostępnej dla zwierząt zaproponowanymi przez inwestora, a wymaganiami wynikającymi z potrzeb migracyjnych dla średnich zwierząt. W przypadku przejść przeznaczonych dla tej grupy zwierząt za optymalne uznaje się rozwiązania zapewniające wysokość minimalną (światło pionowe) ≥ 3,5 m oraz szerokość minimalną (światło poziome) ≥ 2 × szerokość koryta cieku, zgodnie z parametrami rekomendowanymi w praktyce stosowanej przez GDOŚ. Należy zatem rozważyć możliwość zapewnienia wysokości światła pionowego wynoszącej ≥ 3,5 m i dostosowania szerokości obu półek do wymiaru ≥ 5 m.

Odnosząc się natomiast do zarzutów podniesionych w odwołaniu z 12 lipca 2024 r., GDOŚ wyjaśnia, co następuje.

W ocenie GDOŚ nie jest zasadny zarzut, że RDOŚ w Gdańsku naruszył art. 80 ust. 1 pkt 3 u.o.o.ś., poprzez pominięcie wniosków i opinii przedkładanych w toku postępowania przez strony postępowania i społeczeństwo. Treść decyzji z 21 czerwca 2024 r. przeczy tego rodzaju zarzutom, ponieważ organ pierwszej instancji na str. 24-65 wydanego rozstrzygnięcia odniósł się do uwag, które były przedkładane w toku całego postępowania. Organ ten skomentował również zarzuty podniesione przez [redacted] w pismach z 6 marca 2023 r. oraz z 8 lutego 2024 r. RDOŚ w Gdańsku przedstawił stanowisko w odniesieniu do zarzutów odwołującego się na str. 30-33 oraz str. 54-62 decyzji z 21 czerwca 2024 r.

W powyższych pismach skarżący poruszył następujące kwestie:

– zamiar likwidacji przez inwestora istniejących skrzyżowań drogowo-kolejowych,
– sposób zagospodarowania wód opadowych spływających z terenu linii kolejowej,
– wzrost natężenia hałasu i drgań w wyniku ruchu pociągów,
– kolizja przedsięwzięcia z drzewami stanowiącymi pomniki przyrody,
– likwidacja mokradeł i siedlisk chronionych gatunków zwierząt w sołectwie Zblewo,
– negatywny wpływ przedsięwzięcia na zabytkowy budynek dworca kolejowego w Zblewie.

Odnosząc się do tych zastrzeżeń, GDOŚ w pierwszej kolejności podkreśla, że obowiązek rozpatrzenia uwag stron lub społeczeństwa nie jest równoznaczny z koniecznością ich uwzględnienia i zrealizowania. Uwagi te współkształtują treść rozstrzygnięcia w takim stopniu, w jakim organ prowadzący postępowanie oceni je jako zasadne, czemu powinien dać wyraz w uzasadnieniu rozstrzygnięcia. Ustalenie zakresu przedsięwzięcia, w tym wariantów jego realizacji, jest wyłącznym uprawnieniem podmiotu występującego o wydanie decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Organ prowadzący postępowanie w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia nie może wprowadzać nawet częściowych modyfikacji w tym zakresie. Stąd też nieuprawniony jest pogląd, że *w związku z nieuwzględnieniem wniosków składanych przez Mieszkańców podczas konsultacji społecznych jakie odbyły się w 2022 roku w Pinczynie i w Zblewie* (str. 1 pisma [redacted] z 8 lutego 2024 r.) RDOŚ w Gdańsku powinien był odmówić określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji omawianego przedsięwzięcia. Ponadto przeprowadzenie tzw. „konsultacji społecznych" czy jakichkolwiek innej formy komunikacji inwestora ze społecznością lokalną, nie jest wymagane w świetle przepisów u.o.o.ś. ani nie stanowi części postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przeprowadzenie „konsultacji społecznych" przez PKP PLK S.A. (o których mowa w piśmie z 8 lutego 2024 r. i w odwołaniu z 12 lipca 2024 r.) miało zatem charakter jedynie fakultatywny, a jego wyniki nie były wiążące dla inwestora. W toku niniejszego postępowania należało natomiast zapewnić możliwość udziału społeczeństwa, co wynika z art. 79 ust. 1 u.o.o.ś. Obowiązek ten spoczywa jednak na organie administracji, a nie na podmiocie wnoszącym o wydanie decyzji. RDOŚ w Gdańsku sprostał tym wymaganiom w toku postępowania pierwszoinstancyjnego, trzykrotnie zapewniając każdemu możliwość składania uwag i wniosków, a następnie odniósł się do nich w uzasadnieniu decyzji z 21 czerwca 2024 r. Zatem organ pierwszej instancji dopełnił ciążących na nim obowiązków, o których mowa w art. 79 ust. 1, art. 80 ust. 1 pkt 3 oraz art. 85 ust. 2 pkt 1 lit. a u.o.o.ś.

Ponadto zdaniem GDOŚ zarzuty podnoszone w toku postępowania przez [redacted] nie były zasadne i nie mogą przesądzać o uchyleniu decyzji z 21 czerwca 2024 r. i przekazaniu jej do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji.

W ocenie odwołującego się, w granicach gminy Zblewo inwestor powinien zaprojektować co najmniej 7 bezkolizyjnych skrzyżowań, podczas gdy w ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę jedynie 2 takich skrzyżowań. Zdaniem [redacted] nieuwzględnienie wniosku w tym zakresie negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo mieszkańców Gminy Zblewo, wydłuży dojazdy do poszczególnych części gospodarstw rolnych i spowoduje wzrost emisji CO_2 do atmosfery.

Organ odwoławczy nie podziela opinii skarżącego co do negatywnego wpływu przedsięwzięcia na życie i zdrowie ludzi oraz na klimat poprzez zwiększoną emisję CO_2. Odwołujący się nie przedstawił dowodów, które wykazałyby, że zmniejszenie liczby przejazdów kolejowych wzdłuż LK nr 203 przyczyni się do zwiększonej emisji gazów cieplarnianych przez samochody, a tym bardziej, że wzrost ten wpływałby na klimat w sposób znaczący. Wyniki obliczeń przewidywanej wielkości emisji gazów cieplarnianych zostały przedstawione na str. 494 raportu i nie wskazują na ryzyko znaczącego oddziaływania na klimat.

GDOŚ nie zgadza się z tezą, że rozdzielenie istniejących gospodarstw rolnych, a także wydłużenie drogi dojazdu do poszczególnych ich części jest przesłanką do uchylenia omawianej decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r. Konieczność likwidacji niektórych przejazdów kolejowo-drogowych wynika w szczególności z § 40 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych,

jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744, ze zm.), zgodnie z którym w odległości do 3 km z każdej strony od wybudowanego skrzyżowania wielopoziomowego nie mogą znajdować się przejazdy kolejowo-drogowe. Ocena prawidłowości rozwiązań funkcjonalnych drogi kolejowej, w tym zapewnienia komunikacji pomiędzy terenami przecinanymi przez tę drogę, wykracza poza zakres postępowania związanego z wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Linia kolejowa nr 203 w obecnym kształcie rzeczywiście przechodzi m.in. przez obszary gruntów ornych. Projektowane zmniejszenie liczby skrzyżowań drogowo-kolejowych istotnie może skutkować utrudnieniem lub wydłużeniem dojazdów do poszczególnych części gospodarstw. Zgodnie z dokumentacją niniejszej sprawy na obszarze Gminy Zblewo projektowanych jest kilka przejazdów umożliwiających przekraczanie przebudowanej LK nr 203 w km: 32+791, 36+400, 38+036, 39+061, 40+706, 42+254, 43+450 (str. 52 raportu). Nie jest jednak zasadne wykonywanie przejazdu dla każdego przecięcia linii kolejowej z drogami niższych klas, w tym ze wszystkimi drogami dojazdowymi prowadzącymi do poszczególnych gospodarstw rolnych. W takiej sytuacji budowa 5 skrzyżowań drogowo-kolejowych oraz 2 bezkolizyjnych przejazdów ponad linią kolejową (w km 36+400 oraz 39+061) w ciągu wybranych dróg stanowi kompromis pomiędzy zapewnieniem możliwości dojazdu do nieruchomości dla okolicznych mieszkańców a poniesieniem nadmiernych, nieuzasadnionych kosztów przez inwestora, który jest podmiotem gospodarującym środkami publicznymi.

W zakresie zagospodarowania wód opadowych spływających z terenu linii kolejowej odwołujący się nie sprecyzował, co rozumie przez stwierdzenie, że dotychczasowy sposób funkcjonowania LK nr 203 *narażał właścicieli innych nieruchomości na wiele nieprzyjemności* (str. 3 pisma z 8 lutego 2024 r.). Z dokumentacji sprawy wynika, że projektowana przebudowa LK nr 203 będzie wiązała się z modernizacją dotychczas funkcjonującego systemu odwodnienia. Zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in. oczyszczenie, udrożnienie lub odtworzenie istniejącego odwodnienia, a w miejscach tego wymagających – budowę nowego systemu odwodnienia (str. 43 raportu). Znalazło to swoje odzwierciedlenie w charakterystyce przedsięwzięcia załączonej do decyzji z 21 czerwca 2024 r. (str. 154). Zatem w ocenie GDOŚ realizacja omawianej inwestycji może okazać się korzystna z punktu widzenia stron w tym zakresie, bowiem nastąpi poprawa funkcjonowania odwodnienia w porównaniu ze stanem dotychczasowym.

Odnosząc się natomiast do kwestii nadmiernego – zdaniem skarżącego – poziomu hałasu oraz drgań w wyniku eksploatacji przebudowanej LK nr 203, GDOŚ dostrzegł potencjalną możliwość przekroczenia standardów jakości środowiska. W ocenie organu drugiej instancji zgromadzony materiał dowodowy wskazywał na ryzyko przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu m.in. na odcinkach LK nr 203 ok. km 35+700 – 36+000, 36+800, 39+400 – 39+600, położonych w gminie Zblewo. Z tego względu pismem z 16 stycznia 2025 r., znak: DOOŚ-WDŚI.420.28.2024.KN.10, organ odwoławczy wezwał inwestora do przedstawienia wyjaśnień dotyczących hałasu i ewentualnego zaproponowania środków służących jego zmniejszeniu. W odpowiedzi na wezwanie PKP PLK S.A. przyznała, że dla nieruchomości położonych po lewej stronie LK nr 203 ok. km 35+650–36+000 oraz 36+700 do km 36+900,

poziom dźwięku w porze nocy może przekroczyć dopuszczalną wartość 56 dB (por. zał. nr 3.3 do aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.). Stąd też autorzy raportu zaproponowali zastosowanie na tych odcinkach absorberów przyszynowych, zmniejszających emisję hałasu od linii kolejowej (por. str. 534 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.). GDOŚ uwzględnił taką konieczność w niniejszej decyzji (pkt III.1). Natomiast w odniesieniu do budynków położonych ok. km 39+400–39+600 (receptor nr 496) inwestor wyjaśnił, iż po zrealizowaniu inwestycji będą one położone na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu art. 4 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 poz. 697, ze zm.). W takiej sytuacji, zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, ze zm.), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Wyniki obliczeń poziomu hałasu, przedstawione w tabeli 236 (str. 535 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.), wykazały, że dla punktu pomiarowego nr 496 dopuszczalny poziom hałasu wewnątrz budynku nie zostanie przekroczony (por. str. 13-14 zał. nr 1 do pisma z 18 marca 2025 r.).

Zatem z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że po zastosowaniu rozwiązań technicznych redukujących emisję hałasu, nie dojdzie do znaczącego negatywnego wpływu na klimat akustyczny w obrębie sąsiadującej z LK nr 203 zabudowy mieszkaniowej. Modelowanie oddziaływania przebudowywanych linii kolejowych zostało oparte na podstawie prognoz ruchu pociągów na rok 2028 oraz 2038. Modelowanie to jest zgodne z metodykami spełniającymi wymagania zawarte w obowiązujących przepisach prawa: rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87), a także rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 7 września 2021 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji (Dz. U. z 2021 r. poz. 1710, ze zm.). Przeprowadzona analiza propagacji hałasu w otoczeniu przebudowywanych linii kolejowych wykazała, że nie dojdzie do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na obszarze zabudowy mieszkaniowej, w tym również w granicach miejscowości Pinczyn w gminie Zblewo. Ponadto zagadnienia te będą podlegały dodatkowej weryfikacji na etapie analizy porealizacyjnej. Zgodnie z pkt IV.4 niniejszej decyzji, po upływie 1 roku od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonana zostanie analiza porealizacyjna w zakresie hałasu, której celem będzie zweryfikowanie wyników modelowania hałasu przedstawionych w treści raportu. Wyniki tej analizy w razie konieczności mogą stanowić przesłankę do wykonania zabezpieczeń akustycznych w miejscach, w których stwierdzone zostanie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu. W ocenie GDOŚ nie dojdzie zatem do narażenia okolicznych mieszkańców na nadmierny hałas i drgania w związku z planowaną przebudową i eksploatacją LK nr 203.

Nieuprawniony jest zarzut, że budowa przejścia dla pieszych pod torami LK nr 203 w km 36+095, w miejscowości Pinczyn *koliduje z pomnikowymi okazami dwóch drzew z gatunku klon*. Drzewa te nie stanowią pomników przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13), dalej u.o.p. Inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała, że drzewa te stanowią siedliska chronionych gatunków zwierząt, w tym bezkręgowców. Z uwagi na stosunkowo młody wiek tych drzew, nie zdążyły się w nich wykształcić naturalne siedliska w postaci próchnowisk, stanowiących

warunek bytowania pachnicy dębowej. W związku z tym w przypadku tych konkretnych okazów klona jawora wykluczono istnienie warunków niezbędnych do bytowania tego gatunku. Niemniej jednak, kierując się zasadą przezorności, GDOŚ wskazał na konieczność podjęcia działań ograniczających możliwość negatywnego wpływu na gatunki owadów objęte ochroną, których obecności na terenie oddziaływania inwestycji nie można całkowicie wykluczyć. Stąd też, zgodnie z pkt II.12.c, przed przystąpieniem do wycinki drzew, specjalista entomolog z nadzoru przyrodniczego będzie zobowiązany do przeprowadzenia kontroli co do możliwości ich zasiedlenia przez bezkręgowce.

Zgromadzony materiał dowodowy wskazuje, że realizacja inwestycji nie doprowadzi do likwidacji siedlisk podlegających ochronie (w tym mokradeł) ani nie spowoduje negatywnego oddziaływania dla obecnych tam chronionych gatunków roślin i zwierząt. W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono występowania na tym terenie zaskrońca rybołowa (*Natrix tessellata*). Gatunek ten w Polsce ma niepewne pochodzenie i zasięg występowania, a dotychczasowe stwierdzenia tego gada dotyczyły południowej części kraju (B. Zając i in., *Stabilna populacja zaskrońca rybołowa Natrix tessellata na Śląsku Cieszyńskim*, Przegląd Przyrodniczy, XXXIII, 1 (2022), s. 35–48). Stąd też doniesienia co do rzekomej obecności tego gatunku w rzeczywistości mogły odnosić się do zaskrońca zwyczajnego (*Natrix natrix*) – stwierdzanego w zasięgu przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia. W opinii organu odwoławczego obawy dotyczące likwidacji omawianych terenów podmokłych są niezasadne. Zakres planowanych prac w obrębie sołectwa Zblewo obejmuje istniejącą infrastrukturę kolejową. Nie przewiduje się zatem oddziaływania na tereny podmokłe, które mogą stanowić potencjalne siedlisko zaskrońca zwyczajnego. Ponadto w niniejszej decyzji zawarte zostały warunki służące zmniejszeniu wpływu przedsięwzięcia na populacje drobnych kręgowców. W szczególności pkt III.6 zobowiązuje do zachowania wolnej przestrzeni pod podstawą szyny kolejowej, co umożliwi migrację małych zwierząt.

Na str. 4 pisma Sołtysów wsi Pinczyn oraz Zblewo z 8 lutego 2024 r. zarzucono, że: *bulwersującą informacją jest również zakładana przez PKP PLK S.A. możliwość przeniesienia stacji kolejowej w Zblewie w okolice drogi wojewódzkiej 214. Zabytek kultury o wyjątkowym znaczeniu dla naszego regionu w postaci budynku dworca PKP ma zostać wyłączony z użytkowania dla celów kolejowych*. Odnosząc się do tej uwagi GDOŚ wskazuje, że powyższa kwestia wykracza poza zakres niniejszego postępowania. Organy ochrony środowiska nie są uprawnione do ingerowania w sposób zarządzania nieruchomościami kolejowymi przez PKP PLK S.A.

GDOŚ nie podziela również opinii skarżącego, że w postępowaniu pierwszoinstancyjnym doszło do naruszenia przepisów art. 7 w związku z art. 78 ust. 1 k.p.a., art. 8 k.p.a. oraz art. 10 § 1 i 2 k.p.a. w stopniu mającym wpływ na wynik tego postępowania.

Nie sposób zgodzić się z zarzutem, że RDOŚ w Gdańsku naruszył art. 7 w związku z art. 78 ust. 1 k.p.a., poprzez brak dokładnego zbadania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie rozważenia uwag zgłaszanych przez strony (str. 2 odwołania z 12 lipca 2024 r.). Tezie tej przeczy dokumentacja postępowania pierwszoinstancyjnego, z której wynika, że inwestor został pięciokrotnie wezwany do uzupełnienia raportu, w tym w zakresie

odpowiadającym późniejszym uwagom stron postępowania i społeczeństwa, dotyczącym m.in.: hałasu, kumulacji oddziaływań z innymi przedsięwzięciami, wpływu przedsięwzięcia na przyrodę ożywioną. W sytuacji gdy organ pierwszej instancji ocenił, że uzupełniony raport spełnia wymagania określone w art. 66 u.o.o.ś., nie miał obowiązku wzywać do jego kolejnych uzupełnień tylko i wyłącznie z powodu wniesienia dodatkowych uwag przez strony postępowania. Tym bardziej nieuzasadnione są zatem zarzuty naruszenia art. 8 k.p.a., poprzez przeprowadzenie postępowania bez wnikliwej analizy zgłoszonych zarzutów oraz w sposób wykluczający potrzebę uzupełnienia raportu złożonego przez inwestora, oraz art. 10 § 1-2 k.p.a., poprzez zapewnienie jedynie pozornego udziału stron w postępowaniu poprzedzającym wydanie zaskarżonej decyzji i pominięcie zgłoszonych przez nie uwag (str. 2 odwołania z 12 lipca 2024 r.). Tezom tym przeczą ustalenia zawarte na str. 13-66 decyzji z 21 czerwca 2024 r, gdzie RDOŚ w Gdańsku szczegółowo przedstawił przebieg przeprowadzonego postępowania, wskazując, w zakresie których zagadnień wymagane było uzupełnienie raportu. Ponadto organ pierwszej instancji w sposób obszerny odniósł się do uwag stron i społeczeństwa, wskazując, które z nich zostały uwzględnione, a które zostały uznane za bezzasadne.

W pismach zawierających uwagi i wnioski, które wpłynęły w ramach udziału społeczeństwa w postępowaniu, zostały poruszone następujące zagadnienia (oprócz omówionych powyżej uwag [redacted]):

1. wnioski [redacted] w sprawie ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na nieruchomości: dz. ewid. nr: [redacted] obręb Łąg-Lipki, gmina Czersk, oraz dz. ewid. nr [redacted] obręb Łąg, gmina Czersk, dotyczące w szczególności:
   - sprzeciwu wobec likwidacji oczka wodnego położonego w granicach dz. ewid. nr [redacted], obręb Łąg-Lipki, gmina Czersk;
   - zobowiązania inwestora do zabezpieczenia powyższego zbiornika wodnego przed obniżeniem poziomu wody na skutek prowadzenia odwodnień budowlanych;
   - zobowiązania inwestora do zabezpieczenia płazów bytujących w powyższym zbiorniku wodnym przed wkraczaniem na tory LK nr 203;
   - połączenia do wspólnego rozpatrzenia niniejszego postępowania oraz postępowania w sprawie przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linię 201, na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna";
   - zmiany lokalizacji projektowanej łącznicy kolejowej relacji Łąg Południowy – Czarna Woda na lokalizację Szałamaje – Czarna Woda;
   - utwardzenia drogi gruntowej położonej w granicach dz. ewid. nr [redacted] obręb Łąg-Lipki, gmina Czersk;
   - udostępnienia danych źródłowych będących podstawą do modelowania poziomu hałasu i oceny kumulacji oddziaływań akustycznych LK nr 201 i LK nr 203;
   - wykonania ekranów akustycznych służących ochronie zabudowań położonych na dz. ewid. nr [redacted] obręb Łąg-Lipki, gmina Czersk;
   - ograniczenia możliwości prowadzenia prac budowlanych na LK nr 201 i LK nr 203 w porze nocnej;

- wyznaczenia stref ochronnych będących miejscami żerowania bocianów;
- nienadawania rygoru natychmiastowej wykonalności dla decyzji wydanej w niniejszym postępowaniu;

2. wniosek Gminy Zblewo z 6 marca 2023 r. dotyczący zmiany układu odwodnienia dla LK nr 203 w miejscowości Pinczyn;
3. wnioski [redacted] z 28 lipca 2023 r. i [redacted] z 28 listopada 2023 r. o określenie środowiskowych uwarunkowań dotyczących ograniczenia zużycia wody i kruszywa do produkcji betonu;
4. wnioski Gminy Zblewo z 15 lutego 2024 r. dotyczące:
   - budowy wiaduktu kolejowego na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2703G;
   - pozostawienia przejazdów kolejowych na skrzyżowaniach z drogami gminnymi w km 34+353 oraz w km 37+288 LK nr 203;
   - wykonania dodatkowych miejsc postojowych dla samochodów w sąsiedztwie LK nr 203 w miejscowościach Zblewo, Pinczyn, Piesienica, Bytonia;
   - zastosowania rozwiązań ograniczających immisję hałasu;
   - zaprojektowania zabezpieczeń przed wtargnięciem osób na LK nr 203;
   - optymalnej przebudowy istniejącej kanalizacji deszczowej.

Odnosząc się do zasygnalizowanych wyżej kwestii, należy podkreślić, że sprzeciw niektórych osób, wyrażony w stosunku do zaproponowanego kształtu inwestycji nie uprawnia GDOŚ do modyfikacji wariantu preferowanego przez inwestora. Ustalenie zakresu przedsięwzięcia, w tym wariantów jego realizacji, jest uprawnieniem podmiotu występującego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Poza przypadkiem, o którym mowa w art. 81 ust. 1 u.o.o.ś., organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest uprawniony do wskazania wariantu dopuszczonego do realizacji, innego niż wariant proponowany przez wnioskodawcę. Organ ten nie jest również uprawniony do zaprojektowania nowego przebiegu linii kolejowych ani do wprowadzania częściowych modyfikacji w tym zakresie.

Nie mogły zatem zostać uwzględnione uwagi [redacted] dotyczące konieczności połączenia postępowań toczących się w sprawie przebudowy linii kolejowych nr 201 i 203, odmiennego ukształtowania węzła kolejowego łączącego te linie lub obowiązku utwardzenia jednej z dróg dojazdowych. To samo dotyczy postulatów Gminy Zblewo zawartych w pismach z 6 marca 2023 r. oraz z 15 lutego 2024 r. w zakresie sposobu zaprojektowania układu odwodnienia czy budowy dodatkowych miejsc parkingowych. PKP PLK S.A. jest dysponentem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w związku z tym decyduje, w jakim kształcie przedsięwzięcie ma zostać zrealizowane i jakie zaproponuje warianty alternatywne. Nie ma obowiązku analizowania wariantów proponowanych przez inne osoby lub podmioty, jeżeli nie zostało to określone w postanowieniu określającym zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. GDOŚ podkreśla również, że możliwości wariantowania przedsięwzięcia polegającego na przebudowie już istniejących linii kolejowych są mocno ograniczone z uwagi na ustalony już wcześniej przebieg tych linii. W omawianym przypadku zróżnicowanie wariantów polega na tym, że w przeznaczonym do realizacji wariancie nr 2 przewiduje się budowę łącznicy Szałamaje–Łąg (nieobecnej w wariancie nr 1 –

alternatywnym). Wariantowość inwestycji o charakterze liniowym ma odnosić się do całej inwestycji, a nie do każdego kilometra jej przebiegu (por. wyrok WSA w Warszawie z 16 stycznia 2020 r., sygn. akt: IV SA/Wa 3164/18). Zatem nie było konieczności wariantowania każdego z elementów przedsięwzięcia. Natomiast podnoszone przez [redacted] kwestie opłacalności i kosztów poszczególnych wariantów nie podlegają ocenie w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie będzie konieczna likwidacja oczka wodnego położonego na działce nr [redacted], obręb Łąg-Lipki, gmina Czersk. W celu ochrony tego zbiornika, a także w celu ograniczenia ilości wody odprowadzanej w ramach odwodnień budowlanych, inwestor będzie zobowiązany do stosowania rozwiązań ograniczających zasięg leja depresji (pkt II.17). W piśmie z 8 maja 2023 r. PKP PLK S.A. wskazało, że niezbędne będzie wykonanie szczelnej konstrukcji uniemożliwiającej migrację wody gruntowej w kierunku przebudowywanego toru. Tego rodzaju obowiązki nakłada na inwestora niniejsza decyzja.

Nie przewiduje się nadmiernego oddziaływania akustycznego w czasie eksploatacji linii kolejowych na nieruchomości należące do [redacted], co wynika z analiz omówionych na str. 560-562 raportu. W obliczeniach uwzględniono ekran akustyczny zaprojektowany dla przebudowywanej LK nr 201 w sąsiedztwie skrzyżowania z LK nr 203. Budowa ekranów nie jest natomiast konieczna wzdłuż przebudowywanej LK nr 203 na odcinku w km 58+900 – 59+100 ani też od strony nowo budowanej łącznicy Czarna Woda – Łąg Południowy. Natomiast w celu ograniczenia uciążliwości akustycznej na etapie budowy GDOŚ określił w pkt II.6 warunek, zgodnie z którym zakazuje się prowadzenia prac budowlanych w porze nocnej w odległości mniejszej niż 100 m od zabudowy mieszkalnej. Wyjątkiem będą prace wymagające ciągłości prowadzenia ze względów technologicznych, jednak i one muszą być wykonywane pod osłoną tymczasowych ekranów akustycznych. Ponadto inwestor zobowiązany będzie do informowania mieszkańców o zamiarze prowadzenia prac w porze nocnej z tygodniowym wyprzedzeniem.

Odnosząc się do uwagi [redacted], że w ruchu pociągów po łącznicy hałas będzie większy niż na odcinkach prostych (str. 1-2 pisma z 31 stycznia 2024 r.), GDOŚ wyjaśnia, że zagadnienie to zostało wzięte pod uwagę przez inwestora przy projektowaniu omawianego przedsięwzięcia. Jak wskazała PKP PLK S.A. na str. 1-2 pisma z 15 marca 2024 r.: *długoletnie badania prowadzone na potrzeby różnych Zarządców kolei europejskich wykazały, że minimalna wartość promienia łuku kołowego przy której następuje wzrost poziomu generowanego hałasu wynosi 600 m. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w zapisach Standardów Technicznych Inwestora i zostało ujęte w Punkt 9.2.3. Tom I Załącznik ST-T1-A6 Układy Geometryczne Torów. Na łącznicy Czarna Woda – Łąg Południowy minimalna wartość promienia łuku kołowego również wynosi 600 m, co świadczy o tym, że Wykonawca dołożył wszelkich starań, aby już samo rozwiązanie projektowe układu geometrycznego łącznicy ograniczało do minimum poziom generowanego hałasu przez poruszający się po łącznicy pojazd szynowy. Dodatkowo w tym celu łuk kołowy o promieniu 600 m został zaprojektowany w przechyłce 85 mm, dzięki czemu przeciwdziałając sile odśrodkowej ograniczono niezrównoważoną część przyspieszenia odśrodkowego, tym samym ograniczając dodatkowo*

siłę tarcia a w konsekwencji poziom generowanego hałasu. GDOŚ zweryfikował również, że zgodnie z ustaleniami zawartymi na str. 101 aneksu do raportu z 19 sierpnia 2025 r. prędkość maksymalna pociągów na łącznicy Czarna Woda – Łąg Południowy wynosić będzie 100 km/h, czyli mniej niż na sąsiednich odcinkach LK nr 203. Ponadto z zestawienia przedstawionego na str. 545-546 aneksu do raportu z 19 sierpnia 2025 r. wynika, że przewiduje się wykorzystanie łącznicy jedynie przez pociągi towarowe. Z powyższych względów hałas wynikający z ruchu pociągów po łuku łącznicy Czarna Woda – Łąg Południowy będzie mniejszy w stosunku do hałasu w sąsiedztwie LK nr 203.

Nie ma konieczności wyznaczenia strefy ochronnej dla gniazda bociana białego (*Ciconia ciconia*), zlokalizowanego na działce nr [redacted], obręb Łąg-Lipki, gmina Czersk. Gniazdo to znajduje się na słupie energetycznym w odległości około 80 m na wschód od LK nr 201, około 130 m na południe od LK nr 203 oraz około 110 m od projektowanej łącznicy Czarna Woda – Łąg Południowy. Stąd też, ze względu na znaczną odległość przedsięwzięcia, nie dojdzie do negatywnego oddziaływania inwestycji na wskazane miejsce lęgowe. GDOŚ ustalił, że omawiane miejsce lęgowe bociana białego nie było wykorzystywane przez parę lęgową w 2024 r. Potwierdzają to dane terenowe uzyskane w ramach 8. Międzynarodowego Spisu Bociana Białego w Polsce (2024). Jak wynika z ustaleń organu, elementy konstrukcyjne gniazda zlokalizowanego na omawianej działce są w złym stanie, co prawdopodobnie prowadzi do pogorszenia jego funkcji lęgowych i rezygnacji ptaków z jego wykorzystania. Może to tłumaczyć brak zajętości gniazda w sezonie lęgowym 2024 r., a taki status może utrzymywać się również w kolejnych latach. Ponadto za utrzymanie platform lęgowych znajdujących się na słupach energetycznych odpowiada zarządca infrastruktury energetycznej.

Planowana częściowa zmiana zagospodarowania terenu w buforze inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na warunki siedliskowe bociana białego. Pomimo utraty niewielkiej części żerowisk, ptaki będą mogły wykorzystywać pozostałe obszary w sąsiedztwie inwestycji. Rolniczy sposób zagospodarowania terenów w okolicy przedsięwzięcia zapewnia dla nich odpowiednią bazę pokarmową. Co prawda hałas generowany podczas prac budowlanych może czasowo płoszyć ptaki, jednak oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i nieznaczące. Bocian biały wykazuje wysoką tolerancję na antropopresję i wynikające z niej czynniki płoszące. Potencjalnym zagrożeniem dla populacji bociana białego w granicach oddziaływania inwestycji może być natomiast infrastruktura towarzysząca projektowanej linii kolejowej, w szczególności napowietrzne linie energetyczne, ze względu na ryzyko kolizji ptaków z przewodami oraz porażenia prądem elektrycznym. Aby ograniczyć to ryzyko, zobowiązano inwestora do stosowania przewodów izolowanych na odcinkach przebiegających przez teren obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zgodnie z pkt III.4 decyzji. Jednocześnie w warunku tym GDOŚ uwzględnił konieczność stosowania przewodów izolowanych na wszystkich odcinkach planowanych do realizacji jako linia napowietrzna.

Odnosząc się do postulowanej przez [redacted] odmowy nadania rygoru natychmiastowej wykonalności, GDOŚ wskazuje, że możliwość jego nałożenia wynika z art. 108 § 1 zdanie pierwsze k.p.a. Zgodnie z tym przepisem decyzji, od której służy

odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Pismem z 15 marca 2024 r. inwestor zwrócił się o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności *ze względu na wyjątkowo ważny interes strony oraz ze względu na interes społeczny* (str. 1). PKP PLK S.A. wskazała m.in. na następujące przesłanki (str. 3-4 pisma z 15 marca 2024 r.):

- dzięki realizacji projektu wzrośnie bezpieczeństwo na linii oraz zmniejszony zostanie negatywny wpływ transportu kolejowego i kołowego na środowisko;
- inwestycja jest jedną ze strategicznych, nie tylko w kontekście regionu, ale również całego kraju;
- projekt służy realizacji celów i zasad polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej;
- wykonanie planowanych prac będzie miało wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzi, m.in. poprzez modernizację obiektów inżynieryjnych.

Zdaniem organu odwoławczego zasadne było nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r., ze względu na interes społeczny rozumiany jako realizacja inwestycji celu publicznego, zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145), w którym wskazano cele publiczne istotne z punktu widzenia interesu społecznego. Wśród celów tych wymienione zostały m.in. wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie – pkt 1a tego przepisu. Jak podkreślił WSA w Warszawie w wyroku z 7 marca 2007 r., sygn. akt: IV SA/Wa 2037/06: *Pojęcie celu publicznego, oznacza cel dotyczący ogółu ludzi, służący ogółowi, przeznaczony (dostępny) dla wszystkich*. Zatem niniejsza inwestycja mieści się w granicach interesu społecznego.

W ocenie GDOŚ za nadaniem rygoru decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r. przemawia konieczność ochrony życia i zdrowia ludzi, o której mowa w art. 108 ust. 1 k.p.a. Niedostateczny – jak wskazał inwestor – stan techniczny obiektów inżynieryjnych stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i kolejowego. Niezbędna jest zatem ich niezwłoczna modernizacja. Istotne jest również zlikwidowanie niestrzeżonych przejazdów kolejowych i zastąpienie ich skrzyżowaniami bezkolizyjnymi lub ich modernizacja poprzez montaż samoczynnej sygnalizacji przejazdowej oraz rogatek lub półrogatek. Działania te zwiększą bezpieczeństwo ludzi w stosunku do stanu obecnego.

Ponadto zgodnie z załącznikiem nr I (mapy 6.2 i 6.3) do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 1679 z 28.6.2024, str. 1), dalej rozporządzenie 2024/1679, linia kolejowa nr 203 na odcinku Łąg Południowy–Tczew, który będzie przebudowywany w ramach realizacji omawianego przedsięwzięcia, należy do sieci kompleksowej towarowych oraz pasażerskich linii kolejowych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (tzw. sieci

TEN-T). Jak wynika z preambuły do rozporządzenia 2024/1679, rozwój sieci kolejowej w ramach sieci TEN-T ma kluczowe znaczenie dla redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu. Omawiane przedsięwzięcie wpisuje się w ten cel, ponieważ jego realizacja przyczyni się do elektryfikacji oraz zwiększenia płynności ruchu pociągów na przebudowywanych liniach kolejowych. Będzie to skutkować ograniczeniem zużycia paliw kopalnych w transporcie lądowym, a w konsekwencji również ograniczeniem ładunku emitowanych gazów cieplarnianych.

Omawiane przedsięwzięcie jest dużym, skomplikowanym i czasochłonnym zamierzeniem inwestycyjnym, którego realizacja musi zostać poprzedzona szeregiem działań technicznych, organizacyjnych i prawnych. Konieczne jest przygotowanie procesu przebudowy linii kolejowych i zabezpieczenie możliwości jego realizacji. Działania te obejmują m.in.: procedury przetargowe wyboru wykonawców, projektowanie i dokumentowanie geologiczne czy opracowanie projektu budowlanego. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest decyzją inicjującą proces inwestycyjny, która poprzedza szereg innych decyzji administracyjnych, zarówno dla niniejszej inwestycji, jak i przedsięwzięć z nią powiązanych. Możliwość posługiwania się tą decyzją w celu przeprowadzenia kolejnych postępowań administracyjnych jest zatem istotna dla całego procesu inwestycyjnego. Z tego też względu ocenianej decyzji zasadnie został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, aby możliwe było rozpoczęcie postępowań administracyjnych zmierzających do wydania kolejnych zezwoleń inwestycyjnych.

[redacted] i [redacted] złożyli wnioski o nałożenie na inwestora obowiązku zastosowania technologii ograniczającej zużycie wody do produkcji betonu wykorzystywanego przy realizacji przedsięwzięcia. GDOŚ nie przychyla się do powyższych uwag. Organy ochrony środowiska nie są bowiem właściwe do zobowiązania inwestora do zastosowania konkretnych rozwiązań co do produkcji materiałów budowlanych. Wnioskodawcy nie przedłożyli również żadnego dowodu, np. publikacji naukowej, ekspertyzy, wyników badań, które świadczyłyby o zasadności nałożenia takiego obowiązku. Ponadto realizacja niniejszej inwestycji nie wiąże się ze znaczącym zużyciem wody do produkcji betonu. Głównymi materiałami służącymi do wykonania nasypów kolejowych są bowiem masy ziemne oraz tłuczeń torowy, służące do uformowania nasypów kolejowych (o czym świadczą ustalenia przedstawione na str. 528 raportu).

Gmina Zblewo w piśmie z 15 lutego 2024 r. wskazała na konieczność zobowiązania inwestora do obniżenia poziomu hałasu w obszarach zabudowanych w sąsiedztwie LK nr 203. W odniesieniu do obszaru gminy Zblewo wyniki analiz akustycznych wykazały, że dla nieruchomości położonych po lewej stronie LK nr 203 ok. km 35+650–36+000 oraz 36+700 do km 36+900 poziom dźwięku w porze nocy może przekroczyć dopuszczalną wartość 56 dB (por. zał. nr 3.2 i 3.3 do aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.). Stąd też autorzy raportu zaproponowali zastosowanie na tych odcinkach absorberów przyszynowych, zmniejszających emisję hałasu od linii kolejowej (por. str. 534 aneksu do raportu z 13 marca 2025 r.).

Podniesiona przez Gminę Zblewo konieczność zabezpieczania torowiska przed „przypadkowymi wtargnięciami" ludzi nie jest zagadnieniem analizowanym w ramach oceny

oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jak słusznie wskazał inwestor w piśmie z 15 marca 2024 r., nie należy definiować wtargnięcia jako przypadkowe, jeśli osoba wchodząca na teren kolejowy w miejscach do tego niewyznaczonych będzie musiała wcześniej pokonać rów odwodnieniowy lub nasyp kolejowy. Osoby poruszające się w sąsiedztwie projektowanej LK nr 203 mają obowiązek przestrzegać przepisów prawa, a wkraczanie na czynną linię kolejową w miejscach do tego niewyznaczonych stanowi wykroczenie podlegające karze grzywny – art. 65 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697).

[redacted] wniósł o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości i przekazanie sprawy organowi pierwszej instancji do ponownego rozpatrzenia. W ocenie GDOŚ w przedmiotowej sprawie nie zachodzą jednak okoliczności, o których mowa w art. 138 § 2 k.p.a. Nie budzi wątpliwości, że decyzja kasacyjna, o której mowa w przywołanym przepisie, stanowi rozstrzygnięcie o charakterze wyjątkowym, a organ odwoławczy powinien dążyć do wydania decyzji rozstrzygającej sprawę co do jej istoty. W tym zakresie GDOŚ podziela konkluzję zawartą w wyroku WSA w Warszawie z 5 lipca 2016 r., sygn. akt: VII SA/Wa 916/16, w którym Sąd wskazał, że: *organ odwoławczy może powołać się na przepis art. 138 § 2 k.p.a. tylko wówczas, gdy wykaże, że przeprowadzenie dodatkowego postępowania wyjaśniającego w granicach art. 136 k.p.a. nie jest wystarczające do rozstrzygnięcia sprawy. W sytuacji bowiem, gdy przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego, przewidzianego w art. 136 k.p.a., umożliwia temu organowi prawidłowe załatwienie sprawy, podjęcie przez organ odwoławczy decyzji kasacyjnej z tym uzasadnieniem, że rozstrzygnięcie sprawy wymaga uprzedniego przeprowadzenia postępowania w całości lub znacznej części jest równoznaczne z naruszeniem obu tych przepisów*. W przedmiotowej sprawie uzasadnione było przeprowadzenie dodatkowego postępowania dowodowego, o którym mowa w art. 136 § 1 k.p.a. Uzyskane informacje pozwoliły na przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 138 § 1 pkt 2 k.p.a. organ odwoławczy może uchylić zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzec co do istoty sprawy albo uchylając tę decyzję – umorzyć postępowanie pierwszej instancji w całości albo w części. Uchylenie decyzji w oparciu o art. 138 § 1 pkt 2 *ab initio* k.p.a. będzie miało miejsce wówczas, gdy w wyniku ponownego rozpoznania sprawy rozstrzygnięcie merytoryczne organu odwoławczego jest niezgodne z rozstrzygnięciem organu pierwszej instancji. Organ administracji, wydając w postępowaniu odwoławczym decyzję uchylającą zaskarżoną decyzję i orzekając co do istoty sprawy, zajmuje stanowisko, że rozstrzygnięcie organu pierwszej instancji jest w tym zakresie nieprawidłowe z uwagi na niezgodność z przepisami prawa lub z punktu widzenia celowości podjętego rozstrzygnięcia. Z sytuacją taką mamy do czynienia w odniesieniu do punktów: I.1, I.2, I.3, II, i III decyzji RDOŚ w Gdańsku z 21 czerwca 2024 r.

Zgodnie z kolei z art. 138 § 1 pkt 1 k.p.a. organ odwoławczy może utrzymać w mocy zaskarżoną decyzję. Będzie to miało miejsce wówczas, gdy w wyniku ponownego rozpoznania sprawy rozstrzygnięcie organu odwoławczego jest zgodne z rozstrzygnięciem organu

pierwszej instancji zawartym w zaskarżonej decyzji. Organ administracji, wydając w postępowaniu odwoławczym decyzję utrzymującą w mocy zaskarżoną decyzję, zajmuje stanowisko, że rozstrzygnięcie organu pierwszej instancji jest prawidłowe, zarówno co do zgodności z prawem, jak i co do istoty. W ocenie GDOŚ w pozostałej części zaskarżona decyzja jest prawidłowa i nie narusza przepisów prawa w stopniu uzasadniającym jej uchylenie.

Wobec powyższego GDOŚ orzekł, jak w sentencji.

Pouczenie

- niniejsza decyzja jest ostateczna w administracyjnym toku instancji. Na decyzję, zgodnie z art. 50 oraz art. 52 § 1 i 2 w związku z art. 3 § 2 pkt 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2026 r. poz. 143, ze zm.), dalej p.p.s.a., służy skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie;
- zgodnie z art. 54 § 1 oraz art. 53 § 1 p.p.s.a. skargę należy wnieść, za pośrednictwem GDOŚ, w terminie trzydziestu dni od dnia otrzymania decyzji;
- skarżący, zgodnie z art. 230 p.p.s.a. w związku z § 2 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 535), obowiązany jest do uiszczenia wpisu od skargi w kwocie 200 zł. Skarżący, co wynika z art. 239 p.p.s.a., może być zwolniony z obowiązku uiszczenia kosztów sądowych;
- skarżącemu, zgodnie z art. 243 p.p.s.a., może być przyznane, na jego wniosek, prawo pomocy. Wniosek ten wolny jest od opłat sądowych;
- skargę w formie elektronicznej należy wnieść na adres ePUAP: /gdosgovpl/SkrytkaESP, natomiast w formie papierowej – na adres siedziby Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska: Al. Jerozolimskie 136, 02-305 Warszawa.

Piotr Otawski
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
/ – podpisany cyfrowo – /

Otrzymują:

1. [redacted] – pełnomocnik PKP PLK S.A., adres do e-Doręczeń: AE:PL-77314-51559-GDFIB-23
2. [redacted]
3. pozostałe strony postępowania na podstawie art. 49 § 1 k.p.a. w związku z art. 74 ust. 3 u.o.o.ś. oraz art. 15 ust. 1 u.z.u.o.o.ś.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku