



Bydgoszcz, dnia 27 lutego 2020 r.

# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.420.273.2019.ADS.9

## POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 j.t.), zwanej dalej w skrócie Kpa, a także art. 63 ust. 1 i 4 oraz art. 66 i art. 68 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 2020 r., poz. 283 j.t.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 grudnia 2019 r., PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Centrala z siedzibą w Warszawie, reprezentowanych przez Panią Ewę Makosz Dyrektora Biura Ochrony Środowiska,

postanawiam

- I. Nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław”, realizowanego częściowo w terenach zamkniętych kolejowych, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.
- II. Zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, powinien obejmować zagadnienia, o których mowa w art. 66 uouioś, a także zagadnienia, o których mowa w opiniach / postanowieniach:
  - a. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu, z dnia 14 stycznia 2020 r., znak: N.NZ-42-2-3-1/20,
  - b. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, z dnia 28 stycznia 2020 r., znak: WOO-II.4221.10.2019.AB,
  - c. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, z dnia 4 lutego 2020 r., znak: WOOS.4220.739.2019.JCh.2.

- d. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 20 lutego 2020 r., znak: BD.RZŚ.435.659.2019.JO.5.

Zgodnie z treścią art. 68 ust. 2 pkt 2a uouioś, wskazuję rodzaje wariantów alternatywnych wymagających zbadania: warianty technologiczne omawianej linii kolejowej oraz wariant najkorzystniejszy w punktu widzenia ochrony przyrody.

- III. Zgodnie z treścią art. 68 ust. 2 pkt 2b uouioś wskazuję zakres i szczegółowość wymaganych danych pozwalających scharakteryzować przedsięwzięcie, rodzaje oddziaływań oraz elementy środowiska wymagające szczegółowej analizy poprzez przeprowadzenie w raporcie:
1. Analizy zasięgu i skutków realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny terenów objętych planowanym przedsięwzięciem oraz terenów znajdujących się w obszarze jego oddziaływania.
  2. Analizy zasięgu i skutków oddziaływania wibracji, uwzględniającej wpływ drgań na najbliższą zabudowę oraz wskazanie działań minimalizujących te oddziaływania, na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.
  3. Analizy oddziaływania zamierzenia związanego ze zmianami klimatu (mitygacja – łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do tych zmian), na wszystkich etapach procesu inwestycyjnego.
  4. Oceny wpływu i skutków realizacji na jednolite części wód, w ramach której należy m.in. zidentyfikować stan wód oraz określić zakres potencjalnych zmian jakości wód i stosunków wodnych.
  5. Oceny zgodności przedsięwzięcia z ograniczeniami:
    - a. obowiązującymi względem obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004, wynikającymi w szczególności z ustaleń art. 33 ustawy o ochronie przyrody,
    - b. względem gatunków chronionych i ich siedlisk, wynikającymi z art. 51, 52 i 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.).
  6. Oceny wpływu i skutków realizacji przedsięwzięcia na:
    - a. obszar Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004,
    - b. gatunki (w szczególności objęte ochroną) i ich siedliska oraz siedliska przyrodnicze, pozostające w zasięgu oddziaływania inwestycji;

- c. różnorodność biologiczną;
  - d. szlaki migracji zwierząt, pozostające w zasięgu oddziaływania inwestycji.
7. Analizy zasięgu i skutków realizacji przedsięwzięcia na: formy ochrony przyrody, gatunki i ich siedliska oraz siedliska przyrodnicze, a także szlaki migracji zwierząt pozostające w zasięgu oddziaływania inwestycji.
8. Możliwe konflikty społeczne.

Oceny i analizy, o których mowa w pkt. 1 - 8, należy przeprowadzić dla fazy przygotowania i eksploatacji, uwzględniając oddziaływanie skumulowane pochodzące od przedsięwzięć sąsiadujących, również planowanych do realizacji.

V. Zgodnie z treścią art. 68 ust. 2 pkt 2c uouioś wskazują następujące zakresy i metody badań wpływu na elementy środowiska:

1. W zakresie oddziaływania na klimat akustyczny:

a) Określić parametry eksploatacyjne i technologiczne przedsięwzięcia mające wpływ na wielkość emisji hałasu, takie jak m.in.:

- natężenie ruchu pociągów, informacje o średniej długości pociągów oraz prędkości pociągów poszczególnych klas z podziałem na porę dzienną (od godz. 6.00 do godz. 22.00) i nocną (od godz. 22.00 do godz. 6.00),
- stanie i rodzaju torowiska,
- przebiegu linii kolejowej na nasypach lub w wykopach.

Określając powyższe parametry należy odnieść się do emisji hałasu w roku oddania przedsięwzięcia do użytkowania oraz na dalsze lata prognozy (okres min. 10 lat od momentu oddania inwestycji do eksploatacji), w przypadku innych horyzontów czasowych należy uzasadnić przyjęte założenia.

Ponadto należy określić przyjętą prognozę natężenia ruchu oraz przedstawić ich podstawę/bazę, datę i autora wykonania oraz zastosowaną metodę prognostyczną.

Informacje dotyczące parametrów eksploatacyjnych torowiska należy przedstawić z rozróżnieniem na stan istniejący/obecny oraz stan docelowy uzyskany dzięki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

b) Określić zagospodarowanie i przeznaczenie terenu, zgodnie z art. 113 i 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Rejony występowania terenów wymagających ochrony akustycznej zaznaczyć na mapie i wyróżnić ze względu na uwarunkowania akustyczne. Przy określaniu zagospodarowania i przeznaczenia terenu uwzględnić następujące

wymagania:

- jeśli w obszarze potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia obowiązują zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (m.p.z.p.), określić przeznaczenie terenów chronionych akustycznie w tym planie i dodatkowo uzyskać informacje z właściwych jednostek samorządu terytorialnego (wydane nie wcześniej niż trzy miesiące od daty przedłożenia raportu) o aktualnym sposobie zagospodarowania i wykorzystania ww. terenów, które w danym m.p.z.p. przeznaczone są pod tereny chronione akustycznie,
  - dla terenów, które nie są objęte aktualnie obowiązującym m.p.z.p., a znajdują się w potencjalnym obszarze oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, dołączyć prawidłowo sformułowaną opinię danego organu gminy dotyczącą faktycznego aktualnego (tzn. data wydania nie wcześniej niż trzy miesiące od daty przedłożenia raportu) zagospodarowania tych terenów wraz ze wskazaniem, do jakiego rodzaju terenu należą, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Informacje przedstawione w opinii powinny w jednoznaczny sposób wskazywać granice terenów wymagających ochrony akustycznej. Opinię organu gminy załączyć do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
- c) Określić wartości poziomów hałasu na granicy najbliższych terenów wymagających ochrony przed hałasem zlokalizowanych wzdłuż przedsięwzięcia oraz przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej.
- d) Określić oddziaływanie projektowanego przedsięwzięcia na środowisko, w postaci izolinii poziomu dźwięku odpowiadających dopuszczalnym poziomom hałasu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t.), zróżnicowanych ze względu na rodzaj terenu, przed i po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych, na rozpatrywany rok oddania inwestycji do eksploatacji oraz na okres min. 10 lat od momentu oddania inwestycji do eksploatacji lub w innych uzasadnionych horyzontach czasowych, na mapach w skali odpowiadającej szczegółowości poruszanych zagadnień (skala ok. 1:2000 – w miejscach występowania terenów wymagających ochrony akustycznej). Ponadto, na mapach akustycznych przedstawić: kilometraż linii kolejowej (co 100 m), linie rozgraniczające teren inwestycji (teren kolejowy), nazwy ulic, lokalizację zabezpieczeń przeciwhałasowych, obiekty przeznaczone do likwidacji/rozbiórki, lokalizację granic terenów wymagających ochrony akustycznej (z uwzględnieniem

faktycznego zagospodarowania i przeznaczenia terenów w m.p.z.p.), dane ewidencyjne w zakresie numeracji i granic działek, budynki mieszkalne lub o innej funkcji wymagającej ochrony akustycznej oraz pozostałe budynki, lokalizację punktów obliczeniowych (na granicy terenów chronionych oraz przed elewacją budynków). W obliczeniach uwzględnić wysokość, na której wyznaczono izolinie oraz punkty obliczeniowe, w zależności od ich lokalizacji.

- e) Przedstawić informacje, dotyczące przyjętego modelu obliczeniowego propagacji hałasu. Przeprowadzona symulacja powinna zostać wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i unijnego, przy zastosowaniu rekomendowanego programu do obliczeń rozprzestrzeniania hałasu w środowisku. W obliczeniach przeanalizować najniekorzystniejsze występujące w praktyce momenty eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej – czyli np. najbardziej niekorzystne szesnaście i osiem godzin, odpowiednio dla pory dnia i nocy, pod względem ilości, rodzaju i prędkości przejeżdżających pojazdów.
- f) Określić skuteczne metody zabezpieczenia terenów wymagających ochrony przed negatywnym wpływem przedsięwzięcia na klimat akustyczny, z podaniem parametrów (np. w przypadku barier akustycznych, wysokości i długości oraz rodzaju technologii). Dla każdego z ewentualnych projektowanych ekranów akustycznych należy zamieścić oddzielnie:
- min. jednoliczbowy wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych DLR (zgodnie z aktualną normą),
  - min. jednoliczbowy wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku DL (zgodnie z aktualną normą),
  - podanie typu danego ekranu akustycznego, czyli charakterystykę z podziałem na ekrany pochłaniające, odbijające, czy typu mieszanego,
  - przedstawienie analizy zastosowania innego niż ekran akustyczny środka minimalizującego ponadnormatywne oddziaływanie i podanie szczegółowych parametrów w przypadku jego wyboru do zastosowania w danym przypadku.
- g) Wskazać lokalizację rezerwy terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne w postaci np.: ekranów akustycznych, których potrzeba posadowienia będzie zweryfikowana po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej. Rezerwa taka powinna być zastosowana w przypadku, kiedy prognozowany poziom hałasu będzie bliski poziomowi dopuszczalnemu lub dla terenów niezabudowanych, dla których zapisy m.p.z.p. przeznaczają ten teren pod wymagający ochrony akustycznej.

- h) W przypadku braku skutecznych środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających akustyczne standardy jakości środowiska, rozważyć utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
  - i) Przedstawić informacje na temat zasadności zastosowania art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. W tym celu należy przedstawić precyzyjny przebieg granicy terenu kolejowego oraz wskazać, która zabudowa (mieszkaniowa, szpitale, domy pomocy społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży) podlegająca ochronie akustycznej położona jest na terenie zamkniętym oraz w przyległym pasie gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 i 2361 oraz z 2018 r., poz. 650). Należy określić sposób przyjęcia granic przyległego pasa gruntu oraz przedstawić zestawienie zabudowy, podając przy tym jej lokalizację wg danych ewidencyjnych (nr działki, obręb) oraz adres, wobec którego ma zastosowanie ww. przepis prawny, a także dokonać oceny dotrzymania standardów akustycznych.
  - j) Skumulowane oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia z innymi, planowanymi i istniejącymi przedsięwzięciami w ramach tego samego rodzaju źródła hałasu (drogi, linie kolejowe) przedstawić w punktach, określając poziom hałasu od przedmiotowego przedsięwzięcia, poziom hałasu od planowanych i istniejących innych przedsięwzięć oraz poziom hałasu od wszystkich przedsięwzięć.
  - k) Pośrednie oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia ocenić, jako zmianę istniejących warunków akustycznych na terenach, na których oddziaływanie pośrednie może mieć znaczenie.
  - l) Dołączyć pełne wydruki komputerowe zawierające dane wejściowe do obliczeń rozprzestrzeniania hałasu.
  - m) Przedstawić założenia do ewentualnej analizy porealizacyjnej – lokalizacja przekroju pomiarowego, warunki wykonania pomiarów, terminy oraz krotność wykonywania pomiarów.
2. W zakresie jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, przeprowadzić analizę usytuowania przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód oraz zidentyfikować cele środowiskowe dla wód, na które planowane przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać, zgodnie z art. 38d, 38e i ew. 38f ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r., poz. 2268 ze zm.), w kontekście art. 81 ust. 3 ustawy oraz wskazać, czy i w jaki sposób przedsięwzięcie będzie oddziaływać na ww. cele.

3. W zakresie ochrony przyrody:
  - a. Przeprowadzić badania terenowe w celu rozpoznania występowania siedlisk gatunków zwierząt, roślin i grzybów, siedlisk przyrodniczych oraz szlaków migracji zwierząt (w tym ponadlokalnych, lokalnych i okresowych).
  - b. metody oraz terminy badań należy dostosować do biologii i ekologii gatunków oraz siedlisk potencjalnie występujących w zasięgu inwestycji oraz uwzględniając dobre praktyki w tym zakresie, np. określone w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska GIOŚ.
  - c. Zebranie wyników powinno być przeprowadzone w sezonach zgodnych z wymaganiami ekologicznymi poszczególnych grup gatunków i siedlisk przyrodniczych.

## UZASADNIENIE

W dniu 23 grudnia 2019 r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala z siedzibą w Warszawie, reprezentowane przez Panią Ewę Makosz Dyrektora Biura Ochrony Środowiska, pismem znak: IOS4-4424-15.5/19, zwróciły się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew. LCS Inowrocław”, realizowanego częściowo w terenach zamkniętych kolejowych, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Po zapoznaniu się z załączoną kartą informacyjną, ustalono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w § 3 ust. 2 pkt 1: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia, wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 tj.: „linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, ze zm.)”.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) oraz art. 75 ust. 5 uouioś, właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowych, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Poznaniu, ponieważ większa część długości przedmiotowego przedsięwzięcia położona jest w województwie kujawsko – pomorskim.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy linii kolejowej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

W ramach przeprowadzanego postępowania, przeanalizowano całą zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentację, zwłaszcza w kontekście uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, w tym rodzaj, charakter i usytuowanie planowanej inwestycji, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego jej oddziaływania.

Projekt swoim zakresem obejmuje infrastrukturę linii kolejowych nr: 131, 544, 740, 741 oraz 742, na następujących odcinkach:

- a) linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew od km 226+750 do km 339+000 – łącznie 112,25 km,
- b) linia kolejowa nr 544 Zamków – Borysławice od km 0+000 do km 1+144 – łącznie 1,144 km,
- c) linia kolejowa nr 740 Ponętów – Zamków od km -1+114 do km 2+753 – 3,867 km,
- d) linia kolejowa nr 741 Mimowola – Jaksice od km -0+010 do km 8+464 – 8,474 km,
- e) linia kolejowa nr 742 Inowrocław – Inowrocław Rąbinek od km -0+203 do km 6+578 – 6,781 km,

wraz z leżącymi na nich posterunkami: Dąbie nad Nerem, Ponętów, Borysławice, Zamków, Lipie Góry, Babiak, Zaryń, Piotrków Kujawski, Chełmce, Karczyn, Inowrocław Rąbinek, Mimowola, Inowrocław, Jaksice. Stacja Inowrocław Rąbinek będzie przebudowywana wraz z włączeniami linii 206, 231 i 845, zaś stacja Inowrocław będzie przebudowywana z włączeniem linii 353.

Na odcinkach linii kolejowych objętych niniejszym przedsięwzięciem znajdują się łącznie 103 obiekty inżynieryjne, z których część będzie przebudowywana.

Łączna długość linii kolejowych, na których planowane są prace wynosi ok. 132,5 km.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną czynności pozwalające m.in. skrócić



czas przejazdu, poprawić przepustowość linii oraz przywrócić odpowiedni stan obiektów inżynierskich. Obejmować one będą przebudowę układu torowego, naprawę nawierzchni torowej, prace związane z zapewnieniem odwodnienia, naprawę / remont / przebudowę obiektów inżynierskich, przebudowę sieci trakcyjnej, modernizację zasilania, przebudowę / budowę peronów, wymianę sygnalizacji. Ponadto, w ramach zadania planuje się przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej. W związku z realizacją przedsięwzięcia usunięcia będą wymagać istniejące kolizje z infrastrukturą obcą. Dodatkowo, w ramach realizacji przedsięwzięcia planowana jest przebudowa węzła Inowrocław, uwzględniająca bezkolizyjne połączenie linii kolejowej nr 741 z linią kolejową nr 131 i z linią kolejową nr 353 (w kierunku Dziarnowo – Mimowola, w celu separacji ruchu pasażerskiego oraz ruchu towarowego), a także umożliwienie prowadzenia ruchu w sposób bezkolizyjny w obszarze ograniczonym stacjami / posterunkami: Inowrocław Towarowy, Inowrocław Rąbinek, Dziarnowo, Mimowola.

Celem prac jest umożliwienie przejazdu pociągów pasażerskich w relacji Toruń – Inowrocław – Bydgoszcz bez zmiany kierunku jazdy (przy zachowaniu bezkolizyjności oraz separacji ruchu towarowego, w tym także realizowanego w kierunku linii nr 206). Ponadto, w celu separacji ruchu pasażerskiego i towarowego na odcinku Inowrocław – Nowa Wieś Wielka planowana jest budowa toru nr 3 i 4 na odcinku Jaksice – granica opracowania – około 7,5 km.

Realizacja projektu ma na celu osiągnięcie następujących prędkości dla poszczególnych odcinków linii kolejowych:

- 1) dla linii nr 131, prędkość maksymalna dla:
  - a. pociągów pasażerskich:
    - 140 km/h dla odcinka od Dąbie nad Nerem do Inowrocławia,
    - 200 km/h dla odcinka od Inowrocławia do granicy opracowania,
  - b. pociągów towarowych – 120 km/h.
- 2) dla linii nr 544, nr 740 i nr 742, prędkość maksymalna dla:
  - a. pociągów pasażerskich – 60 km/h,
  - b. pociągów towarowych – 60 km/h.
- 3) dla linii 741 prędkość maksymalna dla:
  - a. pociągów pasażerskich – 100 km/h,
  - b. pociągów towarowych – 100 km/h.

Przebudowa odwodnienia polegać będzie na rewitalizacji istniejących rowów bocznych, uzupełnieniach o nowe odcinki w miejscach niezbędnych oraz budowie sieci odwodnienia torowiska wgłębnego w postaci ciągów drenarskich, drenokolektorów i kolektorów na stacjach oraz przystankach osobowych, a także na szlakach w rejonie

posterunków odgałęźnych, bocznic i na odcinkach o ograniczonej powierzchni terenu (np. na długości wykopów).

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży i środowisko morskie; górskie; strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w centralnej części Polski na obszarze województw łódzkiego (odcinek o długości poniżej 700 m), wielkopolskiego oraz kujawsko-pomorskiego.

Głównymi ośrodkami rozwojowymi na terenie tych województw są Łódź w województwie łódzkim, Poznań w województwie wielkopolskim oraz Bydgoszcz i Toruń w województwie kujawsko - pomorskim.

Przedmiotowe odcinki linii kolejowych położone są w dorzeczu Odry i Wisły.

Linia kolejowa nr 131 od km 226+750 do km 276+013, od km 276+526 do km 276+985 oraz od km 285+075 do km 339+000 znajduje się w dorzeczu Odry, w regionie wodnym Warty. Pozostałe części linii kolejowej nr 131 od km 276+013 do km 276+526 oraz od km 276+985 do km 285+075 znajdują się na obszarze dorzecza Wisły w regionie wodnym Środkowej Wisły.

Wszystkie pozostałe analizowane odcinki linii kolejowych nr 544, nr 740, nr 741 oraz nr 742, w całości znajdują się w dorzeczu Odry, w regionie wodnym Warty.

Zamierzenie wymaga szczegółowego przeanalizowania oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny w kontekście obowiązujących norm prawnych, a także określenia uwarunkowań szczegółowych, przede wszystkim w zakresie efektywnych rozwiązań ochrony przed hałasem, a także możliwości weryfikacji ich skuteczności na etapie analizy porealizacyjnej.

W związku z powyższym, w opracowywanym raporcie należy dokonać oceny i omówić oddziaływanie zamierzenia na klimat akustyczny, przy określeniu parametrów ekstasyjnych i technologicznych mających wpływ na rozprzestrzenianie się hałasu, m.in.: natężenie ruchu pociągów, informacje o średniej długości pociągów oraz prędkości pociągów poszczególnych klas, a także stanie i rodzaju torowiska.

Do raportu dołączyć należy materiały kartograficzne ustalające granice poszczególnych kategorii terenów objętych ochroną akustyczną, sporządzone na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku

ich braku wyznaczone zgodnie z art. 115 ww. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Autorzy raportu muszą zapewnić: jak najlepszy stan akustyczny środowiska, za który uznaje się osiągnięcie co najmniej poziomu hałasu dopuszczalnego, określonego w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Ponadto, należy przeanalizować zasadność zastosowania art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska i jednocześnie określić sposób przyjęcia granic przyległego pasa gruntu.

Z uwagi na fakt, że na analizowanym obszarze występuje kilka linii kolejowych, a także drogi, należy przeanalizować oddziaływania skumulowane, w zakresie wpływu na klimat akustyczny i wskazać dominujące źródła hałasu.

W przypadku, jeśli sporządzona w ramach raportu analiza akustyczna wykaże, że wartości poziomu hałasu będą zbliżone do dopuszczalnych, przedstawić założenia do ewentualnej analizy porealizacyjnej, tj. lokalizację przekroju pomiarowego, warunki wykonania pomiarów, terminy oraz krotność wykonywania pomiarów.

Budynki usytuowane przy trasach kolejowych narażone są na drgania generowane przez ruch kolejowy. W związku z tym, w raporcie należy przeanalizować oddziaływania ruchów wibracyjnych oraz przedstawić skuteczne działania minimalizujące te uciążliwości.

Ponadto, raport powinien zawierać analizę oddziaływań przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany (mitygacja – łagodzenie zmian klimatu) oraz wpływ klimatu i jego zmian na zamierzenie (adaptacja do zmian klimatu), na wszystkich etapach procesu inwestycyjnego.

Przedsięwzięcie wymaga szczegółowego przeanalizowania wpływu wibracji na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji. Należy uszczegółowić i omówić oddziaływanie drgań, jak również wyjaśnić, czy w wyniku prac budowlanych najbliższa zabudowa może podlegać znaczącym negatywnym wpływom dynamicznym.

Prace realizacyjne niosą ryzyko zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych, dlatego raport powinien określić usytuowanie przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód oraz zidentyfikować cele środowiskowe dla wód, na które mogłoby ono oddziaływać, zgodnie z art. 38d, 38e i ew. 38f ww. ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne. Art. 81 ust. 3 uouioś zobowiązuje organ wydający decyzje środowiskową do odmowy wydania zgody na realizację przedsięwzięcia, jeżeli z oceny oddziaływania na środowisko wynika, że przedsięwzięcie może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza, o ile nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 38 j ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne. W związku z powyższym raport powinien zawierać podstawowe informacje na temat

warunków gruntowych i hydrogeologicznych terenu, w tym również rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, zwłaszcza obiektów mostowych.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w poza granicami obszarów chronionych, objętych ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.).

W rejonie inwestycji zlokalizowane są faktyczne oraz potencjalne siedliska gatunków chronionych, których występowanie określono w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Ponadto inwestycja przecina korytarz migracji ssaków o znaczeniu ponadlokalnym (krajowym i regionalnym) pn. KPnC Gopło, stąd nie można wykluczyć możliwego oddziaływania (w tym na etapie funkcjonowania) na zachowanie warunków migracji zwierząt, w tym gatunków dużych i średnich.

Zamierzenie przebiega również przez Kanał Bachorze, który wraz z towarzyszącymi mu siedliskami (np. obszary podmokłe, siedliska o charakterze szuwarów i trzcinowisk) stanowi cenny obszar występowania ptaków migrujących, w tym gatunków będących przedmiotami położonego w odległości ok. 3,5 km obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 (np. Ławicki i in. 2012. Rozmieszczenie, charakterystyka i status ochronny noclegowisk gęsi w Polsce *Ornis Polonica* 53: 23–38). W rejonie Kanału Bachorza i w sąsiedztwie inwestycji zlokalizowane jest również noclegowisko gęsi, które zostało uwzględnione w Państwowym Monitoringu Środowiska realizowanym przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. W związku z powyższym przeprowadzona analiza powinna również uwzględniać możliwe oddziaływanie (w tym pośrednie) na zachowanie ww. obszaru Natura 2000.

W związku z powyższym konieczne jest przygotowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko, zawierającego wyniki i analizy pozwalające na ocenę stanu lokalnych zasobów cennych gatunków, a także siedlisk przyrodniczych, których rozpoznanie powinno być przeprowadzone w sezonach zgodnych z wymaganiami ekologicznymi poszczególnych grup gatunków i siedlisk przyrodniczych.

Przy ustaleniu zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy kierował się usytuowaniem, charakterem i skalą oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Uwzględnił także stan wiedzy współczesnej i metody badań oraz istniejące możliwości techniczne, czy dostępności danych.

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, uzyskał opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, od:

1. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu, z dnia 14 stycznia 2020 r., znak: N.NZ-42-2-3-1/20,
2. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, z dnia 28 stycznia 2020 r., znak: WOO-II.4221.10.2019.AB,
3. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, z dnia 4 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.4220.739.2019.JCh.2.
4. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 20 lutego 2020 r., znak: BD.RZŚ.435.659.2019.JO.5.

Z karty informacyjnej, przedstawiającej zarówno skalę, rodzaj, charakterystykę oraz usytuowanie ww. zamierzenia, a także dotychczasowe zagospodarowanie terenu i z nim sąsiadującego wynika, iż zachodzi możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na przyrodę, zdrowie i warunki życia ludzi, czy dobra materialne. Ponadto, przyszła eksploatacja transportu kolejowego, wiąże się z ryzykiem wystąpienia ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Analiza wskazanych szczegółowych aspektów, a także przedstawienie działań minimalizujących ewentualne negatywne skutki pozwoli na rzetelną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, organ prowadzący postępowanie postanowił nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalić niniejszy zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowej inwestycji, zgodnie z art. 66 uouioś.

## POUCZENIE

Od niniejszego postanowienia służy stronom zażalenie wniesione do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Termin na złożenie zażalenia wynosi 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

*Maria Dombrowicz*

Otrzymują:

1. Pani Ewa Makosz Dyrektor Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
2. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, plac Klasztorny 1B, 88-100 Inowrocław
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Aleje Adama Mickiewicza 15, 85-071 Bydgoszcz
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań
4. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, Gen. Romualda Traugutta 25, 90-113 Łódź

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