



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 16 września 2025 r.

WOO.420.4.2023.ADS.48

DECYZJA nr 9/2025

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 1 pkt 88 lit. c) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15 lutego 2023 r., znak: IRETS2.452.38.2021.MZ.9 IPS-00868-I, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, reprezentowanych przez Pełnomocnika – Pana , Z-cę Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla wariantu najkorzystniejszego dla środowiska W2 przedsięwzięcia pn.: **„Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Grudziądz - Granica Województwa”**, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załączniku graficznym nr 2 do niniejszej decyzji
- II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:
 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Zadanie realizowane będzie w całości na terenie województwa kujawsko – pomorskiego, w powiatach grudziądzkim oraz Miasto Grudziądz, na terenach gmin: Grudziądz, Miasto Grudziądz oraz Rogóźno.

Inwestycja swoim zakresem obejmuje linię kolejową nr 207 od km 57+974 do km 76+568; wraz z leżącymi na niej posterunkami: stacja Grudziądz, stacja Grudziądz Owczarki, stacja Rogóźno Pomorskie.

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

- 2.1. Teren budowy, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, zraszać wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

- 2.2. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

- 2.3. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.

- 2.4. Podczas budowy, w miarę możliwości, używać sprzęt i urządzenia w osłonach dźwiękoszczelnych.

- 2.5. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu, poza zasięgiem rzutu koron drzew.

- 2.6. Zaplecza budowy zlokalizować poza: obszarami podmokłymi, dolinami rzek, terenami chronionymi akustycznie.

- 2.7. Bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego, w celu zapobieżenia przenikania zanieczyszczeń do gruntu i wód, zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości

oraz rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.

- 2.8. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny, który magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią i przekazywać uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.
- 2.9. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód, np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, a w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych, np. poprzez zabezpieczenie folią.
- 2.10. Rozbiórkę budynków kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia oraz obiektów mostowych i przepustów poprzedzić kontrolą ornitologiczną i chiropterologiczną. W przypadku stwierdzenia aktywnych lęgów ptaków i/lub obecności chronionych gatunków zwierząt, w porozumieniu ze specjalistą przyrodnikiem umożliwić im swobodne opuszczenie zajmowanego miejsca oraz dokończenie lęgów.
- 2.11. Wycinkę zadrzewień kolidujących z realizacją planowanego zamierzenia ograniczyć do niezbędnego minimum oraz prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Wykonanie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest wyłącznie możliwe pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, nie przeprowadzać wycinki, do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 2.12. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
- a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
 - d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych

drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac.
Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,

- 2.13. Na etapie realizacji inwestycji, oznakować tabliczkami i wygrodzić trwałym, widocznym oznakowaniem (wzdłuż granic siedliska) płaty siedlisk przyrodniczych znajdujących się w strefie oddziaływania zamierzenia, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Siedlisko	Kilometraż linii kolejowej	Strona P/L
91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	65+270 – 65+340	P
91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	65+720 – 66+560	L
91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	66+490 – 66+750	P
91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	66+990 – 67+160	L
91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	66+840 – 67+200	P
9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	67+170 – 67+210	L
9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	74+730 – 75+300; 75+300 – 76+500	L
6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>)	71+740 – 72+200	P

Siedlisko	Kilometraż linii kolejowej	Strona P/L
9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	75+060 – 75+440; 75+450 – 75+530	P
9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	75+505 – 75+605	P
6120 ciepłolubne śródładowe murawy napiaskowe (<i>Koelerion glaucae</i>)	62+150 – 62+260	L

2.14. Ograniczyć naruszenie siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej do niezbędnego minimum, tj.

- w przypadku siedliska 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) do maksymalnie 0,018 ha,
- w przypadku siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe) do maksymalnie 0,228 ha,
- w przypadku siedliska 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) do maksymalnie 0,005 ha.

2.15. Na etapie realizacji inwestycji, oznakować tabliczkami i wygrodzić trwałym, widocznym oznakowaniem (wzdłuż granic stanowiska) stanowiska chronionych gatunków roślin, znajdujących się w strefie oddziaływania przedsięwzięcia, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Nazwa gatunku	Kilometraż linii kolejowej	Strona P/L
Kocanki piaskowe	63+160	P
	63+180	P
	63+230	P
	72+570	P
	72+620	P
Widłoząb kędzierzawy	63+000	P
Rokietnik pospolity	63+410	L
Widłoząb kędzierzawy	63+420	L

- 2.16. W przypadku kolizji stanowiska gatunku chronionego – wawrzynka wilczełyko *Daphne mezereum* zlokalizowanego w km 75+380 przedmiotowej linii kolejowej (strona prawa), zapewnić przeniesienie (przesadzenie) okazów gatunków w inne siedliska, zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji oraz spełniające wymagania ekologiczne ww. gatunku. Prace związane z przesadzeniem okazów gatunku wykonać po okresie jego kwitnienia oraz poza okresem spoczynku (zimowania), pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym.
- 2.17. Istniejące mrowiska mrówek z grupy *Formica rufa* zabezpieczyć przed uszkodzeniem i zniszczeniem, np. poprzez zastosowanie wygradzeń z żerdzi drewnianych, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Nazwa gatunku	Kilometraż linii kolejowej	Strona P/L
Mrówki z grupy <i>Formica rufa</i>	62+480	P
	62+800	L
	62+890	L
	62+860	L

- 2.18. W przypadku wystąpienia na etapie realizacji inwestycji zagrożenia zniszczenia lub naruszenia mrowisk chronionych mrówek (*Formica sp.*), przenieść je (wraz z zasiedlającymi je koloniami gatunku) w inną lokalizację, w miejsce niekolidujące z przedsięwzięciem, stosując się do poniższych wskazań:
- przemieszczenia mrowiska dokonać w terminie od marca do września, przy temperaturze powietrza w ciągu dnia nie niższej niż 10°C, a szczegółowy termin uzgodnić ze specjalistą przyrodnikiem (entomologiem). Przemieszczenie przeprowadzić w godzinach porannych, kiedy większość mrówek znajduje się w obrębie mrowiska,
 - przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowisk wybrać miejsce spełniające wymagania ekologiczne gatunku,
 - ww. mrowiska (wraz z osobnikami mrówek) przenieść w lokalizację niepowodującą kolizji z planowaną inwestycją, a szczegółową lokalizację ustalić ze specjalistą przyrodnikiem (entomologiem),
 - w wybranej lokalizacji, przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowiska, przygotować miejsce na nowe mrowiska poprzez wybór częściowo rozłożonego pnia, pozostałego po ścięciu drzewa oraz, w razie konieczności, jego oczyszczenie z porastającej roślinności i gałęzi. Ściółkę wokół niego usunąć do poziomu gleby mineralnej w promieniu nie mniejszym niż 20 cm i nie większym niż 40 cm od pnia. Na wierzchniej stronie przedmiotowego pnia ułożyć drobne gałązki

- o długości od 5 cm do 25 cm, dobierając ich ilość w uzgodnieniu z ww. specjalistą,
- e) w przypadku, kiedy nowa lokalizacja nie obejmuje pnia, odgarnąć z ziemi ściółkę na powierzchni około 1 x 1 m, w centralnej części płata wykopać dół na głębokość około 30 cm, na jego dnie umieścić fragmenty rozkładającego się drewna z pni drzew, a na wierzch ułożyć świeże gałęzie sosnowe z igliwem,
 - f) przemieszczenie mrowisk rozpocząć od zebrania (np. za pomocą gałęzi drzewa iglastego) najaktywniejszych mrówek (widocznych na powierzchni mrowiska), które umieścić należy w osobnym pojemniku,
 - g) pobieranie substratu z mrówkami do przemieszczenia rozpocząć od części środkowej mrowiska, zaczynając od pokładów jajowych. Następnie wybrać możliwie maksymalną ilość substratu (wraz z mrówkami), przy czym przemieszczeniem objąć nie mniej niż 75% objętości nadziemnej części mrowiska,
 - h) w pierwszej kolejności, w nowotworzonym mrowisku umieścić substrat pobrany z wewnętrznej części niszczonego kopca, a następnie podsypać to częścią zewnętrzną likwidowanego kopca,
 - i) przemieszczeniem objąć królową, celem zapewnienia trwałości przemieszczonych kolonii mrówek,
 - j) pojemniki z substratem oraz osobnikami mrówek do czasu przemieszczenia przechowywać w miejscu zacienionym. Pobrany substrat oraz mrówki umieścić w szczelnych pojemnikach lub workach. Niezwłocznie po zakończeniu prac związanych z pobieraniem substratu z mrówkami, przenieść je na nowe miejsce. Nie dopuszcza się mieszania substratu i osobników pochodzących z różnych kolonii,
 - k) po zakończeniu przemieszczenia, nowe mrowisko przykryć gałęzią drzewa iglastego (świerka, jałowca lub sosny) celem ograniczenia nasłonecznienia i ewentualnego wysychania postaci preimaginalnych mrówek. Powyższą gałąź usunąć nie wcześniej niż po 24 godzinach od zakończenia przemieszczenia i nie później niż po 72 godzinach od zakończenia przemieszczenia,
 - l) powyższe czynności realizować przez specjalistę przyrodnika – entomologa lub pod jego bezpośrednim nadzorem.

- 2.19. Pnie drzew będące siedliskiem chronionych porostów (np. pawężnica psia, odnożyca jesionowa) pozostawić w pobliżu miejsca wycinki do naturalnego rozkładu.
- 2.20. Prace w sąsiedztwie pomników przyrody zlokalizowanych w strefie oddziaływania przedsięwzięcia prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w sposób wykluczający naruszenie lub zniszczenie pomnika przyrody, w szczególności poprzez:
- a) wygrodzenie systemu korzeniowego o minimalnej powierzchni odpowiadającej strefie rzutu korony drzewa,
 - b) zastosowanie ogrodzenia o minimalnej wysokości 1,5 m,
 - c) czytelne oznaczenie ww. obszaru tabliczką informacyjną.
- 2.21. Odhumusowanie terenu inwestycji rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed zajęciem terenu przez specjalistę przyrodnika braku aktywnych lęgów ptaków oraz rozrodu zwierząt na terenie inwestycji.
- 2.22. Masy ziemi pochodzące ze zdjęcia wierzchniej warstwy gruntu zdeponować, a następnie wykorzystać przy niwelowaniu wierzchniej warstwy wykopów, celem szybszego odtworzenia zniszczonej szaty roślinnej.
- 2.23. Zdjętą warstwę roślinności i humusu, zawierającą gatunki obce i inwazyjne (np. nawłóć późna i kanadyjska, łubin trwały, czeremcha późna, szczaw omszony, niecierpek drobnokwiatkowy) zebrać i zutylizować w celu minimalizacji rozprzestrzeniania się tych gatunków. Nie wykorzystywać ponownie humusu zawierającego fragmenty (kłącza, bulwy, nasiona) roślin inwazyjnych.
- 2.24. Każdorazowo przed rozpoczęciem prac związanych ze zniszczeniem roślinności i zdjęciem wierzchniej warstwy gruntu, przeprowadzić kontrolę występowania gatunków chronionych (np. winniczka, herpetofauna). Kontrole prowadzić przez nadzór przyrodniczy, w miarę możliwości bezpośrednio przed rozpoczęciem ww. robót. Stwierdzone osobniki odłowić i przenieść poza obszar prowadzonych robót.
- 2.25. Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Ponadto, zabezpieczyć skarpy

poprzez ich łagodzenie, a w przypadku braku takiej możliwości, zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.

2.26. Na etapie realizacji inwestycji, wprowadzić tymczasowe wygradzenia zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:

- a) wygradzenie wzdłuż granic przedsięwzięcia od strony siedlisk płazów zinwentaryzowanych w wyniku kontroli terenowych, w szczególności na odcinkach km ok. 61+800 - 61+ 900 strona lewa, 65+180 - 65+250 strona prawa, 65+270 - 65+500 strona lewa, 69+920 - 69+980 strona lewa, 72+250 - 73+000 strona prawa, 73+350 - 73+650 strona prawa,
- b) płotki wykonać z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm,
- c) wysokość co najmniej 40 cm części nadziemnej,
- d) szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,
- e) zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygradzenia,
- f) przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w stronę przeciwną do obszaru prowadzenia prac, pod kątem 45-90°, zalecana długość daszka to 10 cm,
- g) na końcach wygradzeń wykonać tzw. zawrotki uniemożliwiające płazom ich ominięcie,
- h) wszelkie prace w obrębie siedlisk płazów prowadzić pod nadzorem herpetologicznym, w razie konieczności wygradzić dodatkowe odcinki zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów,
- i) po zrealizowaniu inwestycji, wygradzenia zdemontować,
- j) dokładną lokalizację wygradzenia i sposób wykonania uzgodnić ze specjalistą herpetologiem.

2.27. Prace budowlane w obrębie cieków: Rów Hermana (km ok. 58+000), Kanał Trynka (km ok. 63+700), Osa (km ok. 64+500) oraz Pręcza (km ok. 65+000, 65+300, 66+550, 69+050, 71+400, 71+700, 71+950), stanowiących siedlisko chronionych gatunków ryb (kozy i piskorza) prowadzić poza okresem rozrodu tych gatunków, przypadającym w okresie od 1 marca do 31 lipca.

2.28. Prace w obrębie cieków (w tym rzek) prowadzić w sposób zapewniający:

- a) zabezpieczenie cieków (w tym rzek) oraz rowów melioracyjnych przed zanieczyszczeniem lub zmacnieniem, np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem, pontonu stalowego zabezpieczającego na czas prac rozbiórkowych,
 - b) ograniczenie usuwania roślinności do minimum koniecznego dla udrożnienia przepływu w ww. ciekach,
 - c) zachowanie przepływu biologicznego wody, umożliwiającego swobodne przemieszczania się zwierząt wodnych.
- 2.29. Do umocnień dna i brzegów cieków stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir). Nie stosować płyt ażurowych ani koszy kamiennych (gabionów).
- 2.30. Projektowane odwodnienie powierzchniowe wykonać w postaci rowów trawiastych lub kanalizacji szczelnej z wykorzystaniem płytek korytek o nachyleniu skarp bocznych nie większym niż 1:1,5.
- 2.31. Studzienki, kolektory, syfony itp. na ciągach drenarskich zabezpieczyć przed dostawaniem się do nich płazów i gadów, np. przez zastosowanie szczelnych pokryw.
- 2.32. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:
- a) zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia,
 - b) systematycznie oczyszczać przepusty,
 - c) do czyszczenia torowiska stosować biodegradowalne środki ochrony roślin,
 - d) wody opadowe z drogi dojazdowej usytuowanej wzdłuż placu ładunkowego na stacji Grudziądz Owczarki odprowadzać do rzeki Osy poprzez urządzenia podczyszczające: osadnik i separator.
- 2.33. Prace w sąsiedztwie strefy ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania bociana czarnego zlokalizowanej ok. km 75+500 – 76+600 linii kolejowej nr 207 prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w sposób wykluczający możliwość jej naruszenia. Prace budowlane w sąsiedztwie ww. strefy prowadzić poza okresem ochrony okresowej gatunku, który trwa od 15 marca do 31 sierpnia.
- 2.34. Oświetlenie terenu inwestycji ograniczyć do niezbędnego minimum oraz wykonać z wykorzystaniem źródła światła o niskiej emisji promieniowania UV (np. LED) oraz lampami skierowanymi w dół.

- 2.35. W przypadku realizacji robót w okresie aktywności nietoperzy (od 1 kwietnia do 31 października) do oświetlenia terenu budowy stosować wyłącznie oświetlenie kierunkowe (niepowodujące rozpraszania światła poza miejsce i zasięg prowadzonych aktualnie prac) oraz preferować zastosowanie niskoemisyjnych pod względem promieniowania UV źródeł światła (np. typu LED).
- 2.36. Prace w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Jamy” oraz użytku ekologicznego nr rej. według Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody (CRFOP) PL.ZIPOP.1393.UE.0406052.672 prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w sposób wykluczający możliwość ich zniszczenia lub naruszenia. Ponadto, zastosować wygradzenia, np. z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej, które zlokalizować od strony inwestycji, nie naruszając granic ww. form ochrony przyrody.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29 . Należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:
- 3.1. Prace budowlane związane z remontem i przebudową niżej wymienionych obiektów inżynierskich wykonać w sposób umożliwiający ich wykorzystanie jako przejścia dla zwierząt, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Obiekt	Parametry obiektu
Most blachownicowy w km ok. 63+732	Światło poziome ok. 6,4 m, światło pionowe ok. 1,41 m, jednostronna półka gruntowa o szerokości minimum 1,5 m.
Most kratownicowy w km ok. 64+521	Światło pionowe ok. 4,5 m Światło poziome ~38,2 obustronne półki gruntowe o minimalnej szerokości 10 m.
Most blachownicowy w km ok. 64+790	Światło poziome 17 m, światło pionowe ok. 1,96 m, obustronne półki gruntowe o minimalnej szerokości 8 m.
Most blachownicowy w km ok. 65+269	Światło poziome 4 m, światło pionowe ok. 2 m, obustronne półki gruntowe o szerokości ok. 1 m.

- 3.2. Pozostałe obiekty inżynierskie wykonać zgodnie z poniższym zestawieniem:

Obiekt	Parametry obiektu
Przepust ramowy / rurowy w km ok. 59+441	Światło pionowe ~ 1,8/ 0,8 m Światło poziome ~1,5/ 0,8 m
Przepust rurowy w km ok. 61+199	Średnica ~3 x 1 m
Przepust ramowy ok. km 61+867	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust ramowy ok. km 65+418	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust rurowy ok. km 65+859	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust rurowy ok. km 66+270	Średnica ~ 1 m
Przepust sklepiiony ok. km 66+531	Światło pionowe ~2,7 m Światło poziome ~3 m
Przepust ramowy ok. km 67+031	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust ramowy ok. km 67+631	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust ramowy ok. km 68+165	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust ramowy ok. km 68+506	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~2,35 m
Przepust rurowy ok. km 69+012	Światło pionowe ~1,77 m Światło poziome ~2,35 m
Przepust rurowy ok. km 69+557	Średnica ~ 1 m
Przepust rurowy ok. km 69+745	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust płytowy ok. km 70+520	Światło pionowe ~ 0,65/0,8 m Światło poziome ~0,65/0,8 m
Przepust ramowy ok. km 70+920	Światło pionowe ~1 m Światło poziome ~1 m
Przepust rurowy ok. km 71+369	Średnica ~ 1,82 m
Przepust ramowy ok. km 71+665	Światło pionowe ~1,5 m Światło poziome ~1,5 m

Obiekt	Parametry obiektu
Przepust rurowy ok. km 71+936	Średnica ~ 1,82 m
Przepust płytowy ok. km 72+918	Światło pionowe ~ 1,2 m Światło poziome ~0,67 m
Przepust płytowy ok. km 73+510	Światło pionowe ~ 1 m Światło poziome ~0,65 m
Przepust rurowy ok. km 74+177	Średnica ~ 1 m
Przepust rurowy ok. km 76+064	Średnica ~ 1 m

3.3. Na etapie funkcjonowania pozostawić minimum 5-centymetrową szczelinę pomiędzy podstawą szyny a podsypką, celem zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt.

3.4. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować ekran akustyczny, w lokalizacji i o parametrach zgodnych z poniższą tabelą (ekran położony będzie wzdłuż projektowanej drogi wewnętrznej od km 0+012 do km 0+481. Lokalizacja względem istniejącego kilometrażu linii kolejowej nr 207: od km 63+782 do km 64+246):

Nazwa ekranu	Wysokość [m]	Długość [m]	Pochłanianie akustyczne $DL_{\alpha, NRD}$ ¹⁾	Izolacyjność akustyczna DL_R ²⁾	Uwagi
E	3,5	470	> 8 dB	>22 dB	pochłaniający od strony placu

¹⁾ wymagana pochłanianie akustyczne zgodnie z PN-EN 1793-1:2017-05,

²⁾ wymagana izolacyjność akustyczna ekranów zgodnie z PN-EN 1793-2:2018-08.

3.5. W planowanym do wprowadzenia ekranie akustycznym nie stosować powierzchni przezroczystych.

4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie linii kolejowych nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), zatem nie określę wymagań w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

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

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

III. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

1. W ramach kompensacji za utracone w wyniku wycinki drzew potencjalne siedliska gatunków chronionych, zapewnić montaż 30 skrzynek lęgowych typu A, 20 skrzynek lęgowych typu A1, 20 skrzynek lęgowych typu B oraz 20 skrzynek lęgowych typu D.
2. Skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać, zawiesić i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, zgodnie z poniższymi warunkami:
 - a) skrzynki lęgowe dla ptaków muszą mieć otwierane przednie ścianki lub daszki, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - b) drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach, muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
 - c) drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
 - d) skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - e) montaż skrzynek i schronów w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
 - f) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki: 27 cm, wysokość tylnej ścianki: 30 cm, wewnętrzny wymiar dna: 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
 - g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki: 27 cm, wysokość tylnej ścianki: 30 cm, wewnętrzny wymiar dna: 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,
 - h) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki: 38 cm, wysokość tylnej ścianki: 40 cm, wewnętrzny wymiar dna: 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony

na wysokości 24-26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm,

- i) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu D przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna: 17 x 17 cm, głębokość od wlotu do dna od wewnątrz: 27 cm, średnica otworu wlotowego: 85 mm,
- j) szczegółową lokalizację ww. skrzynek dla ptaków ustalić z nadzorem przyrodniczym oraz Nadleśnictwem Jamy, uwzględniając ekologię gatunków ptaków.

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

- a) czyszczenie zamontowanych skrzynek - nie rzadziej niż co 2 lata w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego,
- b) utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki.

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

1. Prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym z zakresu botaniki, entomologii, herpetologii, ornitologii, teriologii oraz chiropterologii, do zadań którego będą należały w szczególności:

- a) kontrola wdrażania działań związanych z minimalizacją oddziaływania na środowisko przyrodnicze na etapie budowy,
- b) kontrola drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione,
- c) kontrola terenu i postępowania z roślinami chronionymi i inwazyjnymi, a także prac przy siedliskach przyrodniczych - weryfikacja granic siedlisk przyrodniczych i ich oznakowanie,
- d) monitorowanie prac na terenach objętych formami ochrony przyrody, oraz w sąsiedztwie strefy ochrony bociana czarnego,
- e) kontrola prac w obrębie siedlisk płazów, ustalanie lokalizacji wygrodzeń herpetologicznych,
- f) kontrola prac w obrębie cieków celem zachowania niezakłóconego przepływu wody oraz zabezpieczenia przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód;
- g) kontrola poprawności wykonania zabezpieczenia drzew i krzewów

przed uszkodzeniem,

- h) koordynacja i nadzór nad poprawnością wyznaczania miejsc związanych z lokalizacją placów budowy oraz zaplecza materiałów budowlanych,
- i) weryfikacja stanowisk i bieżąca kontrola występowania chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt na obszarze inwestycji,
- j) podejmowanie działań zaradczych w dodatkowym zakresie, w celu przeciwdziałania zagrożeniom i zniszczeniom siedlisk i gatunków,
- k) w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla chronionych gatunków i ich siedlisk, wstrzymywanie prac i określanie dodatkowych działań związanych z ich ochroną i zabezpieczeniem, w tym również przesiedleniem,
- l) w przypadku stwierdzenia występowania przemieszczeń płazów, wyznaczenie odcinków do postawienia tymczasowych płotków herpetologicznych zabezpieczających teren budowy,
- m) bieżąca, codzienna kontrola ogrodzeń i płotków, a także wykopów i kolein w poszukiwaniu uwięzionych zwierząt, ich wychwytywanie i przemieszczanie na bezpieczny teren.

V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.

VII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji linii kolejowej, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej stanowiącej załącznik nr 4 do ujednoliconego raportu w następujący sposób:

Lp.	Punkt z analizy akustycznej	Km
1	P16	61+013 (strona prawa)
2	P34a	63+754 (strona lewa)
3	P35a	63+803 (strona prawa)

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki wraz z analizą przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej i ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 15 lutego 2023 r., znak: IRETS2.452.38.2021.MZ.9 IPS-00868-I PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, reprezentowane przez Pełnomocnika – Pana _____, Z-cę Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Gdańsku, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Grudziądz - Granica Województwa”, realizowanego, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do niniejszej decyzji.

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

1. Pana _____ – pełnomocnictwo z dnia 06 grudnia 2022 r., znak: IOR-0280.358.2022.1, złożone wraz z pismem znak: IRETS2.452.38.2021.MZ.9 IPS-00868-I,
2. Pana _____ – pełnomocnictwo z dnia 16 grudnia 2021 r., znak: IOR-028.214/21, złożone wraz z pismem znak: IRETS2.452.38.2021.MZ.9 IPS-00868-I.

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

Omawiane zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do § 3 ust. 2 pkt 1, jako: „przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29, tj.: „linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE”.

Dodatkowo, kwalifikuje się do:

- a) § 3 ust. 1 pkt 62 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ze względu na realizację dróg;
- b) § 3 ust. 1 pkt 88 lit. c) - zmiana lasu, innego gruntu o zwartej powierzchni co najmniej 0,10 ha pokrytego roślinnością leśną – drzewami i krzewami oraz runem leśnym – lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu: na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy, ze względu na wycinkę drzewostanu leśnego.

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

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja

dotyczy linii kolejowej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Dane o wniosku oraz karta informacyjna przedsięwzięcia, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 148/2023).

Po weryfikacji wniosku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 10 marca 2023 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 uouioś, tut. Organ wystąpił w dniu 10 marca 2023 r. do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pisma znaki kolejno: WOO.420.4.2023.ADS.3 i WOO.420.4.2023.ADS.4).

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

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. Organów, znak: WOO.420.4.2023.ADS.1, z dnia 10 marca 2023 r., zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Grudziądz, Urzędu Gminy Rogóźno i Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 24 marca 2023 r., znak: NNZ.9022.2.4.23.2023, wydał opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ustalając jednocześnie poniższe warunki:

1. „Wykonać analizę porealizacyjną w okresie 6÷18 miesięcy od uruchomienia inwestycji, która w szczególności powinna obejmować ocenę oddziaływania akustycznego na najbliższe tereny chronione akustycznie, wykonaną w oparciu o pomiary hałasu metodyką zawartą w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16.06.2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. Nr 140, poz.824 z późn. zm).

2. Podjąć działania prowadzące do zmiany przeznaczenia terenów podlegających ochronie akustycznej (w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego), zlokalizowanych w strefie ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego, od wybranego wariantu inwestycji kolejowej, w celu ograniczenia zabudowy podlegającej ochronie na tych terenach.
3. Prace budowlane, w rejonie bliskiej zabudowy mieszkaniowej, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
4. Place budowy należy lokalizować z dala od terenów prawnie chronionych przed hałasem.
5. W miarę możliwości należy używać sprzętu i urządzenia w osłonach dźwiękoszczelnych. Ponadto sprzęt powinien spełniać wymaganie odnośnie emisji hałasu do środowiska.
6. Miejsce składowania maszyn i materiałów mogących powodować zanieczyszczenie gleb i wód oraz odpady należy lokalizować na szczelnych nawierzchniach utwardzonych lub należy zapewnić tym miejscom ochronę. W przypadku ryzyka zdegradowania warstwy gleby na zajmowanym terenie należy podjąć działania naprawcze”.

Następnie, w dniu 28 marca 2023 r., wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 27 marca 2022 r., znak: GD.RZŚ.4901.18.2023.MBC.1, wzywające do uzupełnienia kwestii merytorycznych, zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (dalej Kip).

Pismo to zostało przekazane do Pełnomocnika Inwestora w dniu 3 kwietnia 2023 r., pismem znak: WOO.420.4.2023.ADS.5.

W dniach 4 i 8 maja 2023 r., pismem znak: IRETS2.452.38.2021.MR.14 IPS-00868-I, Pełnomocnik Inwestora przekazał wyjaśnienia do Kip (Aneks 1), na pytania zawarte w wezwaniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Wobec powyższego, Organ prowadzący postępowanie w dniu 16 maja 2023 r., pismem znak: WOO.420.4.2023.ADS.6, ponownie zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, opinią z dnia 25 maja 2022 r., znak: GD.RZŚ.4901.18.2023.MBC.1, nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ustalając jednocześnie poniższe warunki:

1. „Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu.
2. Zaplecza budowy zlokalizować poza obszarami podmokłymi, poza dolinami rzek, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
3. Bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego, w celu zapobieżenia przenikania zanieczyszczeń do gruntu i wód zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
4. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych np. poprzez zabezpieczenie folią.
5. W trakcie prac związanych z naruszeniem brzegów i koryt cieków zapewnić swobodny przepływ wód.
6. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
7. Podczas prowadzenia prac pod obiektem mostowym zastosować zabezpieczenie koryta rzeki np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych.
8. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
9. Systematycznie oczyszczać przepusty.
10. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny, który należy magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.
11. Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin biodegradowalne”.

W wyniku analizy warunków organów opiniujących, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy odstąpił od nałożenia warunku nr 2 Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy polegającego na „podjęciu działań prowadzących do zmiany przeznaczenia terenów podlegających ochronie akustycznej (w miejscowych

planach zagospodarowania przestrzennego), zlokalizowanych w strefie ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego, od wybranego wariantu inwestycji kolejowej, w celu ograniczenia zabudowy podlegającej ochronie na tych terenach”, z uwagi na fakt, iż kształtowanie polityki przestrzennej i realizacja władztwa planistycznego na terenie gminy, należy do wyłącznych kompetencji organów wykonawczych gminy, tj. wójta, burmistrza albo prezydenta miasta.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są aktem prawa miejscowego, w którym ustala się przeznaczenie terenu oraz określa sposoby zagospodarowania i warunki zabudowy terenu. Zadaniem miejscowych planów jest w szczególności ustanowienie regulacji prawnych i standardów zapewniających jakość przestrzeni gminy, ochronę interesów publicznych oraz warunki prawno-przestrzenne rozwoju, w tym realizacji inwestycji.

Tryb sporządzania i uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego został sformalizowany i szczegółowo uregulowany przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1130 ze zm.).

Mając na uwadze powyższe, to gmina, działając w granicach i na podstawie prawa, kształtuje sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu.

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

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie Kip i ww. opinii, postanowieniem z dnia 14 czerwca 2023 r., znak: WOO.420.4.2023.ADS.7, nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia i określił zakres raportu.

Strony postępowania, zostały powiadomione o ww. czynności procesowej poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.4.2023.ADS.8, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Grudziądz, Urzędu Gminy Rogóźno, Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne, dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 21 lipca 2023 r., organ postanowił zawiesić postępowanie w sprawie wydania decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach (postanowienie znak: WOO.420.4.2023.ADS.10), do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie informujące strony postępowania o zawieszeniu procedury do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu na środowisko, z tego samego dnia, znak: WOO.420.4.2023.ADS.11, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Grudziądz, Urzędu Gminy Rogóźno i Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.

W dniu 27 grudnia 2023 r., Pełnomocnik Inwestora wraz z pismem znak: IRETS2.452.38.2021.MZ.18. IPS-00686-I, złożył do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy raport o oddziaływaniu na środowisko z załącznikami.

Ponieważ ww. wniosek zawierał braki formalne, tut. Organ, pismem z dnia 17 stycznia 2024 r., znak: WOO.420.4.2023.ADS.13 wezwał Inwestora do przedłożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz załączników do raportu, opatrzonych podpisem autora raportu lub kierującego zespołem autorów i członków zespołu autorów, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 19 uouioś, na informatycznym nośniku danych z zapisem w formie elektronicznej opatrzonej podpisami, zgodnie z art. 14 ustawy Kpa. Dokumenty zostały uzupełnione w dniu 5 lutego 2024 r., pismem znak: IRRK2/1/9.2233.3.2024.IPS-00908-I.3.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, postanowieniem z dnia 8 lutego 2024 r., znak: WOO.420.4.2023.ADS.15, podjął zawieszone postępowanie, o czym powiadomił strony poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.4.2023.ADS.16.

Przedmiotowe obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Grudziądz, Urzędu Gminy Rogóźno i Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 uouioś, odstąpiono od zasięgnięcia opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, z uwagi na wcześniejsze opinie organów z dnia 24 marca 2023 r., znak: NNZ.9022.2.4.23.2023 oraz z dnia 25 maja 2022 r., znak: GD.RZŚ.4901.18.2023.MBC.1, o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po analizie raportu stwierdził, że jego zakres winien być uzupełniony, w związku z czym, pismem z dnia 22 kwietnia 2024 r., znak: WOO.420.4.2023.ADS.26, zobowiązał Inwestora

do złożenia wyjaśnień w zakresie analizy wariantowej, oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, gospodarki odpadami, oddziaływania na klimat akustyczny i powietrze, a także ochrony przyrody.

W dniu 27 września 2024 r., pismem znak: IRRK2/1/9.2233.3.2024.IPS-00868-I.-26, Pełnomocnik Inwestora przekazał wyjaśnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko (Aneks 1), na pytania zawarte w wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Nie czyniły one zadość wezwaniu, zatem tut. Organ ponownie zwrócił się do Inwestora, o wyjaśnienie w kwestiach związanych z hałasem i powietrzem oraz ochroną przyrody (pismo z dnia 14 listopada 2023 r., znak: WOO.420.4.2023.ADS.30).

Pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie (Aneks nr 2), w dniu 13 grudnia 2024 r., pismem z dnia 13 grudnia 2024 r., znak: IRRK2/1/9.2233.3.2024.IPS-00868-I.-34.

W związku z ostatecznym uzupełnieniem materiałów pod względem merytorycznym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 6 lutego 2025 r., znak: WOO.420.4.2023.ADS.31, wezwał Inwestora do przedłożenia jednolitej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko, z uwagi na jego wielokrotne uzupełnienia.

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

Tekst jednolity raportu został przekazany do Organu prowadzącego postępowanie w dniu 18 marca 2025 r., wraz z pismem z dnia 14 marca 2025 r., znak: IRRK2/1/9.2233.4.2025.IPS-00868-I.-2.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia znak: WOO.420.4.2023.ADS.32, z dnia 22 kwietnia 2025 r., poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach od 24 kwietnia do 24 maja 2025 r. włącznie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 22 kwietnia 2025 r. do 12 maja 2025 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- b) Urzędu Gminy Grudziądz, w dniach od 24 kwietnia do 26 maja 2025 r.,
- c) Urzędu Gminy Rogóźno, w dniach od 24 kwietnia do 30 maja 2025 r.,
- d) Urzędu Miejskiego w Grudziądzu, w dniach od 23 kwietnia do 26 maja 2025 r.

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 09 czerwca 2025 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie znak: WOO.420.4.2023.ADS.36, zamieszczono w biuletynie informacji publicznej, na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Gminy Grudziądz, Urzędu Gminy Rogóźno i Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Przedsięwzięcie przewiduje rewitalizację istniejącej linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa.

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- 1) linię kolejową nr 207 jednotorową o kategorii drugorzędnej, znaczeniu państwowym, położoną poza siecią TEN-T i niezelektryfikowaną od km 57+974 do km 76+568;
- 2) leżące na linii kolejowej nr 207 posterunki: stacja Grudziądz, stacja Grudziądz Owczarki, stacja Rogóźno Pomorskie.

Kilometraż obejmuje odcinek od km 57+974 do km 76+568, przy czym zakres regulacji toru dotyczy odcinka od km 59+570 do km 76+423,87 (km istniejący 76+430).

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w powiatach: grudziądzkim oraz Miasto Grudziądz, na terenach gmin: Grudziądz, Miasto Grudziądz oraz Rogóźno.

Długość regulacji toru wynosi około 16,85 km, natomiast całego zadania około 18,59 km.

Realizacja przedsięwzięcia polegać będzie na wykonaniu prac umożliwiających osiągnięcie poniższych parametrów eksploatacyjnych:

- maksymalna prędkość pociągów pasażerskich – 120 km/h,

- maksymalna prędkość pociągów towarowych – 100 km/h,
- kategoria linii wg TSI dla ruchu pasażerskiego - P4,
- kategoria linii wg TSI dla ruchu towarowego - F2,
- typ linii: P120 z utrzymaniem parametrów eksploatacyjnych nacisku i długości pociągów towarowych,
- dopuszczalny nacisk osi: 221 kN/oś, 80 kN/mb,
- skrajnia budowli: GPL-1 dla obiektów istniejących, GPL-2 dla obiektów nowoprojektowanych,
- długość peronów: 125 m z zachowaniem rezerwy terenowej do 200 m,
- wysokość krawędzi peronowej: 0,76 m nad główką szyi,
- maksymalna długość pociągów towarowych 750 m.

Nadrzędnymi celami i efektami rewitalizacji linii kolejowej nr 207 są przede wszystkim:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju,
- przywrócenie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego,
- osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych wymaganych dla wyznaczonych kodów ruchu według TSI (P4/F2),
- poprawa przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg,
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego,
- poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków,
- racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury,
- ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na przedmiotowych stacjach,
- zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów,
- zmiana organizacji pracy połączonych stacji pracujących w jednym układzie sterowania LCS przy zachowaniu możliwości lokalnej obsługi wybranych rejonów stacji,
- zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu),

- przebudowa układu dróg dojazdowych i technologicznych wraz z zabezpieczeniem przejazdów w poziomie szyn i dostosowanie ich do nowych sposobów obsługi ruchu,
- optymalizacja nakładów inwestycyjnych,
- poprawa funkcjonowania elementów infrastruktury kolejowej związana z poprawą niezawodności zasilania urządzeń, oświetlenia głowic rozjazdowych oraz terenów rozrządowych i przeładunkowych, zmniejszenie wpływu opadów śniegu na funkcjonowanie rozjazdów, wzrost bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych,
- zapewnienie odpowiedniej odporności infrastruktury objętej Projektem na obecne i prognozowane zmiany klimatu,
- dostosowanie istniejącego uzbrojenia terenu do nowej infrastruktury kolejowej,
- usprawnienie odwodnienia projektowanej infrastruktury kolejowej w celu jej poprawnego funkcjonowania.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną prace obejmujące budowę i przebudowę układu torowego oraz elementów infrastruktury towarzyszącej linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz - granica województwa, w zależności od lokalizacji uwzględniające m.in.:

- budowę, przebudowę, rozbiórkę przejazdów kolejowo-drogowych oraz układu drogowego,
- likwidację i budowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- budowę nowych i przebudowę istniejących sieci i urządzeń telekomunikacyjnych,
- remont, przebudowę, rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich,
- budowę peronów, obiektów kubaturowych,
- prace związane z zapewnieniem odwodnienia wraz z budową nowych elementów odwodnienia;
- budowę, przebudowę i budowę istniejących sieci i urządzeń elektroenergetycznych,
- przebudowę sieci sanitarnych kolidujących z modernizowaną infrastrukturą kolejową,
- wycinkę drzew, krzewów, fragmentów lasów.

Obecnie linia kolejowa nr 207 Toruń Wschodni – Malbork ma znaczenie państwowe, jest linią drugorzędną, jednotorową, niezelektryfikowaną, normalnotorową. Objęty regulacją toru odcinek o długości ok. 16,9 km, przebiega pomiędzy stacją Grudziądz (z wyłączeniem stacji) od km ok. 59+570 (odcinek prosty za przejazdem przez ul. Lotniczą) a km ok. 76+430 (odcinek prosty przed stacją Gardeja).

Szacowana powierzchnia obszaru zajmowanego przez inwestycję wynosi 61 ha. Powierzchnia istniejącego obszaru, na którym usytuowany jest odcinek linii kolejowej nr 207

objęty przedsięwzięciem wynosi około 90 ha. Powierzchnia dodatkowo zajęta w wyniku realizacji zamierzenia wyniesie około 9,06 ha.

Obszar przeznaczony pod planowaną inwestycję w otoczeniu linii kolejowej pełni obecnie różne funkcje. Dominują użytki rolne i lasy, które są poprzecinane zabudową oraz lokalnymi i regionalnymi ciągami komunikacyjnymi. Teren charakteryzuje się głównie krajobrazem wiejskim.

Trasa analizowanej inwestycji krzyżuje się z 4 ciekami.

Lp.	Nazwa ciek	Orientacyjny kilometraż:
1.	Rów Hermana	ok. 58+000
2.	Kanał Trynka	ok. 63+700
3.	Osa	ok. 64+500
4.	Pręczawa	ok. 65+000 ok. 65+300 ok. 66+550 ok. 71+400 ok. 71+700 ok. 71+950

W sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 207, w zasięgu 100 m od osi linii kolejowej 207 zidentyfikowano 2 zbiorniki wodne oraz tereny podmokłe, zgodnie z poniższym zestawieniem tabelarycznym:

Lp.	Nazwa zbiornika	Orientacyjny istniejący kilometraż	Odległość od linii kolejowej nr 207 [m]	Położenie względem linii kolejowej 207 (L-lewa, P-prawa)
1.	Jez. Tarpno	ok. 61+800 – ok. 61+900	62	L
2.	teren podmokły	ok. 65+ 300 – ok. 65+400	32-34	L
3.	teren podmokły	ok. 65+180	36	P
4.	teren podmokły	ok. 69+940	36	L
5.	teren podmokły	ok. 72+750 – ok. 72+960	81-96	P
6.	Jez. Gubińskie	ok. 73+360 – ok. 73+650	64-74	P

Dla części obszaru, na którym zlokalizowana jest przedmiotowa inwestycja opracowano mapy zagrożenia oraz ryzyka powodziowego. Rzekami, które stwarzają szczególne zagrożenie powodzią na tym terenie są Osa oraz Paręczawa. Koryta rzek częściowo pokrywają się z granicami gmin Rogóżno oraz Grudziądz.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia zdiagnozowano dwa obszary zagrożone powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi wynosi raz na 100 lat (Q 1%).

Występują one w km ok. 64+500 wzdłuż rzeki Osy oraz w km ok. 64+800 wzdłuż rzeki Paręczawa.

Niewielki fragment (okolice stacji Grudziądz) przedmiotowej inwestycji zlokalizowany jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 129 – „Dolina rzeki Dolna Osa”.

W zasięgu objętym analizą oddziaływania (bufor 100 m), nie występują ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych, ani ustanowione dla tych ujęć strefy ochronne bezpośrednie i pośrednie.

Najbliżej planowanej inwestycji zlokalizowana jest strefa ochronna ujęcia wód podziemnych w Grudziądzu (strefa ochrony pośredniej). Została ona ustanowiona rozporządzeniem nr 1/2008 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 27 marca 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2008 r., nr 59, poz. 966), zmienionym rozporządzeniem nr 2/2010 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 1 marca 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2010 r., nr 73, poz. 820). Wyżej wymieniona strefa zlokalizowana jest na południe, w odległości 200 m od planowanej inwestycji. Użytkownikiem ujęcia są Miejskie Wodociągi i Oczyszczalnie Sp. z o.o. w Grudziądzu.

Przebudowywana linia kolejowa od km ok. 74+700 do 76+550, na długości ok. 1,85 km, w analizowanych wariantach graniczy bezpośrednio z rezerwatem przyrody „Jamy” (wraz z otuliną).

Ponadto, w buforze 5 km od analizowanej linii kolejowej występują następujące rezerwaty przyrody: „Dolina Osy” (strona prawa, w odległości ok. 3,4 km od linii kolejowej), „Rogóźno Zamek” (strona prawa, w odległości ok. 2,0 km od linii kolejowej).

Dodatkowo w buforze 5 km od przebiegu linii kolejowej znajdują się: Park Krajobrazowy Góry Łosiowe (strona lewa, odległość ok. 2,2 km) oraz Nadwiślański Park Krajobrazowy (strona lewa, odległość ok. 2,0 km).

W sąsiedztwie przedsięwzięcia znajdują się: obszar specjalnej ochrony ptaków: Dolina Dolnej Wisły PLB 040003 (w odległości około 400 m na zachód od planowanego przedsięwzięcia), a także specjalne obszary ochrony siedlisk: Dolina Osy PLH0400033 (1,1 km na wschód od planowanego zamierzenia), Cytadela Grudziądz PLH040014 i Jaskinie Grudziądzkie PLH040046 położone na zachód planowanej inwestycji w odległości kolejno: ok. 2,2 km i 3 km.

Inwestycja przebiega przez dwa Obszary Chronionego Krajobrazu: od km 64+500 do km 66+540 Obszar Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły, od km 73+500 do km 76+550 Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi.

Dodatkowo w analizowanym buforze 5 km od przebiegu linii kolejowej (poza zakresem inwestycji) występują: Morawski Obszar Chronionego Krajobrazu (położony w odległości ok. 300 m od granic inwestycji) oraz Sadliński Obszar Chronionego Krajobrazu (położony w odległości ok. 800 m od granic zamierzenia).

W odległości do 100 m od planowanego przedsięwzięcia, znajduje się 9 pomników przyrody w km od km 76+100 do ok. 76+700, w miejscowości Gubiny, gmina Rogóźno.

Północny odcinek planowanej do modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 207 przebiega przez strefę ochrony ostoji, miejsca rozrodu i regularnego przebywania bociana czarnego *Ciconia nigra*. Linia kolejowa nr 207 przechodzi przez środek stref ochrony, jednakże sam obszar linii kolejowej wyłączony jest z obszaru strefy.

W buforze do 5 km od przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się 1 stanowisko dokumentacyjne „Białochowo” (ok. 3,7 km od planowanego przedsięwzięcia) i 68 użytków ekologicznych. Najbliżej położony użytk ekologiczny (bez nazwy), stanowiący bagno o powierzchni 0,68 ha, graniczy z planowaną inwestycją w km ok. 73+100.

Analizowane przedsięwzięcie przecina dwa korytarze ekologiczne o statusie krajowym: Lasy Brodnickie - Dolina Wisły (KPn – 14B), Lasy Iławskie – Bory Tucholskie (GKPn – 14A). Oba korytarze łączą się z doliną dolnej Wisły.

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

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

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

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

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

W przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia, przedmiotowa linia kolejowa będzie ulegać degradacji.

Skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia:

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

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

- I. Wariant proponowany przez Inwestora (W2), obejmujący następujące prace:
 - odtworzenie infrastruktury kolejowej z korektą geometrii toru na łukach w celu osiągnięcia prędkości maksymalnej 100 km/h dla pociągów towarowych, 120 km/h dla pociągów pasażerskich, z miejscowymi ograniczeniami,
 - wzmocnienie podłoża gruntowego oraz skarp nasypów i wykopów poprzez zastosowanie zbrojenia: geosyntetykami, kolumn betonowo żwirowych,
 - wymiana wszystkich rozjazdów w torach szlakowych, głównych i zasadniczych oraz części torów dodatkowych,
 - przebudowa peronów na stacji Grudziądz Owczarki oraz Rogóżno Pomorskie,
 - wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK) na stacjach i szlakach,
 - wymiana lub modernizację urządzeń SRK na przejazdach kolejowych,
 - likwidacja części przejazdów kolejowych,
 - przebudowa pozostałych przejazdów kolejowych,
 - odtworzenie dróg równoległych serwisowych z uwagi na przebudowę układu torowego i odwodnienie,
 - zapewnienie wjazdu na stacjach na tory główne dodatkowe z prędkością 60 km/h,
 - przebudowa ładowni,

- brak zmian niwelety toru, tylko w przypadku zmiany geometrii w planie w celu dostosowania pochyleń i załomów do obowiązujących przepisów,
 - budowa nowych oraz przebudowa istniejących sieci i urządzeń telekomunikacyjnych,
 - pozyskanie nowych terenów, poza obecnie zajmowanym obszarem kolejowym będzie konieczne w związku z budową nowych elementów infrastruktury towarzyszącej, telekomunikacji i odwodnienia, a także fragmentów dróg na przejazdach lub przy konieczności odtworzenia dróg równoległych,
 - brak budowy terminali transportu kombinowanego, wiaduktów lub tuneli kolejowych.
- II. Racjonalny wariant alternatywny (W2a) różni się korektą łuków na odcinku km 75+150 do 76+423. Korekta osi na wskazanych odcinkach umożliwi zwiększenie prędkości ze 110 km/h do 120 km/h dla pociągów pasażerskich. Przesunięcie osi torów wyniesie maksymalnie ok. 10 m w kierunku zachodnim. Nie przewiduje się natomiast zwiększenia natężenia ruchu w porównaniu z wariantem preferowanym.
- Wariant alternatywny (W2a) przewiduje wykonanie następujących czynności:
- korektę układu geometrycznego toru w km 75+150 do 76+423 w celu likwidacji ograniczenia prędkości z 110 km/h na 120 km/h,
 - przebudowę układów torowych: Stacja Grudziądz Owczarki - pozostawienie funkcji stacji i przebudowa torów 1, 3 i 5 (wariant W2 przewiduje przebudowę torów 1 i 5 z likwidacją toru nr 3 i rozjazdów odgałęziających),
 - przebudowę peronów: na stacji Grudziądz Owczarki - zastosowanie peronu jednokrawędziowego (wariant W2 przewiduje budowę peronu dwukrawędziowego),
 - zabudowę urządzeń zdalnego sterowania ruchem dla obszaru Lokalnego Centrum Sterowania (LCS Grudziądz) zlokalizowanej w nastawni dysponującej, która będzie obejmować stacje Grudziądz Owczarki, Rogóźno Pomorskie oraz szlaki od stacji Grudziądz do stacji Gardeja linii kolejowej nr 207 (wariant W2 przewiduje zabudowę urządzeń zdalnego sterowania ruchem w obiektach typu kontenerowego – KT3 – obiekt techniczny – wykonany z połączenia 2 kontenerów systemowych),
 - przebudowę przejazdów kolejowo - drogowych: możliwość dostosowania przejazdów kat. A, C i D do kat. B (wariant W2 przewiduje głównie zabudowę urządzeń SSP (samoczynnego systemu przejazdowego) dla kat. C),
 - rewitalizację wybranych punktów ładunkowych na stacji Grudziądz Owczarki (wariant W2 przewiduje wyłącznie przebudowę placu ładunkowego w km 63+852-64+225),
 - przebudowę wszystkich torów na stacji Grudziądz w zakresie niezbędnym do realizacji celu projektu lub likwidację/przeniesienie/przebudowę niektórych z nich

w celu osiągnięcia głównego celu, jakim jest optymalizacja całego układu torowo - peronowego na stacji Grudziądz do aktualnych i przyszłych potrzeb przewoźników (zakres prawa opcji), (wariant W2 przewiduje przebudowę tylko torów głównych 3, 4, 5 i 102),

- zabudowę urządzeń zdalnego sterowania ruchem dla obszaru Lokalnego Centrum Sterowania (LCS Grudziądz), obejmującego posterunki ruchu linii nr 207 i 208 znajdujące się w zakresie utrzymania Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy, w nowoprojektowanym budynku LCS na stacji Grudziądz (wariant W2 przewiduje wykorzystanie istniejącego budynku nastawni wykonawczej Gr-2),
- roboty modernizacyjne na wybranych obiektach inżynierskich (wariant W2 zakłada tylko likwidację przepustów, remont obiektów, przebudowę przepustów oraz rozbiórkę i budowę nowych obiektów np. mostów i przepustów),
- przebudowę układów torowych: Stacja Grudziądz Owczarki - pozostawienie funkcji stacji i przebudowa torów 1, 3 i 5 (wariant W2 przewiduje przebudowę torów 1 i 5 z likwidacją toru nr 3 i rozjazdów odgałęziających),
- rewitalizację punktów ładunkowych na stacji Grudziądz (wariant W2 tego nie przewiduje).

W raporcie wskazano, że racjonalnym najkorzystniejszym wariantem dla środowiska jest wariant realizacyjny W2.

Pod względem lokalizacyjnym, oba warianty przebiegają zbliżoną trasą, jednak pod względem technologicznym wariant W2a zakłada wykonanie większej ilości prac i wymaga zajęcia większej ilości terenu, które mogą być dodatkowym obciążeniem dla środowiska. W wyniku analiz przedstawionych w raporcie stwierdzono mniejsze oddziaływanie wariantu W2 na takie komponenty jak: rezerwat przyrody „Jamy”, siedliska przyrodnicze, siedliska lęgowe ptaków. Widoczny jest również większy wpływ wariantu alternatywnego na zmiany w krajobrazie.

Wariant alternatywny W2a różni się od wariantu preferowanego W2 m.in. korektą łuków na odcinku w km linii kolejowej od 75+150 do 76+423. Przesunięcie osi torów wyniesie maksymalnie ok. 10 m w kierunku zachodnim i wiązać się będzie z ingerencją w obszar rezerwatu przyrody „Jamy”, na obszarze 0,033 ha. Ponadto wskazano, że na skutek zmiany geometrii łuku, w celu zachowania jednakowej prędkości na całym odcinku analizowanej linii kolejowej nr 207, dojdzie do wycinki drzew i krzewów jak również do przebudowy istniejącego systemu odwodnienia.

Wycinka ingerować będzie w siedlisko przyrodnicze o kodzie 9170 - grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) na powierzchni 0,018 ha, które obejmuje wielowarstwowe i wielogatunkowe lasy występujące na świeżych i przeważnie żyznych siedliskach niemal w całej Polsce. Budowane jest przede wszystkim przez dąb szypułkowy *Quercus robur*, grab zwyczajny *Carpinus betulus* i lipę drobnolistną *Tilia cordata*.

Powyższe prowadzić może do powstania zagrożenia związanego z uszkodzeniem lub utratą istniejącego odwodnienia lasotwórczych gatunków grądów oraz uszkodzeniem lub utratą istniejącego odwodnienia buka pospolitego.

Ponadto, przebudowa odwodnienia torowiska może zmienić przepływ wód gruntowych. Dodatkowo, realizacja wariantu W2a związana jest z wycinką drzewostanu na granicy rezerwatu przyrody, który stanowi swojego rodzaju bufor ochronny przed czynnikami zewnętrznymi mogącymi zagrażać jego strukturze. Zwiększona wycinka drzew i krzewów względem wariantu W2 poddaje większą ingerencję w siedliska awifauny oraz prowadzić będzie do znacznie większego uszczuplenia potencjalnych miejsc lęgowych ptaków.

W przypadku pozostałych elementów środowiskowych oddziaływanie pomiędzy wariantami jest zbliżone.

Do realizacji został wybrany wariant proponowany przez Inwestora W2.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się w granicach obszarów ochrony uzdrowiskowej, ani obszarów uzdrowiskowych. Nie jest położone w granicach terenów oraz obszarów górniczych, jednakże zgodnie z danymi zawartymi w Raporcie i w serwisie MIDAS, w odległości do 4,8 km w kierunku południowym od analizowanej linii kolejowych znajduje się teren i obszar górniczy Marusza (stan zagospodarowania kopaliny głównej - wody termalne) oraz złoża kopalin, dla których nie został wyznaczony teren i obszar górniczy: Kłódka Wieś-Łysakowo Pole A i Pole B (w odległości ok. 300 m w kierunku południowo-wschodnim), Świerkocin Pole I i Pole II (w odległości ok. 2,5 km w kierunku północno-zachodnim).

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200039, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód

podziemnych jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

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

1. PLRW2000102956 - Kanał Trynka zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status sztucznej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: umiarkowany, stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
2. PLRW2000102954 - Rów Hermana, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status sztucznej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: słaby; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego potencjału ekologicznego (złagodzone wskaźniki; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości) oraz dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
3. PLRW20001129699 - Osa od jez. Płowęż do ujścia, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego; zapewnienia drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Osa w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego) oraz osiągnięcia dobrego stanu chemicznego (utrzymania poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników),
4. PLRW200010296969 – Pręczawa, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego; zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Ocenę wpływu przedsięwzięcia na JCWP opracowano uwzględniając etap budowy, eksploatacji i likwidacji zamierzenia.

Trasa inwestycji prowadzona jest w kolizji z ciekami wodnymi. W ramach planowanego zamierzenia wykonane zostaną nowe obiekty inżynierskie, tj. przepusty i mosty, jak również prowadzone będą prace na obiektach istniejących.

Przewiduje się m.in. rozbiórkę i budowę mostów na Pręczawie (km ok. 65+269, 64,790), Kanale Trynka (km ok. 63+732). Na Pręczawie przebudowane zostaną także przepusty (km ok. 71+369, 71+936, 69+012), jeden zostanie wyremontowany (km ok. 66+531). Remontem objęty zostanie także most na rzece Osa w km 64+521. Dodatkowo planuje się rozbiórkę i budowę nowego obiektu na niewyróżnionym cieku bez nazwy w km ok. 61+999. Sumarycznie w zakresie inwestycji znajduje się 9 obiektów na wyżej wymienionych ciekach, z których 7 z nich podlega przebudowie lub budowie nowego obiektu, a dwa wymagają remontu.

Źródłem potencjalnego negatywnego oddziaływania na JCWP mogą być planowane prace związane z remontem, przebudową, likwidacją i budową nowych obiektów na ciekach.

Pod obiektami inżynierskimi – mostami i przepustami zaplanowano odcinkowe prace regulacyjne brzegów oraz profilację dna do odpowiednich spadków w celu zachowania ciągłości ekologicznej rzek. Realizacja umocnień jest działaniem niezbędnym, zabezpieczającym koryta przed niekontrolowanym zerwaniem brzegów i wymagana jest ze względów technologicznych oraz bezpieczeństwa prac budowlanych.

Budowa, przebudowa nowych obiektów wiąże się z umocnieniem dna narzutem kamiennym spoinowanym zaprawą cementową. Prace podczas wykonywania umocnienia będą wykonywane tak, aby nie było możliwe wypłukiwanie cementu do cieku. W ramach umocnienia dna i brzegów cieków nie będą stosowane płyty ażurowe oraz gabiony.

Na żadnym etapie budowy nie dojdzie do całkowitego przegrodzenia rzeki. Zostanie zapewniony ciągły przepływ wód. Prace w obrębie koryt cieku prowadzone będą z zachowaniem przepływów biologicznych wody, w sposób ograniczający zaburzenie stosunków gruntowo-wodnych i zmętnienie wód, umożliwiające swobodne przemieszczanie się zwierząt wodnych, na każdym etapie prac. W celu ograniczenia zmętnienia wody, prace będą prowadzone z przerwami. Prace w nurtach rzek nie będą wykonywane na szeroką skalę, nie przewiduje się więc znacznych ilości porywanej i znoszonej zawiesiny. Zmącenie i zamulenie wody będzie miało charakter krótkotrwały – występować będzie jedynie na etapie budowy inwestycji.

Ponadto, wszelkie prace ingerujące w koryta rzeki, przeprowadzone zostaną w terminie od 1 sierpnia do końca lutego, poza okresem tarła stwierdzonych gatunków ryb oraz minogów i będą prowadzone z brzegu rzeki, z wykluczeniem wprowadzania ciężkiego sprzętu.

Dodatkowo, prace związane z udrożnieniem przepływu wód w ciekach poprzez usuwanie roślinności korzeniącej się w dnie zostaną ograniczone do minimum.

Podczas prac na bieżąco usuwane będą z koryta cieku wszelkie zatory wynikające z prowadzonych robót, a wody zabezpieczone będą przed przypadkowym dostaniem się do nich materiałów budowlanych. Na etapie budowy pod obiektem zamontowane zostaną siatki zabezpieczające przedostawanie się odpadów do koryta cieku.

Konieczność wykonania ww. robót może prowadzić do okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach, a także spowodować lokalne i czasowe zaburzenia stosunków wodnych. Należy jednak zaznaczyć, że przedmiotowe zagrożenie ustąpi po zakończeniu prac i nie będzie powodowało trwałych zmian w bilansie jakościowym. Ponadto, planowane roboty nie będą związane z wielkopowierzchniową ingerencją w istniejącą sieć wodną, a kierunki wód w ww. ciekach zostaną zachowane. Biorąc pod uwagę skalę oddziaływania oraz planowane technologie, realizacja ww. prac nie przyczyni się do stałego pogorszenia stanu jakościowego JCWP oraz nie będzie źródłem czynników mogących wpłynąć na zwiększenie ryzyka nieosiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych.

Zgodnie z Mapą hydrogeologiczną Polski, głębokość pierwszego poziomu wodonośnego na całym odcinku nie przekracza 5 m (poza rejonem stacji Grudziądz w km ok. 58+000, gdzie sięga ok. 5-10 m), a od km ok. 58+000-59+500 oraz 64+500-69+000 wynosi ona 1-2 m.

Ze względu na uwarunkowania gruntowo-wodne obszaru inwestycji nie przewiduje się wystąpienia znacznej potrzeby odwodnień wykopów przy wykonywaniu robót fundamentowych. Jednakże w przypadku zaistnienia takiej konieczności, będą prowadzone odwodnienia powierzchniowe, polegające na pompowaniu wody bezpośrednio z dna wykopu.

W przypadku zaistnienia konieczności odwadniania wykopów budowlanych, czas prowadzonych prac odwodnieniowych zostanie skrócony do minimum, a wody pochodzące z odwodnienia zostaną podczyszczone, np. w tzw. układach progowoprzelewowych. Przewiduje się odwadnianie w sposób grawitacyjny lub przy użyciu pomp.

Wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) będą prowadzone w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych, w szczególności w obrębie dolin rzecznych, gdzie będą prowadzone na możliwie najmniejszej powierzchni, celem

minimalizowania spływów powierzchniowych, zmacenia i zanieczyszczenia wody. W miejscach, gdzie trasa przebiega w pobliżu cieków powierzchniowych, ściany wykopów i skarpy nasypów zostaną zabezpieczone przed niszczącą działalnością wód opadowych oraz roztopowych.

Na etapie realizacji inwestycji zakłada się racjonalne gospodarowanie przestrzenią w zakresie lokalizowania baz materiałowych, zapleczy budowy czy placów manewrowych przy wykorzystaniu w pierwszej kolejności terenów kolejowych, przekształconych antropogenicznie. Miejsca składowania maszyn i materiałów mogących powodować zanieczyszczenie gleb i wód oraz odpady będą lokalizowane na szczelnych nawierzchniach utwardzonych lub chronionych w inny sposób, np. poprzez budowę placów wyłożonych płytami betonowymi lub uszczelnień z geomembran. Ponadto, będą wyposażone w materiały sorpcyjne, umożliwiające niezwłoczne usunięcie niepożądanych wycieków substancji ropopochodnych.

Dodatkowo, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą lokalizowane poza bliskim sąsiedztwem koryt rzek i cieków. Nie będą również organizowane w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią oraz terenach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Po zakończeniu robót budowlanych plac, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

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

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

Wody opadowe oraz roztopowe będą odprowadzane spływem powierzchniowym do rowów kolejowych lub drenaży, a następnie odprowadzane bezpośrednio do odbiorników lub pośrednio za pomocą kanalizacji deszczowej. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą odbiorniki naturalne - rowy melioracyjne i rzeki oraz istniejące rowy torowe.

Odwodnienie zaprojektowane zostanie jako rowy trawiaste lub kanalizacja szczelna z wykorzystaniem płytkich korytek. Nie będą stosowane korytka głębokie. Pochylenie skarp bocznych nie będzie większe niż 1:1,5.

Zgodnie z Raportem, wody opadowe z projektowanego odwodnienia placu ładunkowego oraz drogi dojazdowej usytuowanej wzdłuż placu ładunkowego na stacji Grudziądz Owczarki, będą odprowadzane do rzeki Osy poprzez urządzenia podczyszczające. Przed wylotem do rzeki Osy zastosowany będzie osadnik i separator.

Dla pozostałego terenu nie przewiduje się budowy urządzeń podczyszczających. Wody opadowe z projektowanych dróg odprowadzane będą poprzez spadki jezdni w kierunku rowów, wpustów ulicznych, ścieków prefabrykowanych lub drenaży zlokalizowanych bezpośrednio za krawężnikiem lub za poboczem, a następnie odprowadzone do rowów kolejowych.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska, przy zastosowaniu odwodnienia wgłębnego oraz z peronów za pomocą odwodnienia liniowego nie będą stanowić zagrożenia dla jednolitych części wód powierzchniowych.

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

Woda na cele związane z budową, utrzymaniem placu budowy, czy na jakikolwiek inny cel technologiczny będzie pobierana z istniejących wodociągów bądź dowożona beczkowozem.

Wskutek jej zużycia, na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki bytowe. Zaplecze budowy będzie wyposażone w szczelne sanitariaty, których zawartość zostanie systematycznie usunięta przez uprawnione podmioty.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę (z wyjątkiem sytuacji awaryjnych). Nie będą także powstawały ścieki bytowe ani przemysłowe.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie, przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia podczas jego realizacji i eksploatacji, na etapie obecnie prowadzonego postępowania, stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla

realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2025 r., poz. 960 t.j.), a określonych dla tych części wód w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Wytwórcą odpadów powstających w wyniku budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy ww. usługi. Z uwagi na fakt, iż wszystkie prace związane z budową zlecone zostaną przez Inwestora firmom zewnętrznym, stwierdza się, że właśnie te firmy będą wytwórcami odpadów. Wskazane podmioty zewnętrzne zobowiązane są do właściwego gospodarowania odpadami oraz uzyskania odpowiednich decyzji administracyjnych w zakresie gospodarki odpadami.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wyróżnia się następujące etapy, będące źródłem wytwarzania odpadów:

- roboty rozbiórkowe oraz demontażowe, związane m.in. z demontażem elementów istniejącej infrastruktury technicznej,
- roboty ziemne,
- roboty budowlane.

Wytwarzane odpady, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 10), w większości można zaliczyć do grupy 17 - „Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej”.

Przewiduje się powstanie destruktu asfaltowego z przebudowywanych odcinków dróg, z uwagi na przebudowę lub rozbiórkę przejazdów kolejowo-drogowych, budowę lub przebudowę odcinków dróg technologicznych/dojazdowych, w tym dojazdów do nastawni, urządzeń SRK, trafostacji i innych urządzeń służących zabezpieczeniu ruchu kolejowego. Destrukt asfaltowy stosowany jest głównie w mieszankach mineralno-asfaltowych jako częściowy substytut kruszywa.

Do wytworzonego destruktu o kodzie 17 03 02 zastosowanie będą miały przepisy rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 8 listopada 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych kryteriów stosowania warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz.U. z 2021 r., poz. 2067 ze zm.).

Odpady destruktu asfaltowego, które w wyniku przeprowadzonych badań utracą status odpadu destruktu asfaltowego, mogą zostać wykorzystane podczas realizacji prac. Niewykorzystany destrukt asfaltowy będzie mógł zostać przekazany do ponownego użycia innym podmiotom, a w przypadku braku takiej możliwości zostanie potraktowany

jako odpad. Wykonawca w takim przypadku jest zobowiązany do przekazania go do firmy posiadającej odpowiednie zezwolenia na odbiór i zagospodarowanie tego typu odpadów.

Odpad ten może być również wykorzystany poza instalacjami, przy czym wymaga to spełnienia łącznych warunków przeprowadzenia tego odzysku, zawartych w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz.U. z 2015 r., poz. 796).

Jeżeli odpady destruktu nie mogą być wykorzystane zgodnie z ww. rozporządzeniem wówczas odpady destruktu zaklasyfikowane pod kodem 17 03 02 przewiduje się do zagospodarowania w ramach budowy jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych. Destrukt może być wykorzystany w odpowiednich instalacjach, co stanowi recykling odpadu zdefiniowany w art. 3 ust. 1 pkt 23 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Jest to zasadniczy kierunek wykorzystania tego strumienia odpadów. Natomiast jeżeli żadna z powyższych form zagospodarowania odpadów nie będzie możliwa, odpady destruktu zostaną przekazane uprawnionemu odbiorcy posiadającemu zezwolenia na zagospodarowanie odpadów w celu ich dalszego wykorzystania.

Ziemia z wykopów powinna być gromadzona w wyznaczonym miejscu (z rozdziałem na ziemię urodzajną i pozostałą), a ziemia urodzajna powinna być ponownie zagospodarowana i wykorzystana. Przewiduje się zabezpieczenie usuniętych warstw urodzajnych gleby w celu wykorzystania jej do humusowania wybranych nawierzchni lub do przeprowadzania prac rekultywacji pokrywy glebowej po zakończeniu zasadniczych prac budowlanych.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z Instrukcją PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącą gospodarki odpadami dla Wykonawców Is-3 oraz Instrukcją kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Wykonawców robót Im-4.

Przewiduje się zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w czasie budowy.

Inwestor zamierza selektywnie magazynować wytwarzane odpady w pojemnikach lub kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów w sposób zapobiegający przedostawaniu się substancji niebezpiecznych do gruntu poprzez stosowanie szczelnych i opisanych pojemników, a następnie wywozić z placu budowy wyłącznie przez uprawnione podmioty, dysponujące odpowiednimi decyzjami administracyjnymi.

Planuje się gromadzenie powstających odpadów w sposób selektywny z zakazem mieszania odpadów niebezpiecznych z innymi niż niebezpieczne. Selektywne gromadzenie powinno odbywać się w odpowiednich pojemnikach (w tym zamknięte, szczelne

i oznakowane pojemniki na odpady z substancjami niebezpiecznymi), poza sąsiedztwem cieków i zbiorników wodnych w odległości nie mniejszej niż 100 m.

Odpady niebezpieczne będą magazynowane w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych, tj. będą znajdowały się w wydzielonym miejscu na placu budowy. Miejsce to będzie posiadać szczelne podłoże (wylewka, lub gruba folia z zakrzywionymi bokami w formie wanny) zabezpieczające przed przeniknięciem tych substancji do środowiska gruntowo-wodnego, zadaszenie chroniące przed czynnikami atmosferycznymi (promieniowaniem słonecznym i deszczem) i będzie zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych.

W przypadku niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych wykonawca będzie dysponował środkami do ich neutralizacji, jak np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty, a zebrany zanieczyszczony grunt będzie traktowany jako odpad niebezpieczny, który należy magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków, np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom do tego rodzaju odpadów.

Odpady niebezpieczne oraz nienadające się do odzysku przekazane zostaną uprawnionym i wyspecjalizowanym podmiotom do transportu i dalszego zagospodarowania tego rodzaju odpadów. Część odpadów może zostać przekazana na zasadach opisanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r., poz. 93).

Odpady, które mogą zostać powtórnie wykorzystane zostaną przekazane odpowiednim podmiotom do recyklingu/odzysku.

Teren magazynowania odpadów zostanie zabezpieczony przed osobami postronnymi.

Odpady będą transportowane w szczelnych pojemnikach lub w szczelnych skrzyniach załadunkowych dodatkowo zabezpieczonymi plandekami lub przez wyspecjalizowane pojazdy do odbioru odpadów.

Na etapie użytkowania linii kolejowej przewiduje się cykliczne powstawanie odpadów, których źródłem będzie realizacja harmonogramu prac konserwacyjnych, związana z:

- remontami,
- pielęgnacją zieleni,
- naprawą (wymianą) zniszczonych (zużytych) elementów infrastruktury.

Ilość odpadów występujących w fazie eksploatacji jest zależna od wielu czynników, takich jak warunki atmosferyczne, warunki eksploatacji kolei, kultura i świadomość ekologiczna użytkowników.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie ze wspomnianą już Instrukcją gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Is-1.

Odpady w fazie eksploatacji będą powstawać ze zużytych źródeł oświetlenia, urządzeń odwodnienia oraz od użytkowników linii kolejowej (odpady komunalne).

Wytwórcą odpadów powstających w związku z eksploatacją inwestycji, będzie zarządzający lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego, w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym.

Odpady generowane w trakcie eksploatacji będą selektywnie gromadzone w przeznaczonych do tego kontenerach lub pojemnikach i przekazywane uprawnionym podmiotom (posiadającym odpowiednie zezwolenia w tym zakresie) do dalszego zagospodarowania.

Odpady niebezpieczne oraz nienadające się do odzysku będą przekazywane uprawnionym i wyspecjalizowanym podmiotom unieszkodliwienia. Odpady, które mogą zostać повторно wykorzystane zostaną przekazane odpowiednim podmiotom do recyklingu/regeneracji.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, powstająca podczas pracy silników wysokoprężnych, napędzanych olejem napędowym. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będą się zmieniały, zmienne więc będzie w czasie ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego, polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂), pyłu oraz metali ciężkich w pyłe. Oprócz powyższego, w miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, jak również z transportem materiałów sypkich. Emisja ta będzie miała charakter przede wszystkim nieorganizowany, a oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania prac budowlanych).

Główne typy emisji na etapie realizacji inwestycji, które będą miały wpływ na jakość powietrza w otoczeniu budowy to:

- emisja pyłu w czasie rozbiórki istniejącej infrastruktury i budowy nowej,
- emisja pyłu związana z poruszaniem się pojazdów po nieutwardzonych drogach,

- emisja pyłu związana z transportem, załadunkiem i rozładunkiem materiałów sypkich,
- emisja zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂) przez pracujące maszyny.

Emisje będą miały przede wszystkim charakter niezorganizowany o miejscowym oddziaływaniu (ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia).

Dodatkowo, w miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, poruszaniem się pojazdów po nieutwardzonej drodze, jak również z transportem materiałów sypkich.

Oddziaływanie związane z emisją pyłów, występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie więc miało charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy w miarę możliwości będą zastosowane następujące środki:

- ograniczanie czasu pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym,
- wyłączanie silników maszyn w czasie przerw w pracy i załadunku,
- zorganizowanie placu budowy w taki sposób, aby nie generować niepotrzebnego ruchu pojazdów oraz maszyn budowlanych,
- używanie do wykonania robót sprzętu zgodnego z normami ochrony środowiska oraz przepisami dotyczącymi jego użytkowania, spełniającego standardy techniczne,
- dbanie o jakość stosowanego paliwa,
- zraszanie wodą plac budowy w okresach suszy,
- wykorzystywanie (w miarę możliwości) istniejącej sieci drogowej jako dróg dojazdowych,
- stosowanie myjki dróg dojazdowych,
- prace rozbiórkowe i budowlane prowadzone będą w sposób zapewniający najmniejsze zapylenie,
- prowadzenie prac w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu wtórne pylenie,
- transport materiałów sypkich prowadzony wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie,
- stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy,
- zabezpieczanie materiałów sypkich przed ich rozwiewaniem, np. przykrycie plandekami.

Powyżej wskazane uciążliwości związane będą tylko z okresem prac budowlanych i dlatego należy uznać, że etap ten po uwzględnieniu powziętych działań minimalizujących nie spowoduje trwałych, negatywnych zmian w środowisku atmosferycznym.

Prace budowlane związane z realizacją omawianej inwestycji nie będą odbiegały swym charakterem od typowych. W czasie budowy głównymi źródłami hałasu będą maszyny budowlane, transport samochodowy i sprzęt ciężki jak również prace montażowe.

W rejonie planowanej inwestycji, tereny zabudowy mieszkaniowej zbliżają się na odległość kilkudziesięciu metrów, a pojedyncze budynki sąsiadują bezpośrednio z inwestycją. Z szacunkowej analizy wynika, że hałas powodowany robotami budowlanymi może stwarzać okresowo uciążliwość dla mieszkańców zabudowy na terenach położonych w odległościach mniejszych niż 70 m.

Okres budowy można traktować jako okres odbiegający od normalnego funkcjonowania danego obiektu. Zaleca się zatem taką organizację pracy, aby ograniczyć jego uciążliwe oddziaływanie na mieszkańców, zwłaszcza w porze nocnej. Zaplecza budowy należy lokalizować możliwie z dala od terenów zabudowy mieszkaniowej. W przypadku prowadzenia prac w pobliżu terenów chronionych akustycznie, prace takie w miarę możliwości należy ograniczyć do pory dziennej (godziny 6⁰⁰ – 22⁰⁰).

Budowa będzie miała charakter przejściowy i znikomy. Hałas związany z prowadzonymi pracami budowlanymi będzie występować okresowo. Uciążliwości związane z budową będą miały charakter tymczasowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

W miarę możliwości należy używać sprzęt i urządzenia w osłonach dźwiękoszczelnych oraz stosować odpowiedni sprzęt i środki transportu, przy czym ważna jest tutaj zarówno jakość sprzętu, jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko.

Oddziaływanie na działki sąsiednie w zakresie drgań i wibracji może występować szczególnie w trakcie wykonywania wykopów. Zminimalizowanie oddziaływania w tym zakresie zostanie spełnione poprzez ograniczenie przejazdów pojazdów ciężkich do niezbędnego minimum oraz wykonanie prac w możliwie najkrótszym czasie.

Podczas przejazdu pojazdów może dochodzić do drgań i wibracji, będzie to jednak oddziaływanie chwilowe o stosunkowo niskim natężeniu.

W celu uszczegółowienia oceny potencjalnego oddziaływania drgań na etapie realizacji oraz eksploatacji linii kolejowej na budynki szczególnie wrażliwe na drgania (w tym na budynki stare, posiadające uszkodzenia, a także budynki o niestarannym wykonaniu

czy z widocznymi wadami konstrukcyjnymi, ze szczególnym uwzględnieniem budynków nieposiadających fundamentów oraz budynków o konstrukcji dachu bezwieńcowej, budynki posiadające sklepione stropy, a także inne budynki posiadające urządzenia wrażliwe na wpływy dynamiczne) lub szczególnie chronione w tym cenne obiekty zabytkowe itp.) wykonano analizę, w ramach której:

- zweryfikowano terenowo obiekty budowlane spełniających kryteria scharakteryzowane powyżej;
- zidentyfikowano rodzaje robót, których realizacja jest planowana w sąsiedztwie budynków;
- poddano kategoryzacji grup robót tworząc zbiory charakteryzujące się podobną skalą potencjalnego oddziaływania źródła emisji drgań w celu identyfikacji potencjalnej konieczności zastosowania działań minimalizujących oraz ewentualnej analizy porealizacyjnej czy też monitoringu na etapie eksploatacji;
- obliczono skumulowany efekt emisji drgań pochodzących z różnych kategorii robót na każdy z kwalifikowanych budynków z uwzględnieniem odległości budynków od źródła drgań;
- zaproponowano działania minimalizujące o ile efekt skumulowany oddziaływania mógłby negatywnie oddziaływać na obiekty;
- oceniono konieczność wykonania analizy porealizacyjnej.

Przeanalizowano lokalizację budynków mieszkalnych znajdujących się w odległości 25 m od skrajnego toru planowanego przedsięwzięcia.

Terenowo sprawdzono we wskazanej strefie buforowej (25 m od danego skrajnego toru) czy znajdują się tam budynki szczególnie wrażliwe na drgania (budynki stare, z uszkodzeniami, budynki o niestarannym wykonaniu, budynki nieposiadające fundamentów lub wieńców, posiadające sklepione stropy, duże lub nieregularne otwory w ścianach, budynki posiadające urządzenia wrażliwe na wpływy dynamiczne) lub szczególnie chronione (np. cenne obiekty zabytkowe itp.).

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

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

Podczas eksploatacji inwestycji, emisja zanieczyszczeń będzie związana ze spalaniem paliw w silnikach jednostek napędzających, powstanie także w wyniku tarcia kół o szyny, zużywania się okładzin hamulcowych i zużywania się innych elementów konstrukcyjnych pociągów. Zanieczyszczenie powietrza przez linię kolejową ma znikomy wpływ na jakość środowiska.

W wyniku realizacji inwestycji ruch pociągów zostanie zwiększony, jednak zastąpić może transport kołowy emitujący sumarycznie więcej zanieczyszczeń do powietrza. Zwiększenie ruchu kolejowego w nieznacznym stopniu wpłynie na pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego, jednak jak wspomniano, w skali regionalnej przyczyni się sumarycznie do zmniejszenia ilości powstających spalin, ograniczając częściowo transport drogowy. Wprowadzenie nowoczesnego taboru i poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej przyczyni się do ograniczenia negatywnego oddziaływania w tym zakresie. W porównaniu do transportu samochodowego, natężenie ruchu w przypadku linii kolejowych jest bardzo niskie, ponadto wskutek poprawy warunków podróżowania pociągami może dojść do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w rejonie istniejących dróg.

Linia kolejowa będąca przedmiotem opracowania nie zostanie zelektryfikowana, w związku z czym bezpośrednim źródłem oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza będzie ruch spalinowy. Zgodnie z danymi udostępnionymi przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (tło zanieczyszczeń) w rejonie lokalizacji inwestycji nie występują przekroczenia wartości odniesienia, jak również poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu.

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

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

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

1. tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - $L_{Aeq} = 65 \text{ dB(A)}$ w godz. 6:00 – 22:00 (pora dzienna),
 - $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$ w godz. 22:00 – 6:00 (pora nocna),

2. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:

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

Ocenę oddziaływania analizowanej linii kolejowej w zakresie hałasu wykonano metodą obliczeniową. Do obliczeń wykorzystano oprogramowanie IMMI - wersja 2023 [541], firmy © Wölfel Engineering GmbH & Co. KG. Licencja nr S001/00800. Właściciel: Profon Acoustics Tomasz Habrat, ul. Graniczna 5, 38-400 Krosno.

Do obliczeń wykorzystano metodę CNOSSOS-EU obliczania hałasu. Metoda ta jest zalecana do stosowania w odniesieniu do map hałasu w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U.UE.L.2002.189.12).

Prognozę ruchu dla odcinka linii kolejowej nr 207 Grudziądz - granica województwa wykonywano za pomocą matematycznego modelu ruchu o nazwie Pasażerski Model Transportowy (PMT), autorstwa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), akceptowanego przez PKP PLK jako właściwe narzędzie do prognozowania ruchu pasażerskiego. Model ten jest dostępny poprzez oprogramowanie komputerowe autorstwa PTV Visum.

Przedstawione w raporcie dane są wynikiem analiz prognostycznych zamieszczonych w opracowaniu REZULTATY STUDIUM WYKONALNOŚCI. Prognoza ruchu została wykonana przez zespół autorski: Michał Karwan, Przemysław Panek, Sławomir Stępień, Wojciech Tworek. Ostateczne jej zatwierdzenie miało miejsce 24.01.2024 r.

Obliczenia wykonano dla prognoz ruchu na lata 2026-2035.

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

Nie przyjmowano żadnych poprawek w obliczeniach, w tym poprawek na poprawę stanu technicznego taboru.

Uwzględniono operacje hamowania i ruszania pociągów osobowych w rejonie stacji, przy czym zatrzymywać się będą jedynie autobusy szynowe na stacji Owczarki i Rogóźno Pomorskie.

Wykonane obliczenia poziomu hałasu zlokalizowane są w najbardziej newralgicznych punktach, jeżeli chodzi o wrażliwość akustyczną terenu.

Analizując wyniki przedstawione w Raporcie należy stwierdzić, że wykonane obliczenia nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu w porze dnia i nocy.

W dokumentacji przedstawiono rozkład poziomów hałasu również w odniesieniu do oddziaływania placów ładunkowych/ramp. W celu oceny wpływu inwestycji na klimat akustyczny wykonano obliczenia w punktach obserwacji zlokalizowanych przy elewacjach najbliższych budynków mieszkalnych oraz na terenach chronionych.

Wykonane obliczenia wykazały możliwości występowania przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy na terenach chronionych.

W celu ograniczenia hałasu emitowanego z terenu analizowanego placu zaprojektowano ekran akustyczny o następujących parametrach (ekran położony będzie wzdłuż projektowanej drogi wewnętrznej od km 0+012 do km 0+481. Lokalizacja względem istniejącego kilometrażu linii kolejowej 207: od km 63+782 do km 64+246):

Nazwa ekranu	Wysokość [m]	Długość [m]	Pochłanianie akustyczne $DL_{a,NRD}$ 1)	Izolacyjność akustyczna DL_R 2)	Uwagi
E	3,5	470	> 8 dB	>22 dB	pochłaniający od strony placu

1) wymagana pochłanianie akustyczne zgodnie z PN-EN 1793-1:2017-05,

2) wymagana izolacyjność akustyczna ekranów zgodnie z PN-EN 1793-2:2018-08.

Ważnym jest, aby wykonany ekran akustyczny był szczelny zarówno pomiędzy poziomem terenu a belką podwalinową, jak również na łączeniach pomiędzy panelami czy słupami nośnymi. Ekran należy zlokalizować możliwie najbliżej źródeł hałasu.

Dla zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania powinny być spełnione odpowiednie warunki izolacyjności i pochłaniania dźwięku materiałów, z których wykonany zostanie ekran akustyczny.

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

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

Parametry planowanego ekranu określono zgodnie z nowymi normami:

- PN-EN 1793-1:2017-05 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 1: Podstawowe właściwości pochłaniania dźwięku w warunkach rozproszonego pola akustycznego,
- PN-EN 1793-2:2018-08 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach dźwięku rozproszonego.

Wykonane obliczenia po zastosowaniu zabezpieczeń nie wykazały występowania przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych w otoczeniu placu.

Na etapie eksploatacji inwestycji może dojść do skumulowanego oddziaływania inwestycji w zakresie hałasu w wyniku kumulacji hałasu związanego z realizowanym przedsięwzięciem oraz hałasu emitowanego z innych istniejących źródeł hałasu. Kumulacja oddziaływania w zakresie hałasu z innymi źródłami istotna jest jedynie w rejonie terenów chronionych (np. przecięciu projektowanej inwestycji z drogami o dużym natężeniu ruchu lub liniami kolejowymi).

W pobliżu przedmiotowej linii kolejowej przebiegają następujące drogi i linie kolejowe, które mogą mieć wpływ na oddziaływanie skumulowane w zakresie hałasu:

- drogi krajowe nr 55 i 16,
- linia kolejowa nr 208.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją, ze skumulowanym oddziaływaniem powodującym przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu mamy do czynienia jedynie w punkcie P35a. Niemniej są to przekroczenia na poziomie ~1 dB w porze dnia, a głównym źródłem jest droga krajowa nr 16. Przewidziano wykonanie pomiarów hałasu w tym punkcie w ramach analizy porealizacyjnej. W pozostałych punktach, w których notowane są przekroczenia, wynikają one jedynie z oddziaływania drogi krajowej nr 16, a nie z oddziaływania skumulowanego.

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

Spis budynków zlokalizowanych na terenie zamkniętym:

Gmina	Obręb	Nr działki	Adres
Grudziądz	Lisie Kąty	361	Lisie Kąty 13
Grudziądz (miasto)	157	25/4	Grudziądz, ul. Dębowa 4
Rogóżno	Gubiny	27	Gubiny 28
Rogóżno	Rogóżno	245/1	Rogóżno 28
Rogóżno	Rogóżno	239	Rogóżno 29

Spis budynków zlokalizowanych w pasie przyległym do terenu kolejowego:

Gmina	Obręb	Nr działki	Adres
Grudziądz (miasto)	157	25/4	Grudziądz, ul. Dębowa 4
Rogóżno	Rogóżno	239	Rogóżno 29

Zgodnie z przedstawionymi analizami, dla wszystkich budynków na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu zostaną zachowane poziomy dopuszczalne wewnątrz budynków.

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

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

Lp.	Punkt z analizy akustycznej	Km
1	P16	61+013 (strona prawa)
2	P34a	63+754 (strona lewa)
3	P35a	63+803 (strona prawa)

Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ww. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu,

budynki mieszkalne położone są na terenach zamkniętych oraz na przyległych pasach gruntu, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki wraz z analizą należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

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

Wibracje na etapie eksploatacji przedsięwzięcia generowane są na styku koła z szyną i przenoszone przez grunt na sąsiednie budynki. Skala tego wpływu jest zależna m.in. od takich czynników jak: odległość od źródła wibracji, rodzaj nawierzchni szynowej, zagospodarowania i ukształtowania terenu między źródłem drgań a receptorem, czy też od konstrukcji obiektów budowlanych narażonych na drgania (na drgania są narażone obiekty o wysokości do 3 kondygnacji, o konstrukcji tradycyjnej - drewnianej).

Konstrukcja linii kolejowej uwzględnia ewentualność przenoszenia drgań przez grunt, a utrzymanie jej w dobrym stanie nie sprzyja wytwarzaniu wibracji. Analizowana trasa będzie posiadać nawierzchnię przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego, a równość nawierzchni będąca najistotniejszym czynnikiem wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań.

Inwestycja częściowo realizowana będzie w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi, gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) oraz kolejno uchwałę nr XLIX/812/18 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 września 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2018 r., poz. 4858 ze zm.) i uchwałę nr XXIII/342/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r., poz. 3283 ze zm.), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji zlokalizowane są obszary Natura 2000: Dolina

Dolnej Wisły PLB040003 (ok. 0,4 km), Dolina Osy PLH040033 (ok. 1,1 km), Cytadela Grudziądz PLH040014 (ok. 2,2 km) i Jaskinie Grudziądzkie PLH040046 (ok. 3 km).

Względem obszarów Natura 2000 obowiązują uwarunkowania określone w art. 33 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności:

- 1) pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000,
- 2) wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000,
- 3) pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Ponadto względem ww. znajdują zastosowanie:

1. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2015 r., poz. 1184 ze zm.).

Przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000 są:

- populacje lęgowe: bielika, derkacza, rybitwy rzecznej, rybitwy białoczelnej, rybitwy czarnej, zimorodka, jarzębatki, trzciniaaka, brodziec piskliwego, dziwonii, sieweczki rzecznej, rybitwy białowąsej, błotniaka stawowego, łabędzia niemego, żurawia, mewy srebrzystej, mewy siwej, remiza, ohara, nurogęsia, ostrygojada, brzegówki;
- populacje migrujące: gęsi zbożowej, czajki, kulika wielkiego, siewki złotej, żurawia;
- populacje zimujące: krzyżówki, gągoła, nurogęsia, bielika.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003. Realizacja zamierzenia nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych i potencjalnych siedlisk ww. gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły w obrębie ww. obszaru, jak również nie wpłynie na zmniejszenie ich liczebności w obszarze.

Zgodnie z ww. zarządzeniem z dnia 31 marca 2015 r. do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie na odpowiednim poziomie liczebności poszczególnych przedmiotów ochrony oraz powierzchni dostępnych dla nich siedlisk,

2. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 20 lipca 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Osy PLH040033 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2017 r., poz. 3039).

Przedmiotem ochrony ww. obszaru Natura 2000 są siedliska przyrodnicze oraz gatunki zwierząt:

7220 - źródliska wapienne ze zbiorowiskami *Cratoneurion commutati*,

9130 - Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*),

9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio Carpinetum*),

91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe),

91F0 - Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 1096 - minóg strumieniowy *Lampetra planeri*,

1149 - koza *Cobitis taenia*,

1163 - głowacz białopłetwy *Cottus gobio*.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Dolina Osy PLH040033, stąd nie przewiduje się również zniszczenia ww. siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, będących przedmiotami ochrony obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia powierzchni ww. siedlisk przyrodniczych oraz zmniejszenia liczebności populacji ww. gatunków w obszarze.

Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z ww. zarządzeniem, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu poszczególnych siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków.

W związku z powyższym, realizacja zamierzenia, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Osy PLH040033, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz możliwość osiągnięcia określonych celów ochrony,

3. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Cytadela Grudziądz PLH040014 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2014 r., poz. 578).

Przedmiotem ochrony ww. obszaru Natura są: mopek, nocek łydkowłosy i nocek duży – populacje zimujące.

Planowana inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Cytadela Grudziądz PLH040014, stąd nie przewiduje się również zniszczenia siedlisk i zmniejszenia liczebności populacji ww. gatunków nietoperzy w obszarze.

Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z ww. zarządzeniem, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie nie pogorszonego stanu populacji i siedlisk mopka, nocka łydkowłosego i nocka dużego.

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

4. zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 29 stycznia 2024 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jaskinie Grudziądzkie PLH040046 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2024 r., poz. 768).

Przedmiotem ochrony ww. obszaru Natura 2000 jest siedlisko przyrodnicze: 8130 - jaskinie nieudostępnione do zwiedzania.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000, stąd nie przewiduje się również zniszczenia ww. siedliska przyrodniczego będącego przedmiotem ochrony obszaru, a także zmniejszenia powierzchni ww. siedliska.

Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny jego stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z ww. zarządzeniem do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie nie pogorszonego stanu siedliska przyrodniczego.

W związku z powyższym, realizacja inwestycji, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Jaskinie Grudziądzkie PLH040046, w tym na możliwość realizacji działań ochronnych oraz możliwość osiągnięcia określonych celów ochrony.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w ramach realizacji inwestycji nastąpi zniszczenie siedlisk:

- 1) 91E0 (łącznie do 0,228 ha) - planowane jest zniszczenie tylko granicznych części płatów poprzez usunięcie wąskich grup drzew i krzewów, które zlokalizowane są w liniach

rozgraniczających przedsięwzięcie. Ingerencja w płaty siedliska zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. W ramach działań minimalizujących przewidziano oznaczenie pozostałych fragmentów płatów siedliska w celu uniknięcia przypadkowego zniszczenia oraz prace pod nadzorem przyrodniczym,

- 2) 9170 (łącznie do 0,018 ha) - planowane jest zniszczenie tylko granicznych części płatów poprzez usunięcie wąskich grup drzew i krzewów, które zlokalizowane są w liniach rozgraniczających inwestycji. Ingerencja w płaty siedliska zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. W ramach działań minimalizujących przewidziano oznaczenie pozostałych fragmentów płatów siedliska w celu uniknięcia przypadkowego zniszczenia oraz prace pod nadzorem przyrodniczym,
- 3) 6510 (łącznie do 0,005 ha) - planowane jest zniszczenie tylko granicznych części płatu siedliska które zlokalizowane są w liniach rozgraniczających inwestycji. Ingerencja w płaty siedliska zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. W ramach działań minimalizujących przewidziano oznaczenie pozostałych fragmentów płatów siedliska w celu uniknięcia przypadkowego zniszczenia oraz prace pod nadzorem przyrodniczym.

Wymienione siedliska, które ulegną częściowemu zniszczeniu na skutek realizacji założeń projektowych znajdują się poza obszarami Natura 2000, a ich funkcjonowanie nie jest z nimi powiązane.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki około do 8168 drzew, do ok. 5,09 ha grup drzew oraz do 8,06 ha krzewów, z czego około 4 ha to drzewostan leśny. W ramach kompensacji za utracone na skutek wycinki drzew potencjalne siedliska gatunków chronionych, zaplanowano montaż skrzynek lęgowych dla ptaków w minimalnej ilości 90 sztuk.

Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace budowlane związane ze zdjęciem wierzchniej warstwy gleby, wycinkę zadrzewień oraz rozbiórkę budynków i obiektów kolejowych należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa.

Wobec drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt, wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

Wskazano również na konieczność odłowienia i przeniesienia w bezpieczne miejsce poza obszar robót wszystkich zwierząt objętych ochroną, w tym ślimaka winniczka czy herpetofauny, stwierdzonych w granicach inwestycji na etapie jej realizacji.

Ponadto, w celu zminimalizowania przypadkowego naruszenia lub zniszczenia mrowisk chronionych gatunków mrówek, wprowadzone zostaną zabezpieczenia w postaci wygrodzeń, np. z drewnianych żerdzi. W przypadku możliwości naruszenia lub zniszczenia ww. mrowisk, zostaną one przeniesione (wraz z kolonią gatunku) w inną lokalizację.

W niniejszej decyzji określono warunek co do sposobu przeniesienia ww. mrowisk i kolonii mrówek.

W celu minimalizacji ryzyka przypadkowego zabijania płazów zostaną wprowadzone tymczasowe wygrodzenia (płotki herpetologiczne) od strony zidentyfikowanych w wyniku przeprowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych siedlisk płazów.

Dodatkowo w celu zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt, przewidziano:

- zachowanie 5-centymetrowej szczeliny pomiędzy podstawą szyny a podsypką, celem zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt,
- dostosowanie obiektów mostowych i przepustów do możliwości migracji drobnej fauny,
- wykluczenie tworzenia pułapek ekologicznych, w szczególności przy planowaniu i realizacji prac odwodnieniowych. Ponadto, pozostałe przepusty przy zastosowaniu parametrów wskazanych w niniejszej decyzji również będą mogły pełnić funkcje przejść dla zwierząt małych.

Studzienki, kolektory, syfony itp. na ciągach drenarskich zostaną zabezpieczone przed możliwością dostania się do nich małych zwierząt, w tym płazów i gadów, np. przez zastosowanie szczelnych pokryw.

Prace w obrębie cieków: Rów Hermana, Kanał Trynka oraz Pręczawa, stanowiących siedlisko chronionych gatunków ryb (kozy i piskorza) prowadzone będą poza okresem rozrodu tych gatunków, przypadającym w okresie od 1 marca do 31 lipca. Ponadto, zaplanowano szereg działań mających na celu ograniczenie zmacenia wody czy zapewnienie biologicznego przepływu. Jednocześnie wskazano, aby do umocnień skarp i dna cieków nie stosować koszy kamiennych i płyt ażurowych, utrudniających migrację zwierząt.

Pozostawienie pni ściętych drzew, będących siedliskiem chronionych porostów ma za zadanie umożliwić porostom zasiedlenie drzew znajdujących się w sąsiedztwie a niepodlegających wycince.

Utylizacja roślinności i gleby pochodzącej z wykopów, zawierającej gatunki obce oraz inwazyjne ma na celu ograniczenie ich rozprzestrzeniania się w środowisku przyrodniczym.

Ograniczenia dotyczące oświetlenia terenu inwestycji mają na celu zminimalizowanie

zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

Prace w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Jamy, użytku ekologicznego nr rej. CRFOP PL.ZIPOP.1393.UE.0406052.672, pomników przyrody oraz strefy ochrony bociana czarnego będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, w sposób wykluczający możliwość ich naruszenia/zniszczenia.

W ramach realizacji inwestycji planowane jest wprowadzenie ekranu akustycznego, jednak zgodnie z przedłożoną dokumentacją do tego celu nie zostaną zastosowane przezroczyste powierzchnie, co skutecznie zminimalizuje ryzyko kolizji ptaków z ekranem.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, a także stwierdzone występowanie cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk i korytarzy migracji gatunków chronionych, w oparciu o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano na konieczność zapewnienia bieżącego nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji inwestycji, wskazując jednocześnie kluczowe obowiązki i zadania ww. nadzoru. Należy uwzględnić, że faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego należy każdorazowo dostosować do warunków lokalnych, mając na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego.

W wyniku realizacji zamierzenia może nastąpić zniszczenie siedlisk kreta europejskiego *Talpa europaea*, kosa *Turdus merula*, jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, winniczka *Helix pomatia*, widłozębu miotłowego *Dicranum scoparium*, pawężnicy psiej *Peltigera canina*, odnoźnicy jesionowej *Ramalina fraxinea* oraz kocanek piaszkowych *Helichrysum arenarium*, co nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na zachowanie populacji ww. gatunków, ponieważ występują one powszechnie na terenie kraju. W doniesieniu do okazów wawrzynka wilczełyko zaplanowano ich przesadzenie pod nadzorem botanika poza obszar prowadzenia prac, do właściwego dla gatunku siedliska.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na obszary chronionego krajobrazu i obszary Natura 2000 oraz środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 ustawy z dnia

16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r., np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, inwestor lub wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Opierając się na informacjach zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

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

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

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

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

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

- infrastruktura,
- środki transportu,
- komfort socjalny.

Z drugiej strony, transport kolejowy jest ze względu na przestrzenny charakter szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie linii i zniszczenia infrastruktury oraz taboru kolejowego mogą w przyszłych latach się nasilać. Analogicznie zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich

temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na tabor, jak i na elementy infrastruktury kolejowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczenie widoczności wpłynie negatywnie na transport kolejowy, a wielokrotne przechodzenie poprzez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

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

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia przebiegają następujące istotne źródła o charakterze liniowym, wpływające na wzajemną kumulację oddziaływania akustycznego:

- droga krajowa nr 55 przecinająca linię kolejową w km ok. 59+300,
- droga krajowa nr 16 biegnąca wzdłuż stacji kolejowej w mieście Grudziądz (od początku linii rozgraniczających inwestycji do km ok. 58+000), a także przecinająca linię kolejową w km ok. 63+700,
- droga wojewódzka nr 534 przecinająca linię kolejową przed stacją w mieście Grudziądz.

Szacuje się, że oddziaływanie dróg krajowych oraz drogi wojewódzkiej jest silniejsze z uwagi na intensywny ruch samochodowy. Ze względu na niewielki ruch odbywający się na linii kolejowej nie przewiduje się przekroczenia norm hałasu w wyniku oddziaływań skumulowanych. Oddziaływania skumulowane wynikają z nakładania się na siebie wpływów płynących z elementów środowiska lub źródeł antropogenicznych.

Oddziaływanie skumulowane analizowanego przedsięwzięcia może wystąpić również podczas jednoczesnej realizacji i późniejszej eksploatacji planowanych (w ramach odrębnych przedsięwzięć) inwestycji drogowych tj.:

- „Wykonanie kompleksowej dokumentacji projektowej ulicy Rapackiego, Dworcowej oraz odcinka drogi od ul. Waryńskiego do ul. Rapackiego w Grudziądzu” (w bezpośrednim sąsiedztwie stacji Grudziądz),
- „Budowa/przebudowa drogi krajowej (DK55) na odcinku od granic administracyjnych miasta do Węzła Konstytucji 3 Maja w Grudziądzu”,
- rozbudowa dróg gminnych, przebudowa dróg powiatowych nr: 1380C, 1395C, 1357C, na terenie gminy Grudziądz,
- przebudowa dróg gminnych w gminie Rogóźno.

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

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

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

Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac i ustąpi po zakończeniu budowy.

Planowana inwestycja nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, stwarzałyby ww. ryzyko.

Tut. Organ w ramach niniejszej procedury oceny oddziaływania na środowisko wnikliwie przeanalizował oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, jednocześnie uszczegółowił i doprecyzował ustalenia w zakresie jej oddziaływań na środowisko oraz oddziaływań skumulowanych z projektowanymi innymi przedsięwzięciami, określając jednocześnie zakres i wpływ na wartości środowiska przyrodniczego w tym objętego ochroną w ramach obszaru Natura 2000. Organ zauważa, że dla potrzeb oceny zgodnie z zasadą przezorności przeanalizowano możliwe maksymalne negatywne oddziaływania i w tym celu określono nieprzekraczalne wartości graniczne parametrów decydujących o skali oddziaływania. Dla zakreślonej w powyższy sposób oceny

oddziaływania na środowisko i wykazanego wpływu przedsięwzięcia na środowisko ustalono niezbędny zakres działań minimalizujących. Natomiast potwierdzenie ustaleń dotyczących prognozowanych oddziaływań na środowisko, odbędzie się na etapie badań będących przedmiotem analizy porealizacyjnej w okresie eksploatacji. W związku z powyższym tutaj. Organ nie nakłada obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy podkreśla, iż nienależenie obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny na środowisko w niniejszej decyzji nie wyklucza ani nie ogranicza możliwości przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 88 ust. 1 uouioś, ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania albo zmiany decyzji określonych w przywołanym przepisie, w szczególności decyzji o pozwoleniu na budowę, przeprowadza się także m.in. na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, złożony do organu właściwego do wydania decyzji albo jeżeli organ właściwy do wydania danej decyzji stwierdzi, że we wniosku o jej wydanie zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec powyższego, przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko będzie możliwe także po wydaniu przedmiotowej decyzji jeżeli zajdzie taka potrzeba.

Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może, ale nie musi zostać nałożony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Mając na uwadze, że omawiane przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w istniejącym śladzie linii kolejowej, a Inwestor przedłożył wyczerpujący materiał dowodowy, było możliwe na jego podstawie przeprowadzenie miarodajnej oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dlatego nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z Urzędu, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji, a także wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1

pkt 1 (decyzji o pozwoleniu na budowę) i 11 uouioś (decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej).

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

POUCZENIE

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

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

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r., poz. 2111 ze zm.), uiszczono opłatę za wydanie niniejszej decyzji w kwocie 205 zł.

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

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

dr Ewa Patalas
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

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

Otrzymują:

1. Pan Wieńczysław Szwindowski, Pełnomocnik, Z-ca Dyrektora Regionu Północnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk,
2. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 ustawy Kpa

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kujawska 4, 85-031 Bydgoszcz,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk.